

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

Presidencia del Consejo Directivo



Firmado por:  
ZAMBRANO  
COPELLO Rosa  
Motivo: Firma  
20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 17/12/2025  
18:51:28 -0500

## RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

**N° 0024-2025-CD-OSITRAN**

Lima, 17 de diciembre de 2025

**VISTOS:**

Los recursos de reconsideración interpuestos por Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú contra la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN; el Informe Conjunto N° 00278-2025-IC-OSITRAN de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y de la Gerencia de Asesoría Jurídica de Ositrán; y, el Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; y,

**CONSIDERANDO:**

Que, de conformidad con el inciso c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, en ejercicio de su función normativa, el Ositrán tiene la facultad de dictar en el ámbito y en materia de su competencia, entre otros, normas de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidos a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;

Que, de manera concordante, el artículo 11 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias, establece que la función normativa del Ositrán comprende su facultad para dictar mandatos u otras disposiciones de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios;

Que, el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán, aprobado mediante Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, REMA), tiene por objeto establecer las reglas y procedimientos aplicables al derecho de acceso a las facilidades esenciales, y establecer los criterios técnicos, económicos y legales, así como los procedimientos a los cuales deben sujetarse los Mandatos de Acceso y demás pronunciamientos emitidos sobre ese derecho;

Que, en el artículo 44 del mencionado Reglamento, se indican los casos en que el Consejo Directivo del Ositrán está facultado a emitir Mandatos de Acceso a solicitud del usuario intermedio, uno de ellos, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso;

Que, entre el 05 de setiembre y el 02 de diciembre de 2024, Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú (en adelante, Aerolíneas o Usuarios Intermedios) solicitaron la emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, de Almacenes para el Equipaje Rezagado en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC), concesionado a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP);

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 00014-2025-PD-OSITRAN, del 24 de enero de 2025, se aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a las Aerolíneas y a LAP mediante los Oficios N° 0081, N° 0082, N° 0083, N° 0084, N° 0085, N° 0086, N° 0087 y N° 0080-2025-PD-OSITRAN, respectivamente;

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan Carlos FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 17/12/2025 17:11:01 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier Ezequiel Manuel Jose FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 17/12/2025 16:48:27 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA Francisco FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 17/12/2025 15:55:13 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis Ricardo FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 17/12/2025 15:17:25 -0500

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, luego de recibidos los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, del 09 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN, se dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso;

Que, mediante las Cartas N° S/N, recibidas entre el 06 y 07 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN;

Que, en la sección antecedentes del Informe Conjunto N° 00278-2025-IC-OSITRAN de fecha 11 de diciembre de 2025, se detallan las comunicaciones cursadas en el trámite otorgado a dichos recursos;

Que, a través del Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN de fecha 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (GRE) analiza los recursos de reconsideración interpuestos por las Aerolíneas contra la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso, indicando que corresponde declarar parcialmente fundados los recursos de reconsideración en ese extremo y dejar sin efecto el cargo de acceso impugnado retrotrayendo el procedimiento a la etapa de propuesta de mandato de acceso;

Que, asimismo, mediante el Informe Conjunto N° 00278-2025-IC-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica analizan los demás extremos del recurso interpuesto recomendando que se declaren infundados; adicionalmente, al existir una nueva propuesta de cargo de acceso y atendiendo a la necesidad identificada por la GRE para que entre en vigencia de manera previa en tanto se emita la decisión final en ese extremo del procedimiento, en el informe conjunto se concluye que corresponde establecer como condición económica un Cargo de Acceso Temporal para ser incluido en el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Almacenes para el Equipaje Rezagado para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, en aplicación de lo establecido en el artículo 79 del REGO y el artículo 611 del Código Procesal Civil;

Que, con posterioridad a la revisión respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN y el Informe Conjunto N° 00278-2025-IC-OSITRAN, constituyéndolos como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, en virtud de lo dispuesto en los artículos 219 y 223 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, sobre la base de las funciones previstas en la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos; Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias; Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán, aprobado mediante Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias; y, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 822-2025-CD-OSITRAN de fecha de 17 de diciembre de 2025;

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

Presidencia del Consejo Directivo

**SE RESUELVE:**

**Artículo 1.-** Declarar parcialmente fundados los recursos de reconsideración presentados por Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú contra la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso; en consecuencia, dejar sin efecto el cargo indicado en el numeral 3.1 de la cláusula tercera del Anexo 1 del Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de las aerolíneas solicitantes para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN.

**Artículo 2.-** Remitir a Lima Airport Partners S.R.L. y a los Usuarios Intermedios solicitantes el Proyecto de Mandato de Acceso en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 3.1 de la cláusula tercera del Anexo 1 del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, junto con el Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN que sustenta el cargo de acceso aplicable y que adjunta el modelo económico de sustento.

**PROYECTO DE MANDATO DE ACCESO*****Anexo 1: CONDICIONES PARTICULARES******Cláusula Tercera: Cargo de acceso***

*3.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar a favor de LAP mensualmente, en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el arrendamiento del Área la suma de US\$ 60.85 (Sesenta y 85/100 Dólares Americanos) por m2 al mes sin IGV.*

Los Usuarios Intermedios solicitantes y Lima Airport Partners S.R.L. podrán expresar sus comentarios u objeciones al Proyecto de Mandato de Acceso dentro del plazo de diez (10) días hábiles de notificados los informes antes indicados, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 100 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán.

**Artículo 3.-** Establecer como condición económica un Cargo de Acceso Temporal ascendente a la suma de US\$ 60.85 (Sesenta y 85/100 Dólares Americanos) por m2 al mes sin IGV, aplicable al Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN.

**Artículo 4.-** Declarar infundados los demás extremos de los recursos de reconsideración presentados por Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú; en consecuencia, CONFIRMAR la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN en sus demás extremos, quedando agotada la vía administrativa respecto de ellos.

**Artículo 5.-** Disponer la notificación de la presente Resolución, del Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN que adjunta el modelo económico de sustento y del Informe Conjunto N° 00278-2025-IC-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L., Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú.

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

Presidencia del Consejo Directivo

**Artículo 6.-** Disponer la difusión de la presente Resolución, del Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00278-2025-IC-OSITRAN, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano ([www.gob.pe/ositran](http://www.gob.pe/ositran)).

Regístrate y comuníquese.

Firmada por

**VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO**

Presidente del Consejo Directivo

Presidencia Ejecutiva

Visada por

**JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO**

Gerente General

Gerencia General

Visado por

**JAVIER CHOCANO PORTILLO**

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visada por

**FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**

Gerente de Supervisión y Fiscalización

Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visada por

**RICARDO QUESADA ORÉ**

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT 2025180034

## INFORME N° 00126-2025-GRE-OSITRAN

Firmado por:  
QUESADA ORE  
Luis Ricardo FAU  
20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 11/12/2025  
13:13:17 -0500



Para : **FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**  
Gerente de Supervisión y Fiscalización

Asunto : Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN

Referencia : Informe N° 0065-2025-GRE-OSITRAN

Fecha : 11 de diciembre de 2025.

### **I. OBJETO**

1. Actualizar el Informe N° 00104-2025-GRE-OSITRAN de fecha 13 de agosto de 2025, que contiene el pronunciamiento de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos respecto a los argumentos relacionados con la determinación del Cargo de Acceso contenidos en el Recurso de Reconsideración presentado por las aerolíneas contra la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, considerando el criterio aprobado por el Consejo Directivo del Ositrán mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN.

### **II. ANTECEDENTES**

1. Entre el 05 de setiembre y el 01 de octubre de 2024, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Plus Ultra, Sky Airline, Air Europa, United Airlines y Latam Airlines solicitaron al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado – Equipaje Rezagado) en el AIJC, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

**Tabla 1** Solicitudes presentadas por los Usuarios Intermedios

Número de trámite	Documento	Fecha de ingreso	Empresa
2024110981	Carta S/N	05.09.2024	Plus Ultra Líneas Aéreas
2024113472 / 2024113622	Carta S/N / Carta S/N	11.09.2024 / 11.09.2024	Sky Airline Perú
2024118242	Carta S/N	20.09.2024	Air Europa
2024123310	Carta S/N	01.10.2024	United Airlines
2024111195	Carta S/N	06.09.2024	Latam Airlines

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

2. El 21 de octubre de 2024, mediante el Memorando N° 01575-2024-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) remitió copia de las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por las referidas líneas aéreas, así como copia de la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, de fecha 29 de octubre de 2024, remitida por Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario); con la finalidad de que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE), de acuerdo con sus competencias y funciones, formule y proponga el Cargo de Acceso correspondiente.
3. Mediante Carta S/N (NT: 2024146899), recibida el 18 de noviembre de 2024, la empresa American Airlines solicitó al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) en el AIJC.
4. Mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de noviembre de 2024, en el marco de lo establecido en el artículo 99 del REMA, la GSF solicitó a la Gerencia

Visado por: CAMPOS FLORES  
Luis Danilo FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 11/12/2025 19:18:01 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA  
Daysi Melina FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 11/12/2025 10:16:48 -0500

Visado por: ZAVALA MEDINA Josue Mack Linder FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 11/12/2025 10:07:36 -0500

- General la ampliación del plazo por quince (15) días hábiles para la notificación a las partes de los Proyectos de Mandato de Acceso.
5. Mediante Memorando N° 00675-2024-GG-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2024, la Gerencia General otorgó la ampliación de plazo solicitada por la GSF hasta por un periodo de quince (15) días hábiles.
  6. El 22 y 27 de noviembre de 2024 se llevaron a cabo visitas a las obras del nuevo Terminal del AIJC por parte del personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, acompañados por representantes de LAP, a fin de conocer, entre otros, la nueva infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial.
  7. Mediante Memorando N° 00256-2024-GRE-OSITRAN, de fecha 5 de diciembre de 2024, se solicitó a la GSF que disponga una ampliación de plazo de veinticinco (25) días hábiles para emitir los proyectos de mandato de acceso. Al respecto, mediante Informe Conjunto N° 00203-2024-IC-OSITRAN, de fecha 12 de diciembre de 2024, la GSF y la Gerencia de Asesoría Jurídica recomendaron, entre otros, prorrogar en veinticinco (25) días hábiles adicionales el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para la notificación del proyecto de mandato de acceso que se encuentran en trámite.
  8. Mediante Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN, de fecha 16 de diciembre de 2024, se dispuso, entre otros, prorrogar en veinticinco (25) días hábiles adicionales al plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de mandatos de acceso que se encuentran en trámite.
  9. El 23 de enero de 2025, mediante el Informe N° 0006-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán remitió a la GSF la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Equipaje Rezagado en el AIJC.
  10. El 24 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0014-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso a la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio de Equipaje Rezagado en el AIJC solicitado por las líneas aéreas, sustentado en el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 0006-2025-GRE-OSITRAN.
  11. El 28 de enero de 2025, mediante oficios diversos, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán notificó a LAP y a las líneas aéreas la Resolución de Presidencia N° 0014-2025-PD-OSITRAN y el Proyecto de Mandato de Acceso.
  12. Mediante el Oficio N° 0434-2025-MTC/19.02, recibido el 31 de enero de 2025, la Dirección de Inversión Privada en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) remitió al Ositrán el Acta de Acuerdo suscrita entre el MTC y el Concesionario, de fecha 30 de enero de 2025, en la que se establece que las operaciones del Nuevo Terminal Pasajeros del AIJC iniciarán, a más tardar, el 30 de marzo de 2025.
  13. Entre el 5 y 10 de febrero de 2025, mediante diversas cartas, los Usuarios Intermedios solicitaron al Ositrán una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para remitir comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso.
  14. El 26 de febrero de 2025 el Concesionario, a través del Memorándum N° M-GPF-GSC-2025-0010 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0277, remitió su comentario a la propuesta del Regulador contenida en el Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN para la determinación del Cargo de Acceso. Asimismo, en la misma fecha, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas Plus Ultra, Sky Airlines, Air Europa, United Airlines, Latam Airlines y Aerovías de México, remitieron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, adjuntando además el documento “Comentarios a la propuesta de OSITRAN de cargo de acceso por el uso de la facilidad esencial para la prestación del servicio equipaje rezagado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, 2025”, de acuerdo con el detalle presentado en la siguiente tabla:

**Tabla 2** Comentarios a la propuesta de cargos de acceso presentadas por las aerolíneas y LAP

Número de trámite	Carta	Fecha de ingreso	Empresa
2025028312	S/N	26.02.2025	PLUS ULTRA
2025028509	S/N	26.02.2025	SKY AIRLINES
2025028549	S/N	26.02.2025	AIR EUROPA
2025028471	S/N	26.02.2025	UNITED AIRLINES
2025028532	S/N	26.02.2025	LATAM AIRLINES
2025028695	S/N	26.02.2025	AEROVIAS DE MEXICO
2025028472	Carta N° C-LAP-GSC-2025-0277	26.02.2025	LIMA AIRPORT PARTNERS

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

15. Recibido los comentarios al Proyecto de Mandato, mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN de fecha 08 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de las aerolíneas para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado); estableciendo las condiciones y el Cargo de Acceso respectivo.
16. Entre el 06 y 07 de mayo de 2025, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas presentaron Recursos de Reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

**Tabla 3** Recursos de Reconsideración presentados por las aerolíneas

Número de trámite	Carta	Fecha de ingreso	Empresa
2025062279	S/N	07.05.2025	PLUS ULTRA
2025061897	S/N	06.05.2025	SKY AIRLINES
2025062593	S/N	07.05.2025	AIR EUROPA
2025062579	S/N	07.05.2025	UNITED AIRLINES
2025062480	S/N	07.05.2025	LATAM AIRLINES
2025062658	S/N	07.05.2025	AEROVIAS DE MEXICO
2025062106	S/N	06.05.2025	AMERICAN AIRLINES

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

17. Mediante el Memorando N° 0130-2025-GRE-OSITRAN del 10 de junio de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar sobre el monto de las inversiones de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que, a la fecha, han concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto solicitado por LAP y el monto reconocido por el Ositrán.
18. Mediante el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN de fecha 11 de junio de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información sobre el monto de las inversiones de la Ampliación del AIJC que a la fecha han concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto de inversión solicitado por LAP.
19. Mediante el Informe N° 00104-2025-GRE-OSITRAN del 13 de agosto de 2025, se remitió a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el pronunciamiento de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos respecto a los argumentos relacionados con la

- determinación del Cargo de Acceso contenidos en el Recurso de Reconsideración presentado por las aerolíneas.
20. Mediante el Memorando N° 0180-2025-GRE-OSITRAN del 22 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar si a la fecha hay inversiones nuevas que han finalizado con el procedimiento de reconocimiento de inversiones y, por lo tanto, si se tiene una actualización del porcentaje de reconocimiento de inversiones.
  21. Mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN de fecha 26 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Memorando N° 00180-2025-GRE-OSITRAN.
  22. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, de fecha 23 de noviembre de 2025, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) aplicable a los pasajeros en transferencia en el AIJC, en cuyo cálculo se consideró el porcentaje de reconocimiento de inversiones informado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización a través del Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN. En ese sentido, el 26 de noviembre de 2025, mediante Proveído, la Presidenta del Consejo Directivo del Ositrán solicitó a esta Gerencia actualizar la determinación de los cargos conforme el último criterio adoptado en la estimación de la TUUA.

### **III. ANÁLISIS**

#### **III.1. Sobre los Recursos de Reconsideración interpuestos por los Usuarios Intermedios**

23. Los Recursos de Reconsideración interpuestos por los Usuarios Intermedios contra la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN contienen los siguientes puntos:
  - A. Omisión de funciones del Ositrán**
    24. Los Usuarios Intermedios solicitan la nulidad de la actuación del Ositrán alegando que el Regulador incurrió en una omisión de funciones al no haber *“cumplido con sus obligaciones como regulador, al no realizar ningún proceso de verificación de la información que le ha sido remitida por LAP, que es enfatizado por la Resolución N° 14 del Quinto Juzgado Especializado Contencioso Administrativo (Corte Superior de Justicia de Lima)”*. En particular, los argumentos presentados por las aerolíneas son los siguientes:
      - a)** Los Usuarios Intermedios manifiestan que el Regulador no utiliza la información que se encuentra publicada en los Estados Financieros Auditados de LAP. En particular, los Usuarios Intermedios señalan que el Regulador descalifica dicha fuente de información, e indican que, según el Regulador, *“sólo hay tres paquetes y faltaría información, que sí se encuentra en la información que le remitió LAP”*. Asimismo, los Usuarios Intermedios señalan que el Regulador no ha sustentado por qué la información registrada en los Estados Financieros Auditados de LAP está incompleta, e indican que la información provista por LAP no es ningún tipo de evidencia válida porque no se encuentra debidamente verificada por el Ositrán.
      - b)** Los Usuarios Intermedios manifiestan que la Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN contradice la sentencia del Poder Judicial al utilizar exclusivamente la información remitida por LAP sin realizar ningún tipo de verificación, y que ello se evidenciaría en lo señalado en el punto 190 del informe que sustenta la Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN al indicar que *“no tiene información de inversiones específicas del servicio en la nueva infraestructura y por lo tanto, tiene que utilizar lo que le da LAP”*. Asimismo, las aerolíneas señalan que, de acuerdo con la Resolución N° 14 del Poder Judicial, la Gerencia de Regulación y Estudios

Económicos (GRE) está obligada a verificar la información entregada por LAP utilizando como fuentes a los estados financieros auditados y estados financieros regulatorios del Concesionario, además de la facultad de solicitar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) la inspección de la infraestructura.

- c) Los Usuarios Intermedios indican que el Regulador no sustenta por qué el servicio en cuestión presenta “características análogas de una oficina operativa” si es un espacio destinado a almacenamiento. Así, los Usuarios Intermedios señalan que física, funcional y operativamente, no son comparables los almacenes para el depósito de equipaje rezagado y las oficinas operativas como lo plantea el Regulador, debido a que:
- No tienen puntos de red cada uno de los subespacios que conforman el área de almacén depósito de equipaje rezagado mientras que en una oficina operativa pueden existir más de 20 puntos de red, por ejemplo.
  - Tampoco cada subespacio en que se divide el área de almacenamiento tiene tomacorrientes, como sí sucede en el caso de la oficina operativa.
  - Los subespacios se encuentran delimitados por mallas, mientras que las oficinas están delimitadas por muros.
  - A diferencia de una oficina operativa, sólo existen luminarias comunes para alumbrar todo el espacio, no existen *switch* de encendido de luces por cada espacio destinado al almacenamiento de maletas.
  - Las oficinas operativas se diseñan para que personal de las aerolíneas operen en su interior con comodidad, mientras que el área destinada a equipaje rezagado sólo está destinado al almacenamiento. No hay forma que en su interior personal realice trabajos análogos a los de una oficina operativa.
- d) Los Usuarios Intermedios indican que, en el Informe N° 0065-2025-GRE-OSITRAN (en adelante, informe que sustenta el Cargo de Acceso), no se precisa por qué la información remitida por LAP es la “mejor información disponible” y es, además, “costo eficiente” para ser considerada en el flujo de caja. En particular, los Usuarios Intermedios argumentan haber demostrado que la información provista por LAP no es costo eficiente y genera problemas de agencia, mientras que el Regulador solo ha realizado una conjetura sin ningún tipo de sustento teórico o matemático.
- e) Los Usuarios Intermedios mencionan que el Regulador optó por emplear un modelo de costos distribuidos sabiendo que no dispondría de la información necesaria para poder verificar y contrastar la información remitida por LAP basada en el esquema de construcción de *Fast Track* con suma alzada escogido por el Concesionario. En particular, los Usuarios Intermedios alegan que dicha situación no justifica el pago de Cargos de Acceso que reflejen el comportamiento estratégico de LAP. Asimismo, los Usuarios Intermedios indican que las limitaciones de la metodología elegida por el Regulador no justifican la obligación de pagar un Cargo de Acceso sin sustento, y que, ante la elección de dicha metodología, el Regulador tenía la obligación de adoptar las medidas necesarias para verificar la ejecución de las inversiones según lo sostenido por la Resolución N° 14 del Poder Judicial.

**B. Mediante la Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN el Regulador interpreta el Contrato de Concesión**

25. Los Usuarios Intermedios solicitan la nulidad de la actuación del Ositrán alegando que, en el informe que sustenta la Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN, el Regulador realiza una interpretación del Contrato de Concesión al crear y utilizar definiciones inexistentes en dicho contrato referidas a las inversiones, indicando además que solo deberían considerarse en el cálculo del Cargo de Acceso aquellas inversiones reconocidas, y que en el caso analizado no existen inversiones proyectadas debido a que estas ya han sido ejecutadas por LAP pero no han sido reconocidas por el Regulador. En particular, los argumentos presentados por las aerolíneas son los siguientes:
- a) Los Usuarios Intermedios señalan que, de acuerdo con la definición “creada” por el Ositrán respecto a las inversiones “realizadas” y “proyectadas”, los activos que se corresponden con la facilidad esencial en el AIJC estarían tipificados como inversiones realizadas debido a que se trata de una base de activos existente que forma parte de la facilidad esencial y que ha sido entregada a las aerolíneas para que realicen pruebas operativas. No obstante, los Usuarios Intermedios añaden que, al no estar dichas inversiones reconocidas por el Regulador, no deben ser incluidas en el flujo de caja del Cargo de Acceso. Asimismo, los Usuarios Intermedios manifiestan que el Regulador plantea erróneamente que si las inversiones no están reconocidas quiere decir que no se han ejecutado. En particular, las aerolíneas mencionan que el Ositrán se confunde porque emplea el concepto de inversiones proyectadas para explicar que se trata de inversiones realizadas que aún no son reconocidas.
  - b) Los Usuarios Intermedios argumentan que, con el empleo de los conceptos de “inversiones realizadas” e “inversiones proyectadas”, el Ositrán estaría interpretando el Contrato de Concesión del AIJC. En particular, las aerolíneas manifiestan que dichos conceptos no existen en el Contrato de Concesión, en tanto que el concepto de “Mejoras” sí se encuentra regulado en la Cláusula 1.31 del referido contrato. Además, los Usuarios Intermedios recalcan que la Resolución N° 14 del Poder Judicial obliga a que el Regulador utilice las inversiones reconocidas por el Ositrán en el flujo de caja del Cargo de Acceso.
  - c) Los Usuarios Intermedios indican que, en el caso de la construcción del Nuevo Terminal del AIJC, no resulta aplicable el concepto de *greenfield* que ha sido mencionado por el Regulador en el informe que sustenta la Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN. En particular, las aerolíneas manifiestan que la construcción del Nuevo Terminal del AIJC correspondería a una mejora obligatoria (de acuerdo con la Cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión) al tratarse de inversiones a realizarse sobre los bienes de la concesión, y que por ello sería considerado como un proyecto *brownfield*. Los Usuarios Intermedios señalan que dicho aspecto ha sido indicado en el informe que sustenta la Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN y que ello permitiría concluir que la construcción del Nuevo Terminal del AIJC es un proyecto *brownfield*.
  - d) Los Usuarios Intermedios manifiestan que el Regulador estaría considerando que, para la fecha de apertura del Nuevo Terminal del AIJC, toda la inversión realizada por LAP sería solo proyectada e inexistente, y mencionan que ello resulta contradictorio debido a que LAP ha ejecutado las mejoras obligatorias según el Plan Maestro de Desarrollo. Las aerolíneas señalan que, de acuerdo con el referido Plan, el proyecto del Nuevo Terminal del AIJC ya ha concluido la etapa de construcción (Etapa 7) y se encuentra entre la Etapa 8 (Conclusión formal del proyecto de construcción) y la Etapa 9 (Ocupación de las instalaciones y puesta

en marcha). Además, los Usuarios Intermedios argumentan que el Nuevo Terminal del AIJC iniciará operaciones sin que se concluya la Etapa 8 y, por ende, la nueva infraestructura operará sin que las inversiones estén reconocidas por el Ositrán, lo cual no calzaría con el concepto de “inversiones proyectadas” del Regulador. Las aerolíneas mencionan que el concepto de inversiones proyectadas se correspondería con las etapas de desarrollo 1, 2, 3 y 4, establecidas en el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, y que en la actualidad ello no ocurriría, por lo que alegan que dichas mejoras obligatorias ejecutadas por LAP no pueden ser consideradas en el flujo de caja del Cargo de Acceso debido a que no están reconocidas por el Ositrán.

- e) Los Usuarios Intermedios señalan que las facilidades esenciales les fueron entregadas a partir de octubre de 2024 y que ello significaría que ya están construidas en su totalidad, por lo que no sería correcto lo afirmado por el Regulador respecto a que dicha infraestructura se encuentra en curso. Asimismo, los Usuarios Intermedios alegan que no es consistente que se registre el valor de las inversiones proyectadas en el año base del flujo de caja debido a que se trata de inversiones ya ejecutadas para ofrecer el servicio de facilidad esencial a las aerolíneas. En particular, los Usuarios Intermedios señalan que, contractualmente, la fecha de inicio de operaciones del Nuevo Terminal era el 30 de enero de 2025, y que, por tal motivo, la inversión ya estaba ejecutada a diciembre del 2024.
- f) Los Usuarios Intermedios manifiestan que, de acuerdo con la Resolución N° 7 de la Cuarta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Justicia de Lima, de la Cláusula 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión se desprende que es necesaria la aprobación formal de las inversiones que realiza el Concesionario para incluirlas en el Flujo de Caja del Cargo de Acceso porque la aprobación (Etapa 8) implicará que el Regulador ha realizado un análisis de eficiencia de las inversiones.
- g) Los Usuarios Intermedios mencionan que, de acuerdo con el punto 8.60 de la Resolución N° 14, el Poder Judicial sentencia que no es posible que en los flujos de caja de los cargos de acceso se considere inversión estimable o proyectada. Además, las aerolíneas señalan que, de la lectura a la referida resolución, se desprendería que, para el flujo de caja del Cargo de Acceso, la inversión no puede ser estimable, tiene que ser reconocida y debe ser costo eficiente para evitar un desequilibrio en cuanto a la posición dominante del Concesionario frente al Usuario intermedio.

#### **C. La Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN genera un perjuicio económico a los Usuarios Intermedios**

26. Los Usuarios Intermedios solicitan la nulidad de la actuación del Ositrán alegando que la Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN genera, sin ningún tipo de justificación, un perjuicio económico a las aerolíneas y un beneficio extraordinario a LAP, además de que el Regulador no ha evaluado la disponibilidad a pagar de las aerolíneas del nuevo cargo de acceso y que ello agravaría dicho perjuicio económico. En particular, los argumentos presentados por los Usuarios Intermedios son los siguientes:

- a) **Respecto al horizonte de tiempo empleado para la construcción del modelo económico**
  - (i) Los Usuarios Intermedios señalan que, por motivos de la postergación del inicio de operaciones del Nuevo Terminal del AIJC, LAP dejaría de facturar por cinco meses, y que ello les ocasiona un perjuicio económico debido a que dichos meses no facturados les son cobrados a través de un mayor cargo de acceso. Las

aerolíneas manifiestan que el “costo” de la postergación no puede ser asumido por los Usuarios Intermedios y que, por ello, el año cero del modelo económico debió ser el 2025 en vez del 2024. Sobre esto último, las aerolíneas alegan que, con el inicio de operaciones del Nuevo Terminal del AIJC, existirá un alto riesgo de inconvenientes que impedirán una operación fluida de las operaciones en el aeropuerto y que, por tal motivo, es conveniente que el año cero deba ser el 2025. Además, los Usuarios Intermedios señalan que las postergaciones del inicio de operaciones les han involucrado destinar mayores recursos sin ningún tipo de retribución monetaria, y que dicho costo adicional no ha sido recogido en el Cargo de Acceso calculado por el Ositrán.

**b) Respecto al monto de inversiones consideradas en el Cargo de Acceso**

- (i) Respecto a las inversiones consideradas por el Regulador, los Usuarios Intermedios manifiestan que se tratarían de inversiones ejecutadas y no reconocidas y que, por tal motivo, no deberían ser incluidas en el flujo de caja del Cargo de Acceso. Asimismo, los Usuarios Intermedios alegan que la Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN no está debidamente motivada debido a que el Regulador debió calcular los cargos de acceso considerando inversiones reconocidas, de acuerdo con lo establecido en las Resoluciones N° 7 y N° 14 del Poder Judicial.
- (ii) Los Usuarios Intermedios señalan que la Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN no está debidamente motivada debido a que los valores de los cargos de acceso fijados por el Ositrán “se encuentran muy por encima de la disponibilidad a pagar de los usuarios intermedios” y que dicha situación no ha sido considerada por el Regulador. Asimismo, los Usuarios Intermedios indican que el Regulador “tuvo que haber sustentado por qué las aerolíneas tendrían que asumir los altos costos de la apertura del nuevo terminal”, y señalan que se debió justificar la razón por la cual estas tendrían que pagar un Cargo de Acceso superior a su disponibilidad a pagar.
- (iii) Los Usuarios Intermedios manifiestan que la Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN no está debidamente motivada debido a que, para la apertura del Nuevo Terminal del AIJC, los cargos de acceso no deberían considerar los montos de las inversiones propuestas por el Concesionario hasta su reconocimiento por parte del Regulador. En particular, las aerolíneas señalan que, una vez que las inversiones sean reconocidas, se procedería con la determinación del valor del Cargo de Acceso.
- (iv) Los Usuarios Intermedios señalan que las metodologías aplicadas por el Regulador tienen como finalidad reducir el poder monopólico del regulado de tal manera que el precio sea igual al costo marginal y costo medio. Además, los Usuarios Intermedios indican que, con base en la teoría económica, negar la existencia de asimetrías de información entre el regulado y el regulador, y desconocer que dicha asimetría genera beneficios extraordinarios al regulado, sería desconocer también la finalidad por la que es creado un organismo regulador.
- (v) Los Usuarios Intermedios mencionan que, para el cálculo del Cargo de Acceso, el Regulador tomó en consideración la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041 (14.03.2025) remitida por LAP con posterioridad a la fecha límite para presentar comentarios. En particular, las aerolíneas señalan que dicha situación justifica su solicitud de nulidad debido a que estas solo pudieron tomar conocimiento de dicha carta cuando el Ositrán fijó el Cargo de Acceso, generándose una asimetría regulatoria. Además, los Usuarios Intermedios observan que, en el informe que

sustenta el Cargo de Acceso, la información entregada por LAP (Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041) se encuentra completamente agregada y no muestra las partidas o subpartidas que involucraría la inversión. Por ello, las aerolíneas manifiestan que sería incorrecto lo afirmado por el Regulador respecto a que la información remitida por LAP es más detallada que la remitida por los Usuarios Intermedios (informe de AETAI). Asimismo, las aerolíneas alegan que en el informe de AETAI se han citado minuciosamente las fuentes de información y la forma de cálculo de las inversiones.

- (vi) Los Usuarios Intermedios argumentan que la información remitida por LAP (Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041) no está validada debido a que es información agregada y volátil al presentar diferentes valores en cada carta remitida por LAP al Ositrán. En particular, las aerolíneas señalan que no es posible realizar ningún cálculo de costos indirectos o transversales con dicha información ya que esta no se encuentra debidamente verificada ni sustentada. En esa misma línea, los Usuarios Intermedios señalan que, respecto al cuestionamiento del Regulador al *driver* basado en ingresos que fue empleado en el informe de AETAI, los Usuarios Intermedios manifiestan que, en cualquier proyecto, las inversiones se dimensionan en función de los ingresos que se va a recaudar y que, por ello, el *driver* que emplean estaría reflejando tal comportamiento. Las aerolíneas afirman que *“la estructura de ingresos por servicios del nuevo terminal se mantendrá igual como sucede en la actualidad. Es decir, la fuente principal de recaudación de LAP seguirá siendo por concepto de TUUA”*. Además, los Usuarios Intermedios señalan que, con el cuestionamiento del Ositrán al *driver* basado en ingresos, el Regulador estaría aceptando que los *drivers* basados en ingresos *“estarían distorsionando los costos que son reportados en la Contabilidad Regulatoria de LAP”*. Finalmente, las aerolíneas añaden que, a diferencia de lo considerado por el Regulador, los *drivers* empleados en el informe de AETAI se encuentran acordes con la metodología de *Fast Track* debido a que no requieren precios unitarios inexistentes.

### **III.2. Análisis del Regulador sobre los argumentos presentados**

27. En el **argumento a)** del punto **“A. Omisión de funciones del Ositrán”**, los Usuarios Intermedios manifiestan que el Regulador no utiliza la información que se encuentra publicada en los Estados Financieros Auditados de LAP, sino que, por el contrario, la estaría “descalificando” al señalar sin sustento que dicha información se encuentra incompleta en comparación con la información remitida por LAP. Además, las aerolíneas sostienen que la información provista por LAP no es ningún tipo de evidencia válida porque no se encuentra debidamente verificada por el Ositrán.
28. Con relación a la información de los Estados Financieros Auditados de LAP, en los escritos presentados, las aerolíneas manifiestan que el Regulador estaría “descalificando” a los Estados Financieros Auditados de LAP debido a que dicha fuente de información se encontraría incompleta en comparación con la información remitida por LAP. Al respecto, debe indicarse, por un lado, que en ninguno de los argumentos presentados por el Regulador en el informe que sustenta el Cargo de Acceso se ha emitido algún juicio o calificativo de ese tipo respecto a los Estados Financieros Auditados de LAP y, por otro lado, que, en los escritos presentados, las aerolíneas no brindan mayor sustento respecto a dicha imputación.
29. Entre tanto, con relación a lo manifestado por las aerolíneas respecto a que la información provista por LAP no es ningún tipo de evidencia válida porque no se encuentra debidamente verificada por el Ositrán, debe señalarse que, tal como se indicó en el informe que sustenta el Cargo de Acceso, dado que al momento de la elaboración del Informe N° 065-2025-GRE-OSITRAN aún no se disponía de los montos reconocidos de las

inversiones, el empleo de la información de inversiones proyectadas de LAP resultó razonable para efectos de calcular el Cargo de Acceso debido al detalle presentado de los conceptos que intervienen en la implementación de la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial. En efecto, en el numeral 190 del Informe N° 065-2025-GRE-OSITRAN se indicó:

*“190. Así, tal como se desarrolló anteriormente, el criterio aplicado por el Ositrán para el cálculo del cargo de acceso se basó en la mejor información disponible al momento de evaluar las inversiones que se proyecta incorporar en el servicio. Y dado que en esta etapa del procedimiento aún no se dispone de los montos reconocidos de las inversiones, el empleo de los montos proyectados por LAP resultó razonable para efectos de calcular el monto del cargo, en tanto estos presentan mayor detalle de los conceptos que intervienen en la implementación de la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial, toda vez que el cargo debe reflejar la inversión que se materializará una vez que el servicio entre en operación.”*

[El subrayado es nuestro.]

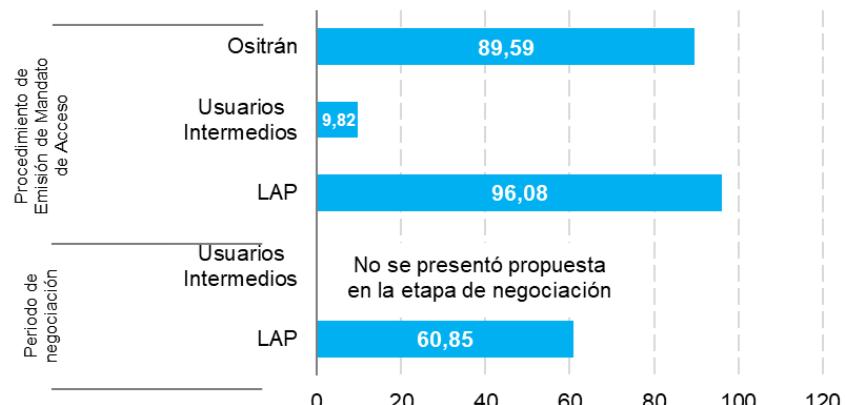
30. De este modo, dado que se trata de inversiones proyectadas, la información proporcionada por el Concesionario resultó adecuada debido al detalle presentado sobre los conceptos que formarán parte de la Facilidad Esencial, contrariamente a lo señalado por las aerolíneas respecto a que dicha información no representaría una evidencia válida. No obstante, como se mencionó anteriormente, debe indicarse que la validación o corroboración definitiva de los valores contenidos en la información presentada por LAP no tendrá lugar en tanto el proyecto se encuentre en curso, puesto que dicha validación final de los valores devendrá del reconocimiento de las inversiones conforme al marco contractual y a la directiva de Mejoras, debiendo recordarse que dicho tratamiento no representa un aspecto nuevo en los procedimientos de emisión de mandatos de acceso<sup>1</sup>.
31. Sin perjuicio de lo anterior, debe indicarse que se ha identificado un aspecto relevante en el Recurso de Reconsideración presentado por los Usuarios Intermedios, el cual amerita un análisis particular. Al respecto, en atención al criterio de emplear la mejor información disponible y razonablemente verificada, conforme al principio de verdad material previsto en el numeral 1.11 del artículo IV de la LPAG, mediante el Memorando N° 0909-2025-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán informó sobre el monto de las inversiones del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que, a la fecha de dicho documento, han concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando además el monto solicitado por LAP y el monto reconocido por el Ositrán. De acuerdo con dicha información, el Concesionario solicitó un reconocimiento de inversiones ascendente a USD 508 567 583, de los cuales el Ositrán solamente ha reconocido un monto de USD 471 354 809, lo que equivale al 92,68% (conforme al detalle presentado en el Anexo 1 del presente informe).
32. Posteriormente, en el marco de la fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC, aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN de fecha 23 de noviembre de 2025, mediante el Memorando N° 0180-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar respecto a las inversiones nuevas (adicionales a las reportadas mediante el Memorando N° 0909-2025-GSF-OSITRAN) en el marco de la Ampliación del AIJC, que han finalizado con el procedimiento de reconocimiento de inversiones. En respuesta, mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió la información consolidada sobre las inversiones reconocidas en el marco de la Ampliación del AIJC, con fecha de corte al 26 de agosto de 2025 (conforme al detalle presentado en el Anexo 1 del presente informe); de acuerdo con dicha información, el Concesionario solicitó un reconocimiento de inversiones ascendente

<sup>1</sup> Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 017-2017-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los mostradores de Check-In en el AIJC, así como el Informe N° 020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJC.

- a USD 663 797 756, de los cuales el Ositrán solamente ha reconocido un monto de USD 602 395 813, con lo cual el porcentaje de reconocimiento asciende a 90,75%.
33. Sobre el particular, se advierte que dicha información puede ser utilizada como una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador, por lo cual se considera adecuado ajustar el valor proyectado de las inversiones consideradas para calcular el Cargo de Acceso por el ratio de 90,75%. Ello, con el fin de obtener mayor precisión en los montos de inversiones proyectadas. Por lo tanto, el extremo del argumento de los Usuarios Intermedios vinculado la debida verificación del Ositrán, resulta fundado.
  34. Es preciso notar que la información contenida en el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN representa información adicional a la utilizada al momento de la determinación del Cargo de Acceso (efectuada mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN) y constituye una mejora sustantiva y objetiva en la calidad técnica de la data utilizada para la determinación del Cargo de Acceso, lo que justifica la necesidad de replantear la propuesta a las partes para sus comentarios.
  35. Así, en virtud de lo señalado, y con el objeto de asegurar que el procedimiento de emisión del mandato de acceso se sustente en la mejor información disponible y permita una participación informada y significativa de las partes involucradas, corresponde dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN y retrotraer el procedimiento a la etapa de propuesta del mandato de acceso. Al respecto, debe señalarse que la decisión de retrotraer el procedimiento encuentra sustento en la incorporación de información técnica relevante, disponible a la fecha, la cual permite perfeccionar los supuestos utilizados en la formulación del Cargo de Acceso a partir de una base de datos más actualizada, posibilitando una reformulación más precisa de la propuesta del Ositrán, orientada a fortalecer su legitimidad frente a las partes.
  36. Cabe indicar que esta actuación del Regulador no constituye una desestimación de los fundamentos técnicos previamente empleados, sino una actuación proactiva y diligente frente a la evolución de la información disponible, en aras de optimizar la calidad regulatoria y fortalecer la confianza en los procesos de emisión de mandatos de acceso.
  37. Por tanto, con base en lo expuesto, **corresponde declarar fundado en parte el argumento a) del punto “A. Omisión de funciones del Ositrán”**, de los Usuarios Intermedios debido a que, contrariamente a lo sostenido por las aerolíneas, en los argumentos presentados por el Regulador en el informe que sustenta el Cargo de Acceso, no existiría evidencia de una descalificación a los Estados Financieros Auditados de LAP. Asimismo, la relevancia del uso de la información provista por LAP en la determinación de los montos de inversiones proyectadas para el presente caso se debe al detalle presentado de los conceptos que intervienen en la implementación de la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial. No obstante, en atención al criterio de mejor información disponible, se considera adecuado ajustar las inversiones consideradas para calcular el Cargo de Acceso por el porcentaje del monto de inversiones reconocidas por el Ositrán en relación con el monto solicitado por LAP y, en consecuencia, corresponde dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN y retrotraer el procedimiento a la etapa de propuesta del mandato de acceso.

38. Cabe señalar que, en la medida en que se estima pertinente dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN y retrotraer el procedimiento a la etapa de propuesta del mandato de acceso, no corresponde emitir pronunciamiento sobre los demás argumentos planteados por los Usuarios Intermedios en su Recurso de reconsideración. Ello, en tanto dichos argumentos se encuentran directamente vinculados a los fundamentos técnicos y jurídicos de un acto administrativo que ha sido dejado sin efecto, por lo que cualquier evaluación adicional sobre su contenido deviene en jurídicamente inoficioso y carente de objeto. Como ya se ha desarrollado, el análisis efectuado respecto del primer argumento resulta suficiente para sustentar la decisión adoptada.
39. Por lo expuesto, y con base en el análisis realizado, en el Anexo 2 del presente informe se presenta la nueva propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) en el AIJC. En particular, como puede apreciarse en el referido Anexo, el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 89,59 por metro cuadrado (sin IGV).
40. Cabe señalar que dicho monto se encuentra fuera de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

**Gráfico 1 Propuestas de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado en el AIJC (USD)**



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

41. Al respecto, cabe traer a colación lo establecido en el artículo 99 del REMA, respecto al cargo de acceso que debe fijar el Ositrán:
- “El cargo de acceso que fije OSITRAN, se establecerá dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación”.*
42. En ese sentido, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron una propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable considerar que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, no existiría fundamento para asumir que estos plantearían un cargo superior al propuesto por LAP. En consecuencia, resulta jurídicamente válido tomar dicho monto como límite para efectos de la aplicación del artículo 99 del REMA.
43. Por tanto, considerando ello, el Cargo de Acceso mensual que se propone para la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado es de USD 60,85 por m<sup>2</sup> (sin IGV), correspondiente al cargo de acceso propuesto por LAP en el curso de las negociaciones según consta en las actas notariales.

44. Cabe indicar que, en el presente caso, dada la importancia de que las partes dispongan actualmente de un Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial, se considera necesario que la nueva propuesta de Cargo de Acceso entre en vigencia como un Cargo de Acceso provisional en tanto finalice el procedimiento de emisión de mandato de acceso.

#### IV. CONCLUSIONES

45. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de las aerolíneas, para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado); estableciendo las condiciones y el Cargo de Acceso respectivo.
46. Entre el 06 y 07 de mayo de 2025, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas presentaron Recursos de Reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN.
47. De acuerdo con la evaluación efectuada en el presente informe, uno de los argumentos presentados en el Recurso de Reconsideración de los Usuarios Intermedios se encuentra vinculado a la debida verificación del Ositrán de la información de inversiones considerada para el cálculo del Cargo de Acceso. Al respecto, esta Gerencia ha identificado que existe información más actualizada que representa una mejora sustantiva en la data empleada en el procedimiento de emisión de mandato de acceso.
48. En atención a ello, en virtud del principio de verdad material y con el fin de garantizar la transparencia, objetividad y calidad técnica del procedimiento, corresponde dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN y retrotraer el procedimiento a la etapa de propuesta del mandato de acceso, a fin de presentar una nueva propuesta que incorpore la información recibida de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, teniendo en cuenta el criterio aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN y sea sometida a los mecanismos de participación de las partes involucradas, conforme a lo establecido en el marco normativo vigente.
49. En consecuencia, al haberse dispuesto lo indicado en el párrafo precedente, carece de objeto emitir pronunciamiento sobre los demás argumentos planteados por los Usuarios Intermedios en su Recurso de Reconsideración formulado contra la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN.
50. Sin perjuicio de lo anterior, en el Anexo 2 del presente informe se presenta el nuevo cálculo de Cargo de Acceso mensual aplicable a la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado en el AIJC, el cual asciende a USD 89,59 por m<sup>2</sup> (sin IGV) y que tendrá una vigencia de cinco (5) años.
51. El monto antes mencionado supera la propuesta del Concesionario durante el proceso de negociación. En tal sentido, y considerando que los Usuarios Intermedios no presentaron una propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, se propone que el Cargo de Acceso mensual para la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado se fije en USD 60,85 por m<sup>2</sup> (sin IGV), correspondiente al cargo de acceso propuesto por LAP en el curso de las negociaciones según consta en las actas notariales.
52. Cabe indicar que, en el presente caso, dada la importancia de que las partes dispongan actualmente de un Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial, se considera necesario que la nueva propuesta de Cargo de Acceso entre en vigencia como un Cargo de Acceso provisional en tanto finalice el procedimiento de emisión de mandato de acceso.

## V. RECOMENDACIÓN

53. Se recomienda remitir el presente informe a la Gerencia General para su consideración, en cuyo Anexo 2 se encuentra desarrollada la nueva propuesta de Cargo de Acceso aplicable a la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado en el AIJC.

Atentamente,

Firmado por

**RICARDO QUESADA ORÉ**

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

Visado por

**MELINA CALDAS CABRERA**

Analista de Regulación  
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

**JOSUE ZAVALET A MEDINA**

Analista de Regulación  
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT: 2025175861

**ANEXO 1**  
**INVERSIONES DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL AIJC QUE HAN CONCLUIDO CON**  
**EL PROCEDIMIENTO DE RECONOCIMIENTO DE INVERSIONES (USD)**

Expediente (ERM)	Nombre de la Mejora	Reconocimiento solicitado por LAP	Reconocimiento por Ositran	Porcentaje
1221-P006-01C	ACOMETIDA ELECTRICA CAMPAMENTO DE OBRA – FASE 0	\$ 116 267,74	\$ -	0,00%
1221-P006-02C	MEJORAS EN EL CAMPAMENTO DE OBRA	\$ 125 619,04	\$ -	0,00%
0322-P006-01C	LINEA DE UTILIZACIÓN EN 60 KV (WP4)	\$ 7 701 704,73	\$ -	0,00%
0322-221-02C	PORTLAND DESIGN ASSOCIATES LTD	\$ 565 339,17	\$ -	0,00%
0322-P006-02C	SOTEO & ASOCIADOS S.A.C	\$ 72 300,12	\$ -	0,00%
0322-P006-01.1C	LINEA DE UTILIZACIÓN EN 60 KV (WP4)	\$ 6 692 052,04	\$ 6 692 052,04	100,00%
0522-P006.1C	LIMPIEZA Y PRERACIÓN DEL SITIO (WP1)	\$ 17 039 067,24	\$ 17 039 067,24	100,00%
0622-P006.1C	EJECUCIÓN DE PILOTES PARA LA TORRE DE CONTROL	\$ 1 065 492,77	\$ -	0,00%
0722-P006.1C	SUB-ESTACIÓN ELECTRICA PROVISIONAL 60 KV	\$ 1 684 003,73	\$ 1 684 003,73	100,00%
0322-P006-02C	CAMPAÑA GEOTÉCNICA – ZONA LAGUNAS	\$ 72 300,12	\$ 72 300,12	100,00%
1221-P006-01C	ACOMETIDA ELÉCTRICA CAMPAMENTO OBRA - FASE 0	\$ 79 062,09	\$ -	0,00%
1221-P006-02C	MEJORAS EN EL CAMPAMENTO OBRA 0	\$ 88 911,63	\$ -	0,00%
0922-P006-01C	CAMPAÑA GEOTÉCNICA ETAPA II CONSCO-0099	\$ 89 085,28	\$ 89 085,28	100,00%
1022-P006.01C	SOPORTE DE ICT Y DISEÑO DE SEGURIDAD	\$ 352 320,00	\$ 352 320,00	100,00%
0223-P006-03C	REVISIÓN ESTRUCTURAL SÍSMICA FASE 1-2, RFP WP3	\$ 46 375,00	\$ 46 375,00	100,00%
0323-P006-01C	DISEÑO LIMITE BATERIA WP2.2 POR RETIRO AMA Y TAXIWAYS M&U	\$ 259 100,00	\$ 259 100,00	100,00%
0523-P006-01C	Soporte Topográfico Durante Trabajos Preliminares	\$ 31 332,46	\$ -	0,00%
0723-P006-01C	Campaña y Reportes Geotécnicos Lado Tierra (4400039166)	\$ 179 029,65	\$ 179 029,65	100,00%
0723-P006-02C	ICT Activo para Airside (WP2.3)	\$ 883 819,46	\$ 883 819,46	100,00%
0823-P006-02C	Soporte y/o Diseño de ICT y Seguridad para WP 2.1 y WP 2.2 (OS 4400040416)	\$ 165 040,00	\$ 165 040,00	100,00%
0923-P006-02C	Campaña y Reportes Geotécnicos Lado Tierra - Segunda Parte para el Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – newLIM	\$ 138 886,80	\$ 138 886,80	100,00%
0923-P006-03C	ICT Activo para Airside (WP2.3)	\$ 853 462,32	\$ 853 462,32	100,00%
1023-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	\$ 5 041 401,82	\$ 5 041 401,82	100,00%
0923-P006-01C	Campaña Geotécnica-Etapa 2.	\$ 8 782,05	\$ 8 782,05	100,00%
1123-P006-02C	ICT Activo para Airside (WP2.3)	\$ 200 817,00	\$ 200 817,00	100,00%
1123-P006-01C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2	\$ 13 718 884,02	\$ 13 718 884,02	100,00%
0124-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	\$ 19 563 167,95	\$ 19 284 388,85	98,57%
0124-P006-02C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora	\$ 9 607 881,68	\$ 7 836 380,85	81,56%
0224-P006-01C	Paquete de Trabajo 2.1 – Edificios del Lado Aire - 1er Expediente	\$ 10 790 296,72	\$ 10 790 296,72	100,00%
0224-P006-02C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora - 3er Expediente	\$ 4 559 071,95	\$ 4 379 133,63	96,05%
0224-P006-03C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 3er Expediente	\$ 6 878 841,74	\$ 6 878 841,74	100,00%
0324-P006-04C	ICT Activo para Airside (WP2.3), (OS 4400040727), por Avance de Mejora	\$ 2 772 339,62	\$ 2 772 339,62	100,00%

Expediente (ERM)	Nombre de la Mejora	Reconocimiento solicitado por LAP	Reconocimiento por Ositrán	Porcentaje
0324-P006-03C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora - 4to Expediente	\$ 34 829 168,36	\$ 32 139 702,03	92,28%
0324-P006-05C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 4to Expediente	\$ 3 121 322,57	\$ 895 555,75	28,69%
0324-P006-02C	Paquete de Trabajo 2.1 – Edificios del Lado Aire - 2do Expediente	\$ 20 343 518,52	\$ 19 263 448,31	94,69%
0424-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 5to Expediente	\$ 30 884 406,05	\$ 30 877 228,29	99,98%
0424-P006-02C	Paquete de Trabajo 2.1 – Edificios del Lado Aire - 3er Expediente	\$ 6 930 449,19	\$ 6 155 967,54	88,82%
0424-P006-04C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora - 5to Expediente	\$ 4 604 477,76	\$ 3 579 158,17	77,73%
0524-P006-03C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 6to Expediente	\$ 43 726 463,77	\$ 41 398 048,69	94,68%
0624-P006-02C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 7mo Expediente	\$ 94 400 901,17	\$ 81 811 820,99	86,66%
0824-P006-03C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 8vo Expediente	\$ 34 751 954,14	\$ 34 751 954,14	100,00%
0924-P006-02C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 9no Expediente	\$ 18 673 501,08	\$ 18 673 501,08	100,00%
0924-P006-01C	Soporte y/o Diseño de ICT y Seguridad para WP 2.1 y WP 2.2, 2do Expediente	\$ 155 360,00	\$ 141 440,00	91,04%
1124-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 10mo Expediente	\$ 19 337 481,12	\$ 19 337 481,12	100,00%
1224-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 11avo Expediente	\$ 11 414 179,43	\$ 11 414 179,43	100,00%
0125-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 12avo Expediente	\$ 29 117 865,72	\$ 29 117 865,72	100,00%
0325-P006-03C	Equipos PBSS - Landside, 1er Expediente	\$ 3 421 680,50	\$ 3 421 680,50	100,00%
0325-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 13avo Expediente	\$ 41 412 797,27	\$ 39 009 968,90	94,20%
0425-D000-04C	Servicio de Nuevo Modelamiento de Ruido de Aeronaves para el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	\$ 99 495,00	\$ -	0,00%
0425-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	\$ 40 671 655,85	\$ 32 385 653,42	79,63%
0425-P006-02C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3) - Adenda 2	\$ 114 459 022,30	\$ 98 655 350,65	86,19%
<b>Total</b>		<b>\$ 663 797 755,74</b>	<b>\$ 602 395 812,67</b>	<b>90,75%</b>

Nota: Información con fecha de corte al 26 de agosto de 2025, siendo el último reconocimiento de inversiones del 22 de julio de 2025. El porcentaje refleja las solicitudes de reconocimiento tramitadas por el Concesionario y que fueron atendidas por la Jefatura de Contratos Aeroportuarios dentro del plazo establecido de la Directiva de Reconocimiento de Inversiones vigente.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán (Memorando N° 0909-2025-GSF-OSITRAN).  
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**ANEXO 2**  
**NUEVA PROPUESTA DE CARGO DE ACCESO POR EL USO DE LA FACILIDAD  
ESENCIAL DE EQUIPAJE REZAGADO EN EL AIJC**

**I. MARCO NORMATIVO APLICABLE**

1. De acuerdo con el artículo 25 del REMA, el Cargo de Acceso es cualquier pago efectuado a una Entidad Prestadora como contraprestación por el uso de una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza; destacándose que la modalidad o combinación de modalidades que adopte dicho cargo dependerá de lo adoptado en el Contrato de Acceso, siempre que este no constituya una barrera al Acceso<sup>2</sup>.
2. Así, conforme al artículo 26 del REMA, los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:
  - a) Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
  - b) Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
  - c) Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
  - d) Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
  - e) Minimizar el costo regulatorio y de supervisión de los Contratos de Acceso.
  - f) Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
  - g) Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
3. De este modo, y acorde con el artículo 27 del REMA, la contraprestación monetaria por el uso de las Facilidades Esenciales debe “*permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluyen un margen de utilidad razonable. (...)*”. Así, considera, entre otras, las siguientes metodologías que Ositrán puede emplear para determinar el Cargo de Acceso: (i) Costos incrementales de largo plazo, (ii) Costos completamente distribuidos, (iii) Empresa modelo eficiente, y (iv) Por comparación (*benchmarking*).
4. Cabe subrayar, además, que el REMA privilegia la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso. En el presente caso, la actuación del Regulador se justifica al no haberse llegado a un acuerdo, entre otros, sobre el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) en el AIJC. En ese contexto, cabe destacar que el artículo 99 del REMA dispone que el Cargo de Acceso que fije el Ositrán se establecerá dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación.

---

<sup>2</sup> REMA.-

“Artículo 25.- Naturaleza del Cargo de Acceso.  
Las disposiciones de este Capítulo son aplicables a cualquier pago que efectúe un Usuario Intermedio a una Entidad Prestadora, como contraprestación por el Acceso a una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza.

El Contrato de Acceso especificará el pago de un Cargo de Acceso, el cual adoptará la forma o modalidad que corresponda según el tipo contractual que haya adoptado el Contrato de Acceso, sea éste un precio, una renta, una tarifa, o cualquier otra modalidad, o combinación de modalidades. Dicho cargo no deberá constituir una barrera al Acceso.

No se consideran Cargos de Acceso aquellos pagos que un usuario efectúa por la prestación de servicios derivados de la explotación de infraestructura de transporte de uso público.”

## II. FORMULACIÓN DE LA PROPUESTA DE CARGO DE ACCESO

5. Dada la información disponible a la fecha de elaboración de la presente Propuesta y las características económicas del Acceso a la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se estima pertinente formular el Cargo de Acceso empleando la metodología de costos completamente distribuidos<sup>3</sup> mediante un flujo de caja descontado, ello en línea con el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores, ya que, como es frecuente en la industria de infraestructura de transporte, existen costos directos e indirectos derivados de la inversión en activos fijos que deben amortizarse en un periodo de varios años<sup>4</sup>.
6. No obstante, es necesario señalar que, debido a que la Facilidad Esencial que es materia de análisis presenta características de una infraestructura de tipo *greenfield*, puesto que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC, los criterios aplicados para efectos de proyectar la demanda y los costos asociados a la prestación del servicio tomarán como base la información y las características presentadas en la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal; ello, en la medida en que representan la mejor aproximación a las condiciones que se presentarían en la operación de la nueva infraestructura.
7. Cabe mencionar que, en el procedimiento más reciente de Mandato de Acceso del presente Servicio Esencial, el referido servicio se brindaba en contenedores. No obstante, de acuerdo con lo señalado en la Propuesta de LAP, el servicio ya no se brindará en contenedores, sino que en el nuevo Terminal del AIJC se contará con un espacio similar al de una Oficina Operativa para que las aerolíneas custodien el equipaje rezagado. Sobre ello, el Concesionario habilitará dicho espacio con mallas de acero de fácil torción para la separación de espacios que serán alquilados a las aerolíneas para el equipaje rezagado.
8. De otro lado, la Propuesta de los Usuarios Intermedios considera que el servicio de equipaje rezagado continuaría brindándose bajo las condiciones actuales (utilizando contenedores). No obstante, en la visita realizada por este Regulador el 22 de noviembre de 2024 al nuevo Terminal, se observó que el área en la que se brindará el servicio de equipaje rezagado se encuentra en el nuevo Terminal y posee características similares de infraestructura a las oficinas operativas<sup>5</sup>, es decir, se desestima lo propuesto por los Usuarios Intermedios en tanto que, en el nuevo Terminal, el servicio ya no se brindará en contenedores sino en un espacio similar al de una oficina operativa.
9. En tal sentido, para la estimación del Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) se emplearán los mismos criterios utilizados para el cálculo de la demanda, costos operativos e inversiones utilizados para la estimación del Cargo de

<sup>3</sup> De acuerdo con el segundo numeral del Anexo 3 del REMA, la metodología consiste en “*La asignación de los costos históricos directos e indirectos (o compartidos) mediante reglas de imputación (costeo basado en actividades, entre otros)*”.

<sup>4</sup> Tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios se emplea la metodología de costos completamente distribuidos. Sin embargo, los Usuarios Intermedios proponen que, para futuras revisiones, se realice una revisión detallada de la metodología que empleará, alegando que en la experiencia internacional lo usual es que las agencias regulatorias revisen las metodologías cada cierto tiempo con la finalidad de evitar que la firma regulada se adapte y ajuste sus costos para evitar que las ganancias de eficiencia se transfieran a los usuarios intermedios.

En este contexto, es importante señalar que la metodología aplicada por Ositrán tiene como objetivo garantizar que, mediante el cobro del Cargo de Acceso, la Entidad Prestadora pueda cubrir los costos económicos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para ofrecer un servicio adecuado. Por otro lado, la preocupación planteada por los Usuarios Intermedios parece estar relacionada principalmente con la asignación y el tratamiento de los costos por parte de la empresa regulada. Este aspecto se vincula más con la contabilidad de costos de la empresa que con la metodología empleada por el Regulador para determinar el Cargo de Acceso. Por lo tanto, no se considera que un cambio en la metodología resuelva necesariamente la problemática señalada, toda vez que existen otros mecanismos a través de los cuales se pueden mitigar las conductas mencionadas por los Usuarios Intermedios.

<sup>5</sup> Dicha afirmación se basa en que el área donde se encuentran los almacenes está construida con materiales nobles, cuenta con instalaciones eléctricas y luminarias, entre otras características similares a la infraestructura que LAP ofrece para sus oficinas operativas.

Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas).

**a) Horizonte de evaluación**

10. Con relación a este punto, las partes señalan haber acordado, durante el proceso de negociación, un periodo de vigencia del Cargo de Acceso de cinco años. Sin embargo, en las propuestas presentadas, se observan diferentes criterios respecto a la definición del horizonte de evaluación. Así, en la Propuesta de LAP se contempla como fecha de inicio de operaciones el 18.12.2024, en cuyo caso su horizonte de evaluación abarca 14 días de operación en 2024 y, para efectos de completar un periodo de cinco años, asume 351 días para el año 2029. Por su parte, la Propuesta de los Usuarios Intermedios considera que el horizonte de evaluación inicia en el año 2024 como año 0 y que el periodo de cobro del cargo de acceso del servicio abarcaría desde el 30 de enero de 2025 hasta el 30 de enero de 2030, con la finalidad de completar el periodo de cinco años.
11. Al respecto, con base en lo observado en las propuestas de las partes, para la construcción y evaluación del flujo de caja descontado, en la presente Propuesta se considerará que la vigencia del Cargo de Acceso será de cinco años, comprendidos desde el 30 de marzo de 2025 (fecha programada para la inauguración del nuevo Terminal<sup>6</sup>) hasta el 29 de marzo de 2029; no obstante, para fines de la evaluación de flujo de caja descontado, se tomará referencialmente como año base (año 0) al 2024. En ese sentido, el horizonte de evaluación de los flujos de caja comprenderá el periodo 2024-2030.
12. Cabe indicar que, con la finalidad de guardar consistencia con las fechas estimadas para el inicio y fin de la vigencia del Cargo de Acceso, los flujos de ingresos y egresos de los años 2025 y 2030 serán ajustados en función al número de días en los que estará vigente dicha contraprestación. En particular, para el año 2025, el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio (365-31-28-29)/365, en tanto que, para el año 2030, el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio (31+28+29)/365.

**b) Demanda del Servicio**

**b.1) Unidad de cobro**

13. En la presente Propuesta se considera que el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) será cobrado en USD por  $m^2$ , ello de acuerdo con la unidad de cobro vigente.

**b.2) Demanda**

14. De acuerdo con la Propuesta de LAP, el área destinada para equipaje rezagado en el nuevo Terminal del AIJC abarcará 130  $m^2$ .
15. Cabe indicar que, de acuerdo con lo informado por LAP en el correo electrónico recibido el 04 de abril del 2025, en el proceso de negociación, LAP comunicó a los Usuarios Intermedios un área total de 254,91  $m^2$  para equipaje rezagado. De esta superficie, solo 60,66  $m^2$  (total del Almacén de Equipaje L&F) correspondían específicamente a cuatro almacenes, mientras que los 194  $m^2$  restantes se proyectaban para módulos de aerolíneas y áreas de espera de pasajeros para el retiro de sus equipajes. Sin embargo, en respuesta a las necesidades de las aerolíneas, LAP optó por modificar el diseño del área total destinada a los almacenes del equipaje rezagado, incrementando el número de almacenes para este propósito, alcanzando un total de diecinueve (19) con un área total de ciento

<sup>6</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2025). Nota de Prensa: "Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez iniciará operaciones el 30 de marzo de este año". Disponible en: <<https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1091421-nuevo-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-iniciara-operaciones-el-30-de-marzo-de-este-ano>> (último acceso: 20.01.2025).

treinta metros cuadrados (130 m<sup>2</sup>). Esta área se distribuye de la siguiente manera: quince (15) almacenes de seis metros cuadrados (6 m<sup>2</sup>), dos (2) almacenes de siete metros cuadrados (7 m<sup>2</sup>), un (1) almacén de doce metros cuadrados (12 m<sup>2</sup>) y un (1) almacén de catorce metros cuadrados (14 m<sup>2</sup>).

16. De este modo, se considera el área total específicamente asignada a los almacenes, equivalente a ciento treinta metros cuadrados (130 m<sup>2</sup>), en virtud de que representa el área total susceptible de arrendamiento por las líneas aéreas para el almacenamiento del equipaje rezagado, manteniendo consistencia con las determinaciones previas del cargo para equipaje rezagado, donde la demanda se calculaba exclusivamente en función de las dimensiones de los contenedores destinados a dicho almacenamiento.
17. Considerando dicha información, es importante mencionar que tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios señalan en sus propuestas que se espera una tasa de ocupación del 100% de las áreas destinadas para equipaje rezagado. Con ello, para obtener la demanda anual de áreas de equipaje rezagado se multiplica el total de áreas por la tasa de ocupación antes mencionada, por el número de meses de alquiler de cada año y finalmente por el ratio de días de operación que se tendrá cada año de acuerdo con el horizonte de evaluación señalado en el literal a) de la presente sección, según se muestra en la siguiente tabla.

**Tabla A-1 Proyección de demanda de equipaje rezagado 2025-2030 (m<sup>2</sup>)**

Demanda	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas Equipaje Rezagado	130	130	130	130	130	130
Tasa de Ocupación de Áreas	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Meses	12	12	12	12	12	12
Ratio de Operación anual	76%	100%	100%	100%	100%	24%
<b>Demanda Anual</b>	<b>1 184</b>	<b>1 560</b>	<b>1 560</b>	<b>1 560</b>	<b>1 560</b>	<b>376</b>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

### c) Costos de operación y mantenimiento

18. Como se indicó previamente, para la presente Propuesta se considerarán los criterios utilizados para la estimación del Cargo de Acceso del Servicio Esencial de Oficinas Operativas, toda vez que el área de equipaje rezagado posee características similares al de una oficina operativa. Así, en línea con los criterios empleados en procedimientos anteriores del Servicio Esencial de Oficinas Operativas, se considera que los costos de operación y mantenimiento (OPEX) del servicio se clasifican en Costos Directos, Costos Indirectos y Costos No Imputables, cuyas proyecciones para el periodo 2025-2030 son detalladas a continuación.
19. En procedimientos anteriores relacionados a este servicio de oficinas operativas, las proyecciones del OPEX incluidas en el flujo de caja tomaron como base la información de la Contabilidad Regulatoria del año anterior al de la determinación del cargo de acceso, con excepción del procedimiento del año 2022.
20. En efecto, en dicho procedimiento se señaló que el año 2021 (año anterior al de la determinación del cargo de acceso) correspondía a un año de recuperación de la actividad aeroportuaria después de la afectación experimentada en 2020 por la pandemia de la COVID-19, y en atención a la alta volatilidad de dichos costos en ese periodo, se consideró pertinente recurrir a información histórica que permita establecer una base apropiada a partir de la cual proyectar la evolución de los costos en el horizonte temporal del flujo de caja (2022-2024). En esa línea, el criterio utilizado por el Regulador fue establecer un año base a partir de la información histórica de la Contabilidad Regulatoria del periodo posterior al que se tomó en cuenta para la determinación del cargo de acceso previo.
21. En esa línea, siguiendo con el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022, por el cual se construyó el escenario base para proyectar el costo operativo con información correspondiente al periodo 2016-2021, corresponde que, en el presente procedimiento, se utilice la información de la Contabilidad Regulatoria de los años 2022 y 2023 (dado que a la fecha del presente informe solo se dispone de información de la Contabilidad

- Regulatoria de LAP hasta el año 2023), en tanto que dichos años cumplen con el criterio de ser posteriores al periodo que se utilizó para la determinación del cargo vigente.
22. Adicionalmente, debe precisarse que, en la medida en que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programada para el 30 de marzo de 2025, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta solo se dispone de información de los costos operativos en la Contabilidad Regulatoria de LAP referente a la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal del AIJC; por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX para el periodo 2025-2030, se considerará dicha información histórica del servicio de oficinas operativas en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.
23. Cabe indicar que, si bien en las propuestas de las partes también se hace uso de la información histórica de costos para la proyección de los diferentes conceptos del OPEX, en el caso de la Propuesta de LAP se considera el periodo 2018-2023, en tanto que en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el año 2022.
24. Cabe señalar que la Propuesta de los Usuarios Intermedios basan sus estimaciones de costos en el supuesto de que el servicio de equipaje rezagado se brindará en contenedores. No obstante, como se indicó previamente para la estimación del Cargo de Acceso del servicio de equipaje rezagado se utilizarán los criterios en cuanto a la asignación y estructura de costos utilizados para la estimación del Cargo de Acceso de Oficinas Operativas. En tal sentido, para efectos de las proyecciones del OPEX se empleará la información correspondiente al periodo 2022-2023 de los formatos de la Contabilidad Regulatoria de LAP.
25. Cabe indicar que, para efectos de la presente Propuesta, se propone excluir de la base de costos de la Contabilidad Regulatoria de LAP los gastos relacionados a los siguientes conceptos:
- “Participación de Trabajadores”, debido a que esta es calculada posteriormente mediante la aplicación de la tasa impositiva efectiva;
  - “Consumo de Electricidad”, debido a que este servicio debe ser pagado por los Usuarios Intermedios en adición al Cargo de Acceso;
  - “Donaciones”, “Sanciones Administrativas”, “Programas de ayuda social”, “Subscripciones a Revistas y Diarios” y “Premios y obsequios”, debido a que no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe, e
  - “Impuesto General a las Ventas”, debido a que este es calculado posteriormente para efectos de determinar el crédito fiscal en el flujo de caja descontado.<sup>7</sup>

### **c.1) Costos Directos**

26. Los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial comprenden las siguientes partidas<sup>8</sup>:
- Seguros, y

<sup>7</sup> Cabe señalar que en la Propuesta de LAP solo se menciona la exclusión del concepto de “Participación de Trabajadores”, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, no se hace mención explícita de alguna exclusión de conceptos. No obstante, como se indicó, la exclusión efectuada se debe a que algunos de dichos conceptos o bien ya son reconocidos mediante otros mecanismos, o bien no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe.

<sup>8</sup> Cabe señalar que similar criterio es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso. No obstante, no se considera el costo asociado a la limpieza, debido a que la Cláusula 12.1.4 del proyecto de mandato dispone que son las líneas áreas las que deben asegurar el mantenimiento de las áreas entregadas por LAP, lo que incluye su limpieza. Asimismo, el numeral 3.3 del Anexo 1 del proyecto de mandato indica que el valor del Cargo de Acceso debe incluir solo el costo de la limpieza de Áreas Comunes, el cual ya se encuentra debidamente recogido dentro de los costos indirectos.

- Fee del operador.
27. Al respecto, como se señaló anteriormente, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información del OPEX del servicio referente al antiguo Terminal, para la proyección de dichas partidas de costos se efectuará, en los casos que corresponda, por un lado, la estimación del valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la proyección de inflación de los Estados Unidos de América publicada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en *World Economic Outlook database: April 2025*<sup>9</sup>, la cuales se detalla en la siguiente tabla<sup>10</sup>.
- | Año                        | 2024   | 2025   | 2026   | 2027   | 2028   | 2029   | 2030   |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Consumer Price Index (CPI) | 313,69 | 323,07 | 331,04 | 338,02 | 345,31 | 352,80 | 360,47 |
| Var. %                     | 2,99%  | 2,47%  | 2,11%  | 2,16%  | 2,17%  | 2,17%  | 2,17%  |
- Nota: La información del año 2024 corresponde al promedio mensual del CPI publicado por el U.S. Bureau of Labor Statistics. Para el resto de año, corresponde a las proyecciones del FMI.*
- Fuente: U.S. Bureau of Labor Statistics (BLS), Fondo Monetario Internacional (FMI).*
- Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ostrán.*
28. Se propone que la estimación de los valores base de los Costos Directos correspondientes a los Seguros y Fee del operador se efectúe a partir de la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal, en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura. De este modo, para la estimación de cada uno de dichos costos se determinará, en primer lugar, un monto base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, y posterior a ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la inflación de Estados Unidos de América, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
29. Cabe indicar que un criterio similar es considerado en la Propuesta de LAP, en la cual estiman los costos de Seguros y Fee del operador a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria; sin embargo, el periodo considerado es el 2018-2023. Del mismo modo, en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el costo de Fee del operador también es estimado a partir del promedio de la Contabilidad Regulatoria, pero empleando como periodo el 2020-2022. Sin embargo, a diferencia de las partes, el empleo del periodo 2022-2023 en la presente Propuesta se enmarca en el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022 para la construcción del escenario base para proyectar los costos operativos, tal como se indicó anteriormente.
30. Adicionalmente, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el costo de Seguros es determinado a partir de un porcentaje de 0,229% sobre inversión acumulada correspondiente al servicio, señalando que dicho porcentaje fue obtenido sobre la base de la estimación de la póliza del seguro multirriesgo adquirido por LAP y de la inversión acumulada total de LAP del periodo 2020-2022; sin embargo, en la propuesta presentada no se brinda mayor sustento respecto de las fuentes de información consideradas para dicho cálculo que permitan su verificación, por lo que la mejor información disponible, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, corresponde a la reportada en la Contabilidad Regulatoria de LAP.
31. Así, a partir de la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP se tiene que el promedio histórico observado de los Costos Directos de Seguros y Fee del operador en el periodo 2022-2023 asciende, en total, a USD 16 321. Por tanto, sobre la base de dichos montos presentados, se procede con la estimación de los costos para el periodo 2025-

<sup>9</sup> Disponible en: <<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2025/april/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2023&ey=2030&ssm=0&scsm=1&scc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1>> (último acceso: 30.07.2025).

<sup>10</sup> Cabe mencionar que similar fuente de información es considerada tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso remitidas; no obstante, la información considerada en la presente Propuesta corresponde a las proyecciones más recientes que se encuentran disponibles a la fecha de elaboración del presente informe.

2030, mediante la aplicación de la inflación de Estados Unidos, de acuerdo con el detalle que se muestra la siguiente tabla.

**Tabla A-3** Proyección de los costos de Seguros y Fee del operador, 2025-2030 (USD)

Seguros y Fee Operador	2022	2023	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var% CPI USA				2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Áreas Equipaje Rezagado (m2)			1 631	130	130	130	130	130	130
Seguros	12 116	18 854	15 485	1 271	1 302	1 330	1 358	1 388	1 418
Fee Operador	858	815	836	69	70	72	73	75	77
<b>Total (USD)</b>	<b>12 974</b>	<b>19 668</b>	<b>16 321</b>	<b>1 340</b>	<b>1 373</b>	<b>1 402</b>	<b>1 432</b>	<b>1 463</b>	<b>1 495</b>

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección de estos costos para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de estos costos para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.
33. Finalmente, a partir de los cálculos efectuados previamente, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial correspondientes al periodo 2025-2030.

**Tabla A-4** Costos Directos del servicio, 2025-2030 (USD)

Proyección de OPEX - Equipaje Rezagado	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Costos Operativos</b>						
Seguros	964	1 302	1 330	1 358	1 388	342
Fee operador	52	70	72	73	75	18
<b>Costo Directo Total</b>	<b>1 017</b>	<b>1 373</b>	<b>1 402</b>	<b>1 432</b>	<b>1 463</b>	<b>360</b>

*Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.*

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### c.2) Costos Indirectos

34. Al igual que en el caso de los Costos Directos, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información del OPEX del servicio referente al antiguo Terminal, para la proyección de los Costos Indirectos se efectuará, por un lado, la estimación de un valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
35. No obstante, en línea con el criterio empleado en el procedimiento del año 2022, para efectos del cálculo del valor base de Costos Indirectos, se han considerado las exclusiones señaladas anteriormente respecto a los conceptos de “Participación de Trabajadores”, “Consumo de Electricidad”, “Donaciones”, “Sanciones Administrativas”, “Programas de ayuda social”, “Subscripciones a Revistas y Diarios”, “Premios y obsequios” e “Impuesto General a las Ventas”.
36. Considerando lo anterior, a partir de la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP se tiene que el promedio histórico observado de los Costos Indirectos en el periodo 2022-2023 asciende a USD 108 915. Luego, sobre la base de dicho monto, se procede con la estimación de los Costos Indirectos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos y los metrajes asociados al área de equipaje rezagado, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla.

**Tabla A-5 Costos Indirectos del servicio, 2025-2030 (USD)**

Costos Indirectos	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var% CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Áreas Oficinas Operativas (m2)	1 631	130	130	130	130	130	130
<b>Costos Indirectos</b>	<b>108 915</b>	<b>6 784</b>	<b>9 159</b>	<b>9 353</b>	<b>9 554</b>	<b>9 761</b>	<b>2 405</b>

*Nota:*

- El área indicada para el año base corresponde al área total de oficinas operativas en el actual Terminal.
- Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección de los Costos Indirectos para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de los Costos Indirectos para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

### c.3) Costos No Imputables

38. Respecto a la proyección de los Costos No Imputables, esta se efectuará a partir de los Costos Directos e Indirectos del servicio que fueron estimados previamente. Sobre el particular, en línea con los criterios aplicados en anteriores procedimientos, se propone que la proyección de dichos costos se realice mediante el uso de un ratio objetivo de “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)”.
39. Dicho ratio objetivo se determinará a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al periodo 2022-2023, determinándose para cada año el valor del ratio “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)”, y calculándose el ratio objetivo como el promedio de los ratios observados en dicho periodo. Con ello, el ratio objetivo asciende a 26,70%, tal como se presenta en la siguiente tabla<sup>11</sup>.

**Tabla A-6 Ratio “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)” promedio (USD)**

Tipo de costo	2022	2023	Promedio 2022-2023
Costos Directos (CD)	30 440	40 806	
Costos Indirectos (CI)	91 389	126 441	
Costos No imputables (CNI)	35 662	40 344	
<b>Ratio: CNI/(CD+CI)</b>	<b>29,27%</b>	<b>24,12%</b>	<b>26,70%</b>

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. Así, considerando los Costos Directos e Indirectos del servicio estimados previamente, se obtienen los Costos No Imputables estimados que se presentan en la siguiente tabla, correspondientes al periodo 2025-2030.

<sup>11</sup> Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios. Al respecto, el ratio considerado por LAP asciende a 25,2%, mientras que el ratio considerado por los Usuarios Intermedios asciende a 49%; siendo que la diferencia entre dichos ratios y el calculado en la presente Propuesta se debe a la información empleada para su construcción así como el periodo empleado para el promedio.

**Tabla A-7 Costos No Imputables del servicio, 2025-2030 (USD)**

Proyección de OPEX	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costo Directo	1 017	1 373	1 402	1 432	1 463	360
Costo Indirecto	6 784	9 159	9 353	9 554	9 761	2 405
Ratio: CNI/(CD+CI)	26,70%	26,70%	26,70%	26,70%	26,70%	26,70%
<b>Costo No Impunable</b>	<b>2 082</b>	<b>2 812</b>	<b>2 871</b>	<b>2 933</b>	<b>2 997</b>	<b>738</b>

*Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

#### c.4) Proyección de costos de operación y mantenimiento

41. Sobre la base lo desarrollado anteriormente, en la siguiente tabla se presentan las proyecciones de costos de operación y mantenimiento por la prestación del servicio para el periodo 2025-2030.

**Tabla A-84 Costos de operación y mantenimiento proyectados del servicio, 2025-2030 (USD)**

Proyección de OPEX	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costo Directo	1 017	1 373	1 402	1 432	1 463	360
Costo Indirecto	6 784	9 159	9 353	9 554	9 761	2 405
Costo No Impunable	2 082	2 812	2 871	2 933	2 997	738
<b>Costos totales</b>	<b>9 883</b>	<b>13 343</b>	<b>13 625</b>	<b>13 919</b>	<b>14 221</b>	<b>3 503</b>

*Nota: Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

#### d) Base de capital e inversiones

42. De acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del REMA, el criterio de valorización de costos para calcular el Cargo de Acceso y su modalidad de aplicación debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura<sup>12</sup>. En ese marco, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso, en anteriores procedimientos se han considerado dos tipos de inversiones: las realizadas y las proyectadas.
43. En el caso de las inversiones realizadas, estas corresponden a la base de activos de capital existente de LAP, las cuales forman parte de la Facilidad Esencial y se encuentran disponibles para su uso (o han venido siendo utilizadas en el marco de contratos de acceso previos), y por ende son considerados, netos de depreciación, en el año 0 del flujo de caja descontado. Por su parte, en el caso de las inversiones proyectadas, estas hacen referencia al plan de inversión que LAP proyecta ejecutar a lo largo del horizonte de evaluación del flujo de caja descontado.
44. En particular, para el caso de las inversiones realizadas, debe señalarse que, en línea con anteriores procedimientos<sup>13</sup>, el criterio seguido por el Regulador ha sido considerar solo aquellos montos aprobados por el Ositrán conforme a los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7 y 5.10 y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de

<sup>12</sup> REMA.-

“Artículo 27.- Valorización de costos.

*El criterio de valorización de costos para calcular el Cargo de Acceso y su modalidad de aplicación, debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluye un margen de utilidad razonable.”*

<sup>13</sup> Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AJC, así como el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.

- Concesión<sup>14</sup>. Al respecto, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, no resulta suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán, conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.
45. De otro lado, en el caso de las inversiones proyectadas, en línea con anteriores procedimientos, dado que dichos montos representan compromisos de inversión futuros por parte del Concesionario, para efectos de su incorporación en el cargo no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas a la fecha de determinación del Cargo de Acceso. Sin embargo, previo a su consideración para el cálculo del cargo, el Regulador puede requerir al Concesionario, de considerarlo, la documentación de sustento de los montos que proyecta realizar como parte de su plan de inversiones. Ello, con el fin de que el Cargo de Acceso calculado refleje los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, de acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del REMA.
46. Para la determinación del Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, es necesario señalar que, debido a que dicha Facilidad Esencial presenta características de una infraestructura de tipo *greenfield*, puesto que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC, no se contaría con una base de activos de capital existente para el año 0 del flujo de caja descontado, toda vez que nos encontramos ante una situación en la que el servicio se prestará sobre una infraestructura nueva.
47. Asimismo, considerando que, a la fecha de la presente Propuesta, la inauguración del nuevo Terminal del AIJC, y por ende la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se encuentra programada para el 30 de marzo de 2025<sup>15</sup>, las inversiones que conformarían dicha Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que las obras del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentran en curso y la Facilidad Esencial propiamente no se encuentra disponible para ser utilizada.
48. De este modo, de acuerdo con lo señalado anteriormente, dado que las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial representan, a la fecha de presente Propuesta, un

<sup>14</sup> El numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Ello se encuentra en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se establece que el Concesionario deberá presentar al Ositrán la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad. En ese sentido, el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos respectivos al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación.

Cabe precisar que esto no aplica para aquellos proyectos que representen montos de inversión menores de USD 50 000, toda vez que la “Directiva para el procedimiento aplicable al reconocimiento de inversiones en Mejoras realizadas por el Concesionario en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC” aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN, establece con relación a las Etapas de Desarrollo lo siguiente:

#### **“1.4.2. ETAPAS DE DESARROLLO:**

En concordancia con lo establecido en el numeral 9.1 de la “Directiva para el Procedimiento de Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC” vigente, queda establecido que los proyectos que serán presentados al Ositrán cumpliendo las etapas de desarrollo que sean aplicables, serán aquellos cuyos montos de ejecución sean iguales o mayores a US\$ 50 000.00 (Cincuenta Mil y 00/100 Dólares de los Estados Unidos de América)”.

<sup>15</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2025). Nota de Prensa: “Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez iniciará operaciones el 30 de marzo de este año”. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1091421-nuevo-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-iniciara-operaciones-el-30-de-marzo-de-este-ano> (última revisión: 30.07.2025).

- compromiso de inversión por parte del Concesionario cuya realización se efectuará de cara al inicio de la puesta en operación del servicio en el nuevo Terminal del AIJC, para efectos de determinar el Cargo de Acceso serán consideradas como inversiones proyectadas a ser ejecutadas en el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.
49. Cabe mencionar que, como se indicó anteriormente, si bien por su condición de inversiones proyectadas, los montos estimados no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas a la fecha de la presente Propuesta, sí será necesario evaluar la información remitida que forma parte del sustento de dichas inversiones.
50. Sobre el particular, en la Propuesta de LAP se menciona que las inversiones (CAPEX) vinculadas al servicio se componen de dos tipos: Inversiones Directas e Inversiones Indirectas; no obstante, en el caso de las Inversiones Directas, estas se dividen, a su vez, en tres grupos: Inversión asociada a oficinas del Terminal, Inversión transversal y Habilitación de áreas de equipaje rezagado.<sup>16</sup>

**(i) Inversiones Directas**

51. Para estimar la inversión asociada a las oficinas del Terminal, en la Propuesta de LAP se estima un ratio de inversión por m<sup>2</sup> de la infraestructura atribuida al Terminal. Para tal efecto, LAP considera que esta inversión asciende a USD 675 966 008, de acuerdo con el siguiente detalle:

**Tabla A-9** Inversión en Infraestructura asociada a Oficinas del nuevo Terminal (USD)

<b>Inversión asociada a oficinas del Terminal</b>	<b>Inversiones</b>
Procesador	285 232 634
Swing	162 529 618
Doméstico	88 284 070
Internacional	64 701 331
Señalética	4 362 738
Equipos aeroportuarios	70 855 617
<b>Inversión asociada a oficinas del Terminal</b>	<b>675 966 008</b>

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

52. Cabe señalar que en la Propuesta de LAP se señala que de dicho monto de inversión debe excluirse los siguientes conceptos en la medida que no se encuentran asociados con la prestación del servicio materia de análisis o que estos conceptos ya son retribuidos mediante otras tarifas o cargos de acceso:

***“Equipos aeroportuarios***

*Los equipos aeroportuarios se componen por: equipos de BHS (Baggage handling System), HBS (Hold Baggage System), PBSS (Passenger Baggage Screening) y PLB (Passenger Loading Bridge). Dichos equipos se utilizan para brindar diversos servicios a los pasajeros y/o aerolíneas y se encuentran ya incluidos en otras tarifas como la TUUA y los cargos de acceso correspondientes, especificados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.*

***MEP (Mechanical, electrical and plumbing)***

<sup>16</sup> Cabe señalar que, en la presente Propuesta, se tomarán los montos de inversión y la estructura planteada por LAP, en tanto que representa la mejor información disponible a la fecha.

Este concepto hace referencia a la climatización y tuberías relacionadas al servicio de agua y electricidad dentro del terminal. Estas inversiones se encuentran contempladas en los cargos cobrados a los usuarios intermedios (aerolíneas) de manera adicional al cargo de acceso por concepto de electricidad y agua. De acuerdo al mandato de acceso vigente, los conceptos como “electricidad, agua, etc. [...] forma parte del Cargo de Acceso”.

### Señalética

Este concepto hace referencia a la señalética (vertical y horizontal) que se brindan a los pasajeros para que puedan orientarse en su recorrido dentro del Terminal. Este servicio está especificado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, por lo tanto, se considera que esta inversión está relacionada a la TUUA y se refleja en dicha tarifa.

### ICT (Information and communication technology)

Este concepto hace referencia a los servicios de información, comunicación y tecnologías utilizados dentro del terminal. Estos servicios se brindan tanto a los pasajeros como a los usuarios intermedios (aerolíneas). Es por ello, que se debe realizar un desglose de los conceptos que sí benefician a los usuarios intermedios para poder incluirlos dentro de la inversión. (...)"

53. Considerando ello, las inversiones en infraestructura que se encuentran asociadas a las oficinas del Terminal ascienden a USD 434 429 418 según se aprecia a continuación.

**Tabla A-105 Inversión en Infraestructura asociada a Oficinas del nuevo Terminal (USD)**

Inversión asociada a oficinas del Terminal	Inversiones	Exclusiones				Total inversiones
		MEP	ICT	Señalética	Equipos aeroportuarios	
Procesador	285 232 634	67 424 234	14 420 946			203 387 454
Swing	162 529 618	35 270 965	10 815 709			116 442 943
Doméstico	88 284 070	14 321 055	5 407 855			68 555 161
Internacional	64 701 331	13 249 618	5 407 855			46 043 859
Señalética	4 362 738			4 362 738		-
Equipos aeroportuarios	70 855 617				70 855 617	-
<b>Inversión asociada a oficinas del Terminal</b>	<b>675 966 008</b>					<b>434 429 418</b>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. De esta manera, a efectos de obtener el ratio de inversión en infraestructura asociada al terminal por m<sup>2</sup> se considera que, de acuerdo con lo señalado en el Memorando N° 0058-2025-GSF-OSITRAN<sup>17</sup>, el Terminal de pasajeros posee un área de 264 807 m<sup>2</sup>. Con ello, el ratio de inversión asociada a las oficinas del Terminal es de 1 641 USD por m<sup>2</sup>.
55. Adicionalmente, como parte de las inversiones directas se incluyen a las inversiones transversales requeridas para el inicio de obra que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de pasajeros, las cuales corresponden a los siguientes conceptos según la Propuesta de LAP:

**“MOU – Memorandum of understanding:** Corresponde a la inversión realizada en la documentación para dar la aprobación de las partes involucradas en los contratos de la construcción del proyecto (en español, Memorando de entendimiento).

**Design:** Corresponde a la inversión realizada en la elaboración del diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación.

<sup>17</sup> En dicho documento se informó que “la superficie construida del nuevo Terminal, de acuerdo con la Memoria Descriptiva de Arquitectura, del Diseño Conceptual del nuevo Terminal, con el documento NL\_2100\_CD\_MDE\_IP3\_A00\_DS\_400000 Rev B es de 244877 m<sup>2</sup> (parcial), incluyendo zona técnica BOH se obtiene un valor total de 264,807 m<sup>2</sup>, el cual es próximo a lo preguntado; sin embargo, se requiere sustentar el área de 265,000 m<sup>2</sup> (...”

**Early Works:** Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.

**Site Management:** Corresponde a la inversión realizada en obras adicionales como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc. Se contempla principalmente el contrato WP4.

**Integration:** Corresponde a la inversión relacionada a la interconexión entre cada paquete de trabajo. Incluye consultorías, obras intermedias y acción constructiva.”

56. De acuerdo con la Propuesta de LAP, dichas inversiones transversales al inicio de construcción del terminal ascienden a USD 114 414 697, según se muestra a continuación:

**Tabla A-11** Inversiones Transversales en el nuevo Terminal

Inversiones transversales	Costo inversión (USD)
MOU Memorandum of Understanding	2 817 638
Design	72 749 663
Early Works	27 906 105
Site Management	10 941 291
<b>Total</b>	<b>114 414 697</b>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. En la medida que dicho monto es transversal a toda la construcción del terminal, corresponde identificar qué parte de esta se encuentra asociada a la inversión de oficinas del terminal, para lo cual se estima un ratio de incidencia de la inversión asociada a las oficinas del terminal respecto de la inversión directa del lado tierra del Terminal. Sobre ello, como se indicó previamente, la inversión asociada a las oficinas del Terminal asciende a USD 434 429 418, mientras que, el monto de inversión proyectado por LAP para el Capex directo del lado tierra asciende a USD 1 085 867 884. Con ello, el factor de incidencia antes mencionado es de 40,01%. Es decir, el 40,01% de las inversiones transversales está asociado a las áreas del Terminal, el cual asciende a USD 45 774 547.
58. Con ello, a efectos de obtener el ratio de inversión transversal por m<sup>2</sup> se divide dicho monto de inversión entre el área total del Terminal de pasajeros (264 807 m<sup>2</sup>), con lo cual el ratio de inversiones transversales asociadas a las oficinas del terminal es de USD 172,9 por m<sup>2</sup>, según se muestra a continuación.

**Tabla A-12** Inversión Transversal asociada a oficinas del nuevo Terminal

Inversiones transversales	Costo inversión (USD)	Monto de inversión	Inversión (USD/m <sup>2</sup> )
MOU Memorandum of Understanding	2 817 638	1 127 269	4,3
Design	72 749 663	29 105 377	109,9
Early Works	27 906 105	11 164 556	42,2
Site Management	10 941 291	4 377 345	16,5
<b>Total</b>	<b>114 414 697</b>	<b>45 774 547</b>	<b>172,9</b>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. De otro lado, de acuerdo con lo señalado por LAP, para la implementación del área de equipaje rezagado será necesario habilitar dicha área con rejas que permitan separar las áreas que serán alquiladas a las aerolíneas. Dicha habilitación del área de equipaje rezagado, según proyecta LAP, ascenderá a USD 62 511. Por tanto, considerando que el área total en la que se realizará dicha habilitación es de 176 m<sup>2</sup><sup>18</sup>, el ratio de inversión en la habilitación del área de equipaje rezagado es de USD 355 por m<sup>2</sup>.

<sup>18</sup> De acuerdo con lo indicado en la Propuesta de LAP, el área de equipaje rezagado es de 176 m<sup>2</sup>, de los cuales 130 m<sup>2</sup> corresponde al área efectiva de alquiler de equipaje rezagado.

60. Ahora bien, para estimar la inversión directa en las oficinas de equipaje rezagado se suma el ratio de inversión en infraestructura asociada a oficinas en el Terminal (1 641 USD por m<sup>2</sup>) y el ratio de inversión transversal asociado a las oficinas del Terminal (172,9 USD por m<sup>2</sup>); con lo cual, el ratio de inversión directa es de USD 1 813 por m<sup>2</sup>. A ello, se le adiciona el ratio de inversión en la habilitación del área de equipaje rezagado (355 USD por m<sup>2</sup>). De esta manera, considerando las áreas de equipaje rezagado, la inversión directa en Oficinas de Equipaje Rezagado se obtiene de la siguiente manera:

**Tabla A-13** Inversiones Directas asociadas a las oficinas de equipaje rezagado (USD)

Inversiones directas	Cantidad m <sup>2</sup>	Ratio (USD/m <sup>2</sup> )	Total (USD)
Áreas Equipaje Rezagado	130	1 813	235 743
Habilitación Equipaje Rezagado	130	355	46 092
<b>Total Inversiones Directas</b>			<b>281 836</b>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**(ii) Inversiones Indirectas**

61. Con relación a las inversiones indirectas, de acuerdo con la Propuesta de LAP, estas corresponden a los siguientes conceptos:

**“Project Management Office (PMO):** Corresponde a la inversión indirecta relacionada con la PMO (en español, Oficina de Gestión de Proyectos) de LAP. Se incluyen diversos conceptos, los principales son los siguientes: costos relacionados a la mano de obra LAP, costos no relacionados con la mano de obra LAP, consultorías y servicios por contrato, otros costos varios, etc.

**Corporate & Others:** Corresponde a la inversión indirecta relacionada con los costos corporativos. Se incluyen diversos conceptos, entre los principales son los siguientes: planificación y permisos, diseño conceptual, procura, puesta en servicio, pago por concepto de supervisión OSITRAN, etc.

**Master Planning:** Corresponde a la inversión realizada en la gestión y elaboración del plan maestro LAP. Se considera también como un costo indirecto relacionado a la inversión total del proyecto.”

62. Dicha inversión indirecta según lo proyectado por LAP en su propuesta asciende a USD 246 737 596, clasificado según se muestra a continuación.

**Tabla A-14** Inversiones Indirectas en el nuevo Terminal (USD)

CAPEX Indirecto	
Project Management Office (PMO)	151 705 455
Corporate & Others	93 956 133
Master Planning	1 076 008
<b>Total</b>	<b>246 737 596</b>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

63. Así, a efectos de estimar el porcentaje de inversión indirecta asociadas a las oficinas del terminal se estima un factor de incidencia de las inversiones asociadas a dichas oficinas respecto del Capex Directo. Sobre ello, debe indicarse que el Capex Directo proyectado por LAP en su Propuesta asciende a USD 1 539 762 037, con lo cual, dado que la inversión asociada a las oficinas del Terminal es de USD 434 429 418, el factor de incidencia es de USD 28,21%.

**Tabla A-15 Incidencia de la inversión de oficinas del Terminal (USD)**

**Incidencia CAPEX Directo**

Airside	349 927 657
Landside	1 085 867 884
Contingency	103 966 496
<b>CAPEX Directo</b>	<b>1 539 762 037</b>
Inversión Oficina Terminal	434 429 418
<b>Incidencia CAPEX Directo %</b>	<b>28,21%</b>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. Con ello, con la finalidad de obtener el monto de inversión indirecta asociado a las áreas de oficinas de equipaje rezagado se estima un factor de incidencia de dichas áreas respecto del área total del Terminal de pasajeros:

**Tabla A-16 Incidencia de áreas de oficinas de equipaje rezagado**

**Incidencia Áreas**

Entregas de áreas	Área Oficinas	Área Terminal	Incidencia de áreas
Áreas Equipaje Rezagado	130	264 807	<b>0,049%</b>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

65. Las inversiones indirectas asociadas a las oficinas de equipaje rezagado se estiman como el producto de: (i) factor de incidencia de las áreas de oficinas de equipaje rezagado, (ii) factor de incidencia Capex Directo, y (iii) Capex Indirecto. Con ello, se tienen los siguientes montos de inversión en función a la entrega de áreas de oficinas de equipaje rezagado en el AIJC.

**Tabla A-17 Inversiones Indirectas asociadas a las oficinas de equipaje rezagado (USD)**

**Inversiones Indirectas**

Áreas Equipaje Rezagado	34 175
-------------------------	--------

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Cabe indicar que, en el marco de la fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC, aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN de fecha 23 de noviembre de 2025, mediante el Memorando N° 0180-2025-GRE-OSITRAN del 22 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar sobre el monto de las inversiones de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que, a la fecha, han concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto solicitado por LAP y el monto reconocido por el Ositrán.
55. En respuesta, mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN del 26 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información sobre el monto de las inversiones del proyecto de ampliación del AIJC que a la fecha han concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones. Sobre el particular, en la información remitida, se observa que LAP solicitó un reconocimiento de inversiones ascendente a USD 663 797 756, de los cuales el Ositrán solamente ha reconocido un monto de USD 602 395 813, lo cual equivale al 90,75% (conforme al detalle presentado en el Anexo 1 del presente informe):

$$\% \text{ Reconocimiento} = \frac{\text{Inversión reconocida}}{\text{Inversión solicitada}} = \frac{602 395 812,67}{663 797 755,74} = 90,75\%$$

56. Al respecto, se advierte que dicha información puede ser utilizada como una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador, por lo cual se considera adecuado ajustar el valor proyectado de las inversiones consideradas para calcular el Cargo de Acceso por el ratio de 90,75%. Ello, con el fin de obtener mayor precisión en los montos de inversiones proyectadas.

66. Así, para efectos de la presente propuesta, se incorpora dentro del plan de inversiones de LAP un ajuste por reconocimiento de inversiones de 90,75%, siendo que dicho porcentaje refleja el monto de inversiones del proyecto de ampliación del AIJC reconocidas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización como proporción del monto de inversión solicitado por LAP, a julio de 2025. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las inversiones luego del ajuste efectuado.

**Tabla A-18** Inversiones asociadas a las oficinas de equipaje rezagado (USD)

CAPEX	Valor (USD)	% Reconocimiento	Año 0
Inversiones Directas	281 836	90,75%	255 766
Inversiones Indirectas	34 175	90,75%	31 014
<b>Total Inversiones</b>	<b>316 011</b>		<b>286 780</b>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**(iii) Depreciación**

67. Respecto al cálculo de la depreciación, en la Propuesta de LAP se ha considerado que las inversiones en infraestructura deben depreciarse considerando una vida útil equivalente al plazo existente entre el año de ejecución de la inversión y la fecha máxima de vigencia de la Concesión (febrero de 2041). Por su parte, los Usuarios Intermedios han considerado una vida útil de treinta (30) años para los activos de infraestructura, precisando que no consideran el criterio de LAP de depreciar los activos de infraestructura hasta al fin de la Concesión debido a que económicamente dichos activos van a subsistir más allá del período de la concesión, es decir, van a seguir siendo utilizados. Por ello, los Usuarios Intermedios plantean que resulta pertinente aplicar la depreciación económica y no la contable.
68. Sobre el particular, debe mencionarse que el Contrato de Concesión del AIJC se suscribió bajo la modalidad autosostenible o autofinanciada, lo que implica que el inversionista asume íntegramente el riesgo de demanda, siendo que la recaudación por los servicios que presta a los usuarios debe permitirle cubrir los costos de operación y mantenimiento, la recuperación de inversiones, el pago del servicio de la deuda y el costo de oportunidad de sus accionistas durante el período de vigencia del Contrato.
69. Conforme lo señala el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362<sup>19</sup>, al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la Concesión reverte al Estado Peruano de manera transitoria hasta suscribir un nuevo Contrato de Concesión, por lo que a la fecha de vencimiento de la Concesión del AIJC, LAP perderá el derecho a percibir ingresos derivados de la gestión del AIJC. Aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar períodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos:

*“Artículo 61.- Caducidad y Liquidación*

*61.1. Cuando se produzca la caducidad de un contrato de Asociación Público Privada, la entidad pública titular del proyecto, directamente o a través de terceros, asume el proyecto de manera provisional. Para tal efecto, la entidad pública titular del proyecto queda facultada para realizar las gestiones y contrataciones necesarias para garantizar la continuidad del proyecto, por un período no mayor a los tres (03) años calendario.*

*61.2. Sin perjuicio de la normativa aplicable, los contratos de Asociación Público Privada pueden contener cláusulas que estipulen la indemnización a la cual tiene derecho el inversionista, en caso que el Estado suspenda o deje sin efecto el contrato de manera unilateral o por su propio incumplimiento.”*

<sup>20</sup> Contrato de Concesión.

**“CLÁUSULA 14 CADUCIDAD POR VENCIMIENTO DE LA VIGENCIA DE LA CONCESIÓN**  
 (...)

*14.4 Pago por Vencimiento. La transferencia de los Bienes de la Concesión del Concesionario al Concedente o su permanencia en el Concedente, una vez vencida la Vigencia de la Concesión (excluyendo cualquier terminación anticipada de la misma) será efectuada al Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido totalmente depreciadas,*

70. Si bien, como señalan los Usuarios Intermedios, la infraestructura continuará operando más allá de la terminación del plazo de la Concesión y los equipos e infraestructura continuarán operando al revertir al Estado o ser entregado a otro operador que gestione el AIJC, es el Estado Peruano, en su calidad de propietario permanente de la infraestructura del AIJC, quien considera al AIJC como un activo fijo<sup>21</sup> y lo deprecia de acuerdo a sus propias políticas contables, teniendo en consideración que el Estado Peruano, desde la perspectiva contable, tiene vida infinita y puede emplear políticas de depreciación basadas en la vida útil de la infraestructura, a diferencia de LAP que tiene una vida finita que coincide con el periodo de vigencia de la Concesión.
71. En ese sentido, en la presente Propuesta, para las inversiones en infraestructura se considera que la vida útil se encuentra dentro del plazo de vigencia de la Concesión, tomando como periodo máximo para la depreciación al periodo de vigencia de la Concesión, pues en el marco de los esquemas de Asociaciones Públicas Privadas, es durante ese periodo en que las concesiones autofinanciadas deben recuperar sus inversiones<sup>22</sup>. Al respecto, conforme a la modificación contractual establecida en la Adenda 7 al Contrato de Concesión suscrita el 25 de julio de 2017, el plazo de vigencia de la Concesión se extiende hasta febrero del año 2041, con lo cual las inversiones que forman parte de las áreas de oficinas de equipaje rezagado tendrán una vida útil de 15,88 años<sup>23</sup>.
72. Con ello, en la siguiente tabla se presenta el flujo de inversiones consideradas para el cálculo de la presente Propuesta. Al respecto, es importante notar que el valor de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (29 de marzo de 2030) asciende a USD 196 481, el cual es resultado de detraer la depreciación acumulada al final del horizonte de evaluación al valor de la inversión bruta acumulada.

**Tabla A-19 CAPEX proyectado para el servicio en el nuevo Terminal (USD)**

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de Activos de Capital	286 780	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	0	0	0	0	0	0	0
<b>Valor de Recupero</b>							<b>196 481</b>
<b>Depreciación</b>	<b>13 706</b>	<b>18 060</b>	<b>4 354</b>				

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

73. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección de la depreciación para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de la depreciación para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

#### e) Régimen tributario

*y el Concesionario tendrá derecho a recibir dicho precio del Concedente al vencimiento de la Vigencia de la Concesión, dentro de los sesenta (60) Días Útiles subsiguientes. (...)"*

<sup>21</sup> La Cuenta General de la República al 31.12.2023, incluye la infraestructura del AIJC como parte del activo fijo del Estado Peruano: [https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta\\_publ/Cuenta\\_General\\_Publica\\_2023.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/Cuenta_General_Publica_2023.pdf) (ver página 157, última revisión: 17 de enero de 2025).

<sup>22</sup> Al respecto, ello guarda consistencia con lo señalado en la Ley N° 27156, Ley que modifica el Decreto Supremo N° 059-96-PCM – Texto Único Ordenado de las Normas que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (Ley de Concesiones), la cual, en su artículo único, establece que “[El concesionario,] alternativamente, podrá depreciar íntegramente [los bienes materia de la concesión] durante el periodo que reste para el vencimiento del plazo de la concesión, aplicando para tal efecto el método lineal.”.

<sup>23</sup> Esto es, considerando que la vida útil de dichos activos comprende el periodo que va desde el 30 de marzo de 2025 hasta el 13 de febrero de 2041.

### e.1) Impuesto a la renta

74. Para calcular la salida de caja correspondiente al impuesto a la renta, se calcula la tasa impositiva efectiva de 25,90%, a partir de la tasa de impuesto a la renta para LAP (22%) y la participación de los trabajadores en las utilidades (5%), y se aplica a las utilidades antes de impuestos. Esta última se obtiene considerando los ingresos brutos, la retribución al Estado y la tasa regulatoria, los costos operativos, y la depreciación y amortización de los activos.

**Tabla A-20 Impuesto a la renta proyectado, periodo 2025-2030 (USD)**

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	106 062	139 756	139 756	139 756	139 756	33 695
Gastos Operativos + Retribución	-60 274	-79 743	-80 025	-80 318	-80 620	-19 512
Depreciación y Amortización	-13 706	-18 060	-18 060	-18 060	-18 060	-4 354
Utilidad Neta	32 082	41 953	41 672	41 378	41 076	9 829
<b>Pago de IR</b>	<b>-8 309</b>	<b>-10 866</b>	<b>-10 793</b>	<b>-10 717</b>	<b>-10 639</b>	<b>-2 546</b>

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

### e.2) Impuesto General a las Ventas

75. En la presente Propuesta se considera una tasa de Impuesto General a las Ventas (IGV) de 18%. Así, para calcular el saldo neto del IGV se considera la diferencia entre el IGV recaudado (el 18% del ingreso bruto total) y el IGV pagado (el 18% del total de costos directos, del 75% de los costos indirectos y no imputables, y del total de inversiones programadas), ello siguiendo el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores.
76. Por otro lado, para determinar el pago neto del IGV se considera la suma del saldo neto del IGV más el crédito fiscal existente al inicio del ejercicio, tal como se aprecia en la siguiente tabla. Cabe señalar que, si al cierre del ejercicio se genera un crédito fiscal, esto es, el IGV recaudado es menor al IGV pagado, el monto del pago neto del IGV para dicho ejercicio resultará equivalente a cero.

**Tabla A-21 IGV proyectado, periodo 2025-2030 (USD)**

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	-51 620	-33 909	-10 616	0	0	0	0
Net IGV	-51 620	17 711	23 293	23 254	23 213	23 171	5 576
IGV Ingresos		19 091	25 156	25 156	25 156	25 156	6 065
IGV Egresos - OPEX		-1 380	-1 863	-1 902	-1 943	-1 986	-489
IGV Egresos - CAPEX	-51 620	0	0	0	0	0	0
Crédito Fiscal Final	-51 620	-33 909	-10 616	0	0	0	0
<b>Pago IGV</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-12 637</b>	<b>-23 213</b>	<b>-23 171</b>	<b>-5 576</b>

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

### f) Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

77. Para descontar el flujo de caja económico se ha considerado la aplicación de una tasa WACC en dólares de 9,77%, cuya estimación se detalla en el Anexo 3 del presente Informe.

### g) Flujo de caja económico

78. En la siguiente tabla se muestra el flujo de caja económico obtenido a partir del flujo de caja operativo menos el flujo de inversiones. Al respecto, el flujo de caja operativo se obtiene mediante la diferencia de los ingresos netos y los costos de operación e impuestos, siendo que los ingresos netos resultan de restar los ingresos brutos del servicio menos la retribución al Estado y el aporte por regulación al Ositrán. Por su parte, el flujo de inversiones considera el valor residual de los activos no depreciados durante el horizonte de evaluación considerado.

**Tabla A-22** Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Área demandada anual (m <sup>2</sup> )	1 184	1 560	1 560	1 560	1 560	376
<b>Cargo</b>	<b>89,59</b>	<b>89,59</b>	<b>89,59</b>	<b>89,59</b>	<b>89,59</b>	<b>89,59</b>
<b>Ingresos Brutos</b>	<b>106 062</b>	<b>139 756</b>	<b>139 756</b>	<b>139 756</b>	<b>139 756</b>	<b>33 695</b>
Retribución al Estado	46,51%	-49 330	-65 002	-65 002	-65 002	-15 672
Aporte por Regulación	1,00%	-1 061	-1 398	-1 398	-1 398	-337
<b>Ingresos Netos</b>	<b>55 671</b>	<b>73 357</b>	<b>73 357</b>	<b>73 357</b>	<b>73 357</b>	<b>17 686</b>
<b>Costos</b>						
Seguro	-964	-1 302	-1 330	-1 358	-1 388	-342
Fee Operador	-52	-70	-72	-73	-75	-18
<b>Costo Directo</b>	<b>-1 017</b>	<b>-1 373</b>	<b>-1 402</b>	<b>-1 432</b>	<b>-1 463</b>	<b>-360</b>
Costo Indirecto	-6 784	-9 159	-9 353	-9 554	-9 761	-2 405
Costo No imputable	-2 082	-2 812	-2 871	-2 933	-2 997	-738
<b>Costos de Operación</b>	<b>-9 883</b>	<b>-13 343</b>	<b>-13 625</b>	<b>-13 919</b>	<b>-14 221</b>	<b>-3 503</b>
Net IGV	-51 620	17 711	23 293	23 254	23 213	5 576
Pago de IGV	-	-	-	-12 637	-23 213	-23 171
Pago de IR	-8 309	-10 866	-10 793	-10 717	-10 639	-2 546
<b>Flujo de caja operativo</b>	<b>-51 620</b>	<b>55 190</b>	<b>72 440</b>	<b>59 555</b>	<b>48 721</b>	<b>48 497</b>
Inversión realizada	-286 780					
Plan de Inversiones		-	-	-	-	
Recuperación de la Inversión						196 481
<b>Flujo de caja económico</b>	<b>-338 401</b>	<b>55 190</b>	<b>72 440</b>	<b>59 555</b>	<b>48 721</b>	<b>48 497</b>
<b>WACC</b>	<b>9,77%</b>					
<b>VAN</b>	<b>-</b>					

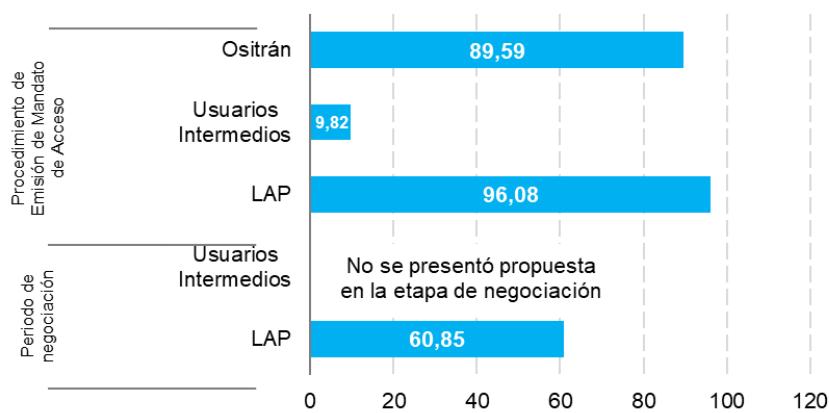
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. Cabe señalar que el flujo de caja económico se descuenta con una tasa WACC de 9,77% a efectos de establecer el Cargo de Acceso que hace que el Valor Actual Neto (VAN) del flujo de caja económico sea cero.

#### h) Cargo propuesto

80. El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 89,59 por m<sup>2</sup> (sin IGV).
81. Cabe señalar que dicho monto se encuentra fuera de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

**Gráfico A-1** Propuestas de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado en el AIJC (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

82. Al respecto, cabe traer a colación lo establecido en el artículo 99 del REMA, respecto al cargo de acceso que debe fijar el Ositrán:

*“El cargo de acceso que fije OSITRAN, se establecerá dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación”.*

83. En ese sentido, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron una propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable considerar que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, no existiría fundamento para asumir que estos plantearían un cargo superior al propuesto por LAP. En consecuencia, resulta jurídicamente válido tomar dicho monto como límite para efectos de la aplicación del artículo 99 del REMA.
84. Por tanto, considerando ello, el Cargo de Acceso mensual que se propone para la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado es de USD 60,85 por m<sup>2</sup> (sin IGV), correspondiente al cargo de acceso propuesto por LAP en el curso de las negociaciones según consta en las actas notariales.

**ANEXO 3**  
**CÁLCULO DEL COSTO DEL CAPITAL PROPUESTO POR EL OSITRÁN**

1. En el presente anexo se describe la estimación del Regulador respecto del costo del capital para el Concesionario. Al respecto, el costo de capital de la empresa será aproximado a partir del Costo Promedio Ponderado del Capital (en adelante, WACC por sus siglas en inglés<sup>24</sup>), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés<sup>25</sup>), lo cual se encuentra en línea con la práctica regulatoria habitual.
2. Para el cálculo del WACC se considerará la siguiente ecuación:

$$WACC = \frac{D}{D+E} r_d (1-t) + \frac{E}{D+E} [r_f + \beta (r_m - r_f) + r_{país}]$$

Donde:

$D/(D+E)$	:	Peso ponderado de la deuda.
$E/(D+E)$	:	Peso ponderado de la deuda.
$r_d$	:	Costo de endeudamiento de la empresa.
$r_f$	:	Tasa libre de riesgo.
$t$	:	Tasa impositiva de la empresa en el Perú.
$\beta$	:	Beta apalancado, medida del riesgo de la inversión.
$r_m$	:	Tasa de retorno del mercado.
$r_{país}$	:	Tasa de riesgo del país.

3. En particular, resulta importante mencionar que el valor del  $\beta$  está apalancado, es decir, se encuentra influenciado por el ratio de apalancamiento, o lo que es lo mismo, por la estructura de financiamiento del Concesionario. El cálculo del  $\beta$  apalancado se obtiene aplicando la siguiente fórmula:

$$\beta = \beta_{na} \left[ 1 + (1-t) * \left( \frac{D}{E} \right) \right]$$

Donde:

$\beta_{na}$	:	Beta de activos o no apalancado.
--------------	---	----------------------------------

4. La metodología de cálculo del WACC pondera el costo de patrimonio del Concesionario y su costo de deuda, considerando su estructura de financiamiento a valor de mercado (en caso no existiera esa valorización, se utilizan valores contables). Al invertir en bienes de capital para la producción de los servicios, el Concesionario emplea recursos que tienen un costo de oportunidad, ya que debe remunerar adecuadamente a quienes le permiten financiar la inversión: accionistas (financiamiento propio) y prestamistas (financiamiento con terceros).
5. Debido a que el Concesionario se financia con dos fuentes que presentan distintos costos de financiamiento, el costo del capital debe ser un promedio de ambos tipos de financiamiento, ponderados por la importancia relativa de cada uno de ellos. A su vez, la importancia relativa de cada fuente de financiamiento se encuentra determinada por la estructura de financiamiento del Concesionario, o lo que es lo mismo, la importancia de financiarse con capital propio y con terceros sobre el total de recursos financieros requeridos.
6. Para calcular el costo del capital propio, en la práctica regulatoria se utiliza el modelo CAPM de valoración de activos de capital. El modelo CAPM fue desarrollado por Sharpe

<sup>24</sup> Weighted Average Cost of Capital.

<sup>25</sup> Capital Asset Pricing Model.

(1964)<sup>26</sup>, Lintner (1965)<sup>27</sup> y Treynor (1961)<sup>28</sup>, sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)<sup>29</sup> sobre el manejo de portafolios financieros. Dicho modelo CAPM está basado en dos supuestos metodológicos principales: los inversionistas son racionales y no existen costos de transacción. Específicamente, de acuerdo con Giacchino y Lesser (2011)<sup>30</sup>, el modelo CAPM asume lo siguiente:

- Los inversores son adversos al riesgo y buscan maximizar su riqueza.
  - Ningún inversor es suficientemente grande para influenciar en el mercado (los inversores son precios aceptantes y tienen las mismas expectativas sobre el retorno de activos que se distribuyen normalmente).
  - Existe una tasa libre de riesgo a la cual los inversionistas pueden prestarse o pedir prestado.
  - No existen fricciones en el mercado.
  - Se cuenta con información perfecta porque la información es libre.
  - Los mercados son perfectos, no hay regulaciones, impuestos u otras restricciones de mercado que limite las transacciones de los inversionistas.
7. El modelo CAPM postula que el costo del patrimonio de una empresa, la rentabilidad que un inversionista debería obtener al invertir en la empresa, es igual a la rentabilidad de un activo libre de riesgo (tasa libre de riesgo) más el premio o prima por riesgo de mercado, multiplicado por una medida de riesgo sistémico del patrimonio de la empresa, denominado "beta" ( $\beta$ ). En ese sentido, el modelo CAPM está definido por las siguientes expresiones:

$$E[R_i] = R_f + \beta_{im}(E[R_m] - R_f)$$

$$\beta_{im} = \frac{Cov[R_i; R_m]}{Var[R_m]}$$

8. Es preciso mencionar que, el modelo CAPM es ampliamente difundido y aceptado para fines regulatorios. Los rendimientos bajo el modelo CAPM son valores esperados y las estimaciones del  $\beta$  se hacen en base a los valores históricos asumiendo que existen expectativas racionales, esto es, que los valores esperados coinciden con los valores históricos.
9. De otro lado, en empresas situadas en países emergentes, como es el caso de LAP, es usual añadir al WACC el riesgo país para incorporar el retorno requerido por los accionistas por concepto del riesgo adicional de invertir en estos países.
10. Considerando lo anterior, en las siguientes secciones se describe el proceso de estimación de cada uno de los componentes del WACC, sobre la base de los criterios metodológicos aplicados por el Ositrán en procedimientos anteriores. En la parte final, se presenta la estimación del Regulador respecto del cálculo del costo del capital para el Concesionario.

### I. Tasa Libre de Riesgo

11. La tasa libre de riesgo representa el rendimiento que se espera obtener de un activo sin riesgo. Se considera que un activo es libre de riesgo cuando su rendimiento efectivo coincide constantemente con el rendimiento esperado, es decir, no presenta riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. En este sentido, en las últimas décadas, los Bonos

<sup>26</sup> SHARPE, W. (1964). *Capital Asset Prices: A Theory of Market Equilibrium under Conditions of Risk*. The Journal of Finance. Vol. 19, No. 3 (Sep. 1964), pp. 425-442.

<sup>27</sup> LINTNER, J. (1965). *The Valuation of Risk Assets and the Selection of Risky Investments in Stock Portfolios and Capital Budgets*. The Review of Economics and Statistics. Vol. 47, No. 1 (Feb. 1965), pp. 13-37.

<sup>28</sup> TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

<sup>29</sup> MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume7, Issue1. March 1952. Pages 77-91.

<sup>30</sup> GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports.

del Tesoro de los Estados Unidos (*T-Bonds*) han sido reconocidos globalmente como el principal activo seguro. Por lo tanto, de acuerdo con el criterio utilizado por el Ositrán en procedimientos anteriores, se empleará como *proxy* de la tasa libre de riesgo el promedio histórico del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.

12. Respecto al tipo de promedio a utilizar, ya sea aritmético o geométrico, no existe una norma específica que determine cuál de las dos opciones es superior. Al respecto, autores como Ross et al. (2012)<sup>31</sup> y Brealey et al. (2010)<sup>32</sup> sostienen que, si el costo de capital se estima sobre la base de rentabilidades o primas de riesgo históricas, es preferible emplear el promedio aritmético en lugar del geométrico, dado que el uso de este último podría subestimar la rentabilidad esperada de una inversión.
13. En cuanto a la periodicidad de las variables, Bravo (2008)<sup>33</sup> indica que la periodicidad utilizada para proyectar los rendimientos libres de riesgo debe coincidir con la de la prima de riesgo. Así, por ejemplo, no sería apropiado utilizar datos mensuales para la tasa libre de riesgo y datos anuales para la prima de riesgo de mercado.
14. Por tanto, para estimar la tasa libre de riesgo, se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años en el periodo comprendido entre 1928 y 2024, lo cual arroja un valor de 4,79%<sup>34</sup>.

## II. **Prima por riesgo de mercado**

15. Según Damodaran (2014)<sup>35</sup>, la prima por riesgo de mercado se define como la diferencia entre la rentabilidad esperada del portafolio del mercado y la tasa libre de riesgo. Es decir, la prima por riesgo de mercado representa el retorno adicional que los inversores esperan como compensación por el riesgo asumido al invertir en acciones del mercado, las cuales presentan un mayor riesgo en comparación con activos libres de riesgo.
16. Existen dos tipos de riesgo que afectan la actividad empresarial: el riesgo no sistemático (o específico), que corresponde al riesgo particular de una industria o empresa; y el riesgo sistemático, asociado a factores económicos generales que impactan a todas las empresas. Así, si un inversor posee un portafolio diversificado de acciones, en promedio, los desempeños positivos y negativos de las empresas en el portafolio se compensan, permitiendo al inversor mitigar el riesgo no sistemático mediante la diversificación. No obstante, el riesgo de mercado o riesgo sistemático no puede eliminarse completamente, ya que impacta a todas las empresas, y es este riesgo el que se captura a través de la prima por riesgo de mercado.
17. Para calcular la prima por riesgo de mercado, se utilizan índices que representan diversas industrias, de manera que reflejen el comportamiento general del mercado. Al respecto, el criterio empleado por el Ositrán en procedimientos anteriores ha sido utilizar el índice Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)<sup>36</sup>.
18. En la siguiente tabla se presenta la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años emitidos por el gobierno de los EE.UU., considerando el periodo 1928-2024.

<sup>31</sup> ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

<sup>32</sup> BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.:McGraw-Hill.

<sup>33</sup> BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

<sup>34</sup> Los datos del rendimiento de los Bonos del Tesoro Americano de los Estados Unidos a 10 años se tomaron de: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>.

<sup>35</sup> DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

<sup>36</sup> El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

**Tabla B-1** Prima por riesgo de mercado, periodo 1928-2024

Indicador	Promedio
Rentabilidad de mercado (S&P 500)	11,79%
Tasa libre de riesgo (T-Bond)	4,79%
<b>Prima por riesgo de mercado</b>	<b>7,00%</b>

Fuente: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III. Prima por riesgo país

19. Según López-Dumrauf (2010)<sup>37</sup>, las inversiones en países en desarrollo o emergentes presentan riesgos distintos de los asociados a inversiones en países desarrollados. Esto implica un riesgo adicional para las empresas ubicadas en determinados países, por lo que la inclusión del riesgo país es un factor fundamental en toda evaluación realizada en un mercado emergente.
20. En este contexto, Sabal (2010)<sup>38</sup> afirma que el riesgo país percibido por los inversionistas depende en gran medida de la reputación del país y de la confianza generada a partir de ella. En otras palabras, cuanto más frecuentes y pronunciadas hayan sido las convulsiones sociales y los cambios en las políticas de un país, o el incumplimiento de sus compromisos, peor será su reputación. Así, una mejor (peor) reputación se traduce en mayor (menor) confianza y en un menor (mayor) riesgo país percibido.
21. El cálculo de la prima por riesgo país se basa en índices que integran información cualitativa y cuantitativa, como las calificaciones otorgadas por agencias evaluadoras de riesgo, tales como S&P, Moody's y Fitch Ratings. La medida de riesgo país más aceptada consiste en calcular la diferencia entre los rendimientos de los bonos emitidos por el país emergente y el rendimiento de un bono libre de riesgo, como un bono del Gobierno de los EE. UU. En el caso peruano, la referencia más común en las valoraciones empresariales es el *Emerging Markets Bonds Index* (EMBI) de Perú, conocido también como EMBIG+ Perú, elaborado por el banco de inversión JP Morgan.
22. Al respecto, para estimar la prima por riesgo país, el Ositrán propone utilizar el indicador EMBIG+ Perú, considerando para ello un horizonte de dos años (24 meses), en consonancia con el criterio empleado en procedimientos anteriores. Este enfoque está fundamentado en el documento “Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP”, elaborado por Macroconsult (2007)<sup>39</sup>, en el cual se afirma:

*“Dado que el modelo de CAPM busca predecir los valores futuros de las variables, se considera adecuado utilizar un periodo de 24 meses”*

[El subrayado es nuestro.]

23. En este sentido, para calcular la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBIG+ Perú para el periodo de enero de 2023 a diciembre de 2024, obteniéndose una prima de riesgo país de 1,71%, como se muestra en la siguiente tabla<sup>40</sup>.

<sup>37</sup> LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

<sup>38</sup> SABAL, J. (2010). El riesgo país en las decisiones de inversión de la multinacional española en países emergentes. En Puig Bastard, P. (2010). La multinacional española ante un nuevo escenario internacional. Segundo informe anual del Observatorio de la Empresa Multinacional Española (OEME) (pp. 166-189). Barcelona: ESADE Business School, Madrid: ICEX (Instituto Español Comercio Exterior).

<sup>39</sup> MACROCONSULT (2007). “Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP”. Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

<sup>40</sup> Cabe indicar que en la Propuesta de LAP se considera el periodo de enero de 2022 – diciembre de 2023, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo de agosto de 2022 – julio de 2024.

**Tabla B-2** Prima por riesgo país, periodo 2023-2024

Mes	2023	2024
Enero	207	170
Febrero	192	160
Marzo	204	153
Abril	202	154
Mayo	197	156
Junio	181	161
Julio	169	159
Agosto	167	170
Setiembre	169	163
Octubre	180	154
Noviembre	175	155
Diciembre	162	154
<b>Promedio</b>	<b>171</b>	

Nota: 100 puntos básicos es un 1%.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

#### IV. Riesgo sistémico ( $\beta$ )

24. El valor del parámetro  $\beta$  (en adelante, beta) refleja el riesgo sistemático específico de la empresa en relación con el riesgo de mercado. Según la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción respecto al mercado, basado en los cambios en los precios históricos. En este sentido, el beta puede interpretarse como el riesgo por el cual el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.
25. Existen tres metodologías para estimar este parámetro:
  - **Empresas cotizadas:** Si la empresa cotiza en bolsa, el beta se estima como el coeficiente de correlación entre los rendimientos de la empresa y los del mercado. Es fundamental que el período de análisis sea suficientemente amplio, generalmente entre dos y cinco años, variando en función de la frecuencia de los datos (diaria, semanal o mensual), para asegurar una estimación adecuada del parámetro.
  - **Empresas no cotizadas (Beta contable):** Para empresas cuyas acciones no cotizan en bolsa, una alternativa es calcular el beta contable utilizando información de libros contables<sup>41</sup>. Este enfoque evalúa la sensibilidad de los retornos contables de la empresa respecto al retorno promedio del mercado.
  - **Benchmarking (Empresas comparables):** En la práctica regulatoria, para empresas como LAP que no cotizan en bolsa, se emplea la metodología de benchmarking, o beta de empresa comparable. Esta metodología se basa en la selección de empresas comparables de acuerdo con criterios estandarizados, aunque los criterios en finanzas regulatorias pueden diferir de los usados en finanzas corporativas.
26. En procedimientos anteriores, Ositrán ha empleado la metodología de benchmarking para estimar el beta de empresas reguladas. Según Alexander et al. (1999)<sup>42</sup>, existen cinco factores que deben considerarse para homogeneizar los riesgos de diferentes empresas y su incidencia en el valor del beta: tipo de propiedad, régimen regulatorio, nivel de

<sup>41</sup> Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex ante proxy for risk within the IPO Market. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000; y, GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012). Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market. R. Cont. Fin. – USP, São Paulo, v. 23, n° 60, p. 199-211, set/out/nov/dez. 2012.

<sup>42</sup> ALEXANDER, I.; ESTACHE, A.; y A. OLIVERI (1999). A few things transport regulators should know about risk and the cost of capital. World Bank Policy Research Working Paper N° 2151. Julio.

- competencia en el mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.
27. Con base en lo anterior, en la presente Propuesta, se empleará la metodología de *benchmarking* para estimar el beta de LAP. Se seleccionaron empresas que operan aeropuertos regulados bajo un esquema de alto poder de incentivos (o *price cap*), y cuyos valores de beta sean accesibles a través de *Bloomberg*.
  28. En la tabla siguiente se presentan los operadores aeroportuarios que conforman la muestra utilizada para la estimación del beta, en la cual se incluyen únicamente aeropuertos de propiedad y/o gestión privada.

**Tabla B-3** Muestra de operadores aeroportuarios

Operador aeroportuario	Aeropuerto administrado	País	Símbolo
Auckland International Airport Ltd.	Aeropuerto Internacional de Auckland	Nueva Zelanda	AIA:NZ
Flughafen Wien AG	Aeropuerto Internacional de Viena	Austria	FLU:AV
Grupo Aeroportuario del Pacífico, S.A.B. de C. V.	12 aeropuertos en las regiones del Pacífico y Centro de México	México	GAPB:MM
Københavns Lufthavne A/S	Aeropuerto de Copenhague-Kastrup	Dinamarca	KBHL:DC
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C. V.	9 aeropuertos en la región sureste de México	México	ASURB:MM
Grupo Aeroportuario Centro Norte, S.A.B. de C. V.	13 aeropuertos de la región Centro y Norte de México	México	OMAB:MM
Malta International Airport Plc.	Aeropuerto Internacional de Malta	Malta	MIA:MV
Aeroporto Guglielmo Marconi Di Bologna SpA	Aeropuerto Guglielmo Marconi - Bolonia	Italia	ADB:IM

Fuente: *Bloomberg*®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del OsiTrán.

29. A partir de la muestra seleccionada, se estimó el beta apalancado de cada empresa para el año 2024 mediante el sistema *Bloomberg*. Para esta estimación, se consideró un horizonte temporal de cinco años, desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024, con periodicidad semanal, utilizando como índice de referencia el índice bursátil representativo del país de cada empresa, en su moneda local respectiva<sup>43</sup>.
30. Además, la práctica regulatoria sugiere que el beta estimado para cada elemento de la muestra debe ajustarse mediante una reversión a la media, lo cual permite que el beta tienda a aproximarse al promedio del mercado (es decir, a un valor de uno). Este ajuste se obtuvo directamente de *Bloomberg*, empleando el *adjusted beta*<sup>44</sup> proporcionado por el sistema.
31. Posteriormente, para eliminar la influencia del riesgo financiero específico de cada aeropuerto, se procedió a desapalancar cada beta. Este proceso se realizó utilizando la tasa impositiva efectiva (*t*) y el ratio deuda-patrimonio (*D/E*) de cada operador aeroportuario, con información al 31 de diciembre de 2024<sup>45</sup>, mediante la siguiente fórmula:

<sup>43</sup> Este aspecto está en consonancia con el criterio adoptado previamente en el procedimiento de revisión tarifaria del Factor de Productividad de LAP en 2018, así como en la determinación de los cargos de acceso para oficinas operativas, áreas de mantenimiento, check-in, entre otros, aprobados en 2022.

<sup>44</sup> Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente fórmula:  

$$Adj Beta = 0,67(Raw Beta) + 0,33$$

Disponible en: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/pdf/cfovhs/BloombergBetapage.pdf> (último acceso: 9 de enero de 2025).

<sup>45</sup> Cabe indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, solo se dispone de información anual para el caso de Auckland Internacional. En tal sentido, para el resto de operadores aeroportuarios, se optó por considerar la información más actualizada para ambas variables; así, para el caso de Malta Internacional Airport se consideró la

$$\beta_{Desapalancado} = \frac{\beta_{Apalancado}}{1 + \frac{D}{E} * (1 - t)}$$

32. En la tabla siguiente, se presenta el promedio aritmético de los betas desapalancados de la muestra, que asciende a 0,721<sup>46</sup>.

**Tabla B-4 Beta desapalancado estimado para LAP, al año 2024**

Operador aeroportuario	País	Símbolo	Bolsa de referencia	Beta apalancado <sup>a/</sup>	Impuesto efectivo <sup>b/</sup>	Ratio D/E <sup>c/</sup>	Beta desapalancado
Flughafen Wien AG	Austria	FLU AV	ATX Index	0,657	0,261	0,034	0,641
Grupo Aeroportuario del Pacífico	México	GAPB MM	MEXBOL Index	1,377	0,255	2,230	0,517
Kobenhavns Lufthavne	Dinamarca	KBHL DC	OMXC25 Index	0,529	0,222	2,198	0,195
Grupo aeroportuario del Sureste	México	ASURB MM	MEXBOL Index	1,220	0,305	0,246	1,042
Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB	México	OMAB MM	MEXBOL Index	1,367	0,270	1,159	0,740
Malta Internacional Airport	Malta	MIA MV	MALTEX Index	1,015	0,354	0,277	0,861
Aeroporto di Bologna	Italia	ADB IM	FTSEMIB Index	0,759	0,290	0,163	0,680
Auckland Internacional	Nueva Zelanda	AIA NZ	NZSE Index	1,095	0,984	0,312	1,090
<b>Promedio aritmético</b>							<b>0,721</b>

Notas:

<sup>a/</sup> Adjusted beta.

<sup>b/</sup> Bloomberg code: EFF\_TAX\_RATE.

<sup>c/</sup> Bloomberg code: TOT\_DEBT\_TO\_TOT\_EQY.

Fuente: Bloomberg®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V. Estructura de capital

33. En cuanto a la determinación de las ponderaciones de deuda y capital, Chisari *et al.* (1999)<sup>47</sup> señalan que existen dos métodos para calcular el nivel de apalancamiento y la participación del capital propio en el capital total: i) Valor en libros y ii) Valor de mercado. Al respecto:
- **Valor en libros:** Su principal ventaja es la estabilidad a lo largo del tiempo y su disponibilidad para todas las empresas.
  - **Valor de mercado:** Este enfoque presenta la desventaja de que la mayoría de las empresas no cotizan en bolsa, lo que dificulta el acceso a sus valores de mercado.
34. En este contexto, Chisari *et al.* (1999) destacan que, para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros. Por consiguiente, en el presente caso se emplearán los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario.
35. A la fecha de la elaboración de la presente Propuesta, la fuente de información financiera auditada que se dispone son los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023. Al respecto, en dicho documento se señala que, al cierre del ejercicio, la empresa presentó deuda financiera clasificada como “Deuda de Corto y Largo Plazo”, derivada del contrato

información al primer semestre de 2024 (30.06.2024), mientras que para el resto de operadores se consideró la información al tercer trimestre de 2024 (30.09.2024).

<sup>46</sup> Cabe señalar que el beta utilizado en la Propuesta de LAP difiere del calculado por Ositrán debido a que la Propuesta de LAP utiliza la tasa impositiva efectiva (*t*) y el ratio deuda-patrimonio (*D/E*) a marzo de 2024 para desapalancar los betas de la muestra estimados para el horizonte del 01.01.2019 al 31.12.2023. Por su parte, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, los betas de la muestra son estimados para el horizonte del 11.04.2019 al 11.04.2024. En contraste a lo planteado por las partes, la Propuesta del Ositrán considera tanto los betas como la tasa de impuesto y el ratio deuda-patrimonio al 31 de diciembre de 2024 (o la fecha más cercana disponible), y empleando el horizonte del 01.01.2020 al 31.12.2024 para la estimación de los betas de la muestra.

<sup>47</sup> CHISARI, O., RODRIGUEZ P. y M. ROSSI (1999). *El Costo de Capital en empresas reguladas: incentivos y metodología*, En: Desarrollo Económico Vol. 38, N° 152, pág. 953-984.

- de préstamo “Mini-Perm” suscrito entre LAP y las siguientes entidades: Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Société Générale. Este préstamo tiene como objetivos: i) el pago del préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) el financiamiento del programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión.
36. En relación con este préstamo, las Notas a los Estados Financieros del año 2023 especifican que su monto asciende a USD 1,25 millones, con un plazo de 7 años. Los intereses serán pagaderos trimestralmente los días 15 de marzo, 15 de junio, 15 de septiembre y 15 de diciembre. La tasa de interés aplicable se basa en el SOFR Compuesto Diario, más un margen del 2,50% hasta el 22 de diciembre de 2027, y del 2,75% a partir de esa fecha hasta el vencimiento del préstamo. Cabe señalar que el periodo de amortización iniciará el 15 de junio de 2027.
37. De la revisión de la información del Balance General de LAP del año 2023, se observa que, al cierre del ejercicio, el Activo Total de LAP estaba financiado tanto por fuentes externas (cuentas por pagar, deuda de largo plazo e ingresos diferidos) como por recursos propios (patrimonio neto), como se muestra en la siguiente tabla. Es importante destacar que la deuda a largo plazo formó parte del Pasivo No Corriente de LAP en dicho año, además de que, al cierre del ejercicio 2023, las principales fuentes de financiamiento de los Activos Totales de LAP fueron el Patrimonio Neto (47,5%) y la deuda financiera contraída (40,1%), la cual corresponde exclusivamente a deuda de largo plazo.

**Tabla B-5 Estructura del financiamiento del Activo Total, año 2023**

Concepto	Miles de USD	Part. %
<b>Activo Total</b>	<b>1 739 057</b>	<b>100,00%</b>
Cuentas por pagar	212 647	12,23%
Ingreso diferido	1 742	0,10%
<b>Préstamos y obligaciones de largo plazo</b>	<b>697 006</b>	<b>40,08%</b>
Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	2 329	0,13%
<b>Patrimonio Neto</b>	<b>825 333</b>	<b>47,46%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Al respecto, dado que el año base considerado en la presente Propuesta es el 2024, el cálculo del Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) debe realizarse con información a dicho año. No obstante, debido a que a la fecha de la elaboración del presente informe aún no se dispone de los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024, para la estimación de los montos de deuda y capital correspondientes a dicho año se empleará la información contenida en el balance de comprobación de LAP al mes de diciembre de 2024<sup>48</sup>, toda vez que dicha fuente permite una aproximación a los valores que se observarían en los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024.
39. En la siguiente tabla se detallan las cuentas del balance de comprobación consideradas para la estimación de los montos de deuda (Préstamos y obligaciones de largo plazo) y capital (Patrimonio Neto), al mes de diciembre de 2023<sup>49</sup> y 2024. Cabe señalar que en la documentación financiera consultada no se observa deuda financiera de corto plazo en la empresa.

<sup>48</sup> Información remitida mediante Carta N° C-LAP-GCF-2025-0005, recibida el 10.01.2025.

<sup>49</sup> Se presenta la información a diciembre de 2023 de manera ilustrativa, a efectos de evidenciar que, para dicho año, las cuentas consideradas coinciden con la información de los Estados Financieros Auditados 2023 presentada en la Tabla A-5 del presente Anexo.

**Tabla B-6** Cálculo de los montos de deuda y capital de LAP, años 2023 y 2024

Cuenta	Descripción	Saldo final	
		A Dic-2023	A Dic-2024
<b>A) Préstamos y obligaciones de largo plazo:</b>		<b>697 006</b>	<b>1 037 505</b>
4511000001	Préstamos Bancarios	730 000	1 065 000
1810000002	Costo de Emisión de Deuda - Prestamo Mini perm	-37 118	-37 118
1810000006	Amortiz. de Costo de em. de la deuda - P.Mini Perm	4 124	9 623
<b>B) Patrimonio Neto:</b>		<b>825 332</b>	<b>1 049 957</b>
5012000001	Capital Social	67 016	104 888
5211000001	Primas de Participaciones Fraport AG	0	216 929
5211000002	Primas de Participaciones IFC	0	54 198
5221000001	Aporte de Capital en trámite	181 000	33 000
5620000001	Ganancia o Perdida no realizada por Inst de Cobert	8 770	23 934
5911000001	Utilidades acumuladas	470 639	470 639
5911000002	Resultado del ejercicio	57 292	97 906
-	Utilidad Neta del ejercicio	40 614	48 462

**Nota:** La “Utilidad Neta del ejercicio” se obtiene restando, a las cuentas de ingresos (cuenta 7), las cuentas de gastos (cuenta 6) y los impuestos y participaciones (cuenta 87 y 88).

**Fuente:** *Balances de comprobación de LAP.*

**Elaboración:** *Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

40. De este modo, a partir de los cálculos obtenidos para el 2024, el apalancamiento se calcula como el ratio de Deuda Financiera (en este caso, solo se observa deuda de largo plazo) sobre Patrimonio Neto, obteniéndose un valor de 0,988, tal como se detalla en la siguiente tabla<sup>50</sup>.

**Tabla B-7** Estructura de capital de la empresa, año 2024

Concepto	Monto
Deuda Financiera (D)	1 037 505
Patrimonio (E)	1 049 957
<b>D + E</b>	<b>2 087 463</b>
D/(D+E)	49,7%
E/(D+E)	50,3%
<b>Ratio D/E</b>	<b>0,988</b>

**Fuente:** *Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.*

**Elaboración:** *Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

85. Sin embargo, considerando que, en atención al comentario presentado por los Usuarios Intermedios, se estableció el uso de un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo “Mini-Perm”, para efectos del cálculo del WACC el apalancamiento será igual a 3,00, siendo el porcentaje de Deuda de 75% y el porcentaje de Capital de 25%.

## VI. Costo de la Deuda

41. Respecto al costo de deuda de LAP, considerando el enfoque prospectivo de la metodología aplicada en este procedimiento, así como la situación financiera de LAP al cierre de 2024, que incluye un contrato de préstamo de largo plazo para financiar las inversiones en Lado Aire y parte de Lado Tierra, el costo de la deuda se estimará como la tasa que refleje el costo total (*all-in cost*) asociado a dicho contrato. Esta tasa se calculará a partir del flujo de caja relacionado con la deuda contraída por la empresa, e incluirá tanto

<sup>50</sup> Cabe señalar que el Concesionario propone la utilización de un ratio objetivo de 56,39%, calculado como el promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030, sin presentar un sustento adicional. No obstante, dado que actualmente LAP, a diferencia de años anteriores, registra una deuda de largo plazo, se considera más adecuado utilizar la información real de endeudamiento reflejado en su documentación financiera para este análisis.

los desembolsos de principal como los pagos proyectados de amortización, intereses y otros costos derivados de la operación de financiamiento<sup>51</sup>.

42. En este sentido, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162, recibida el 16 de octubre de 2024, LAP remitió los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda, tal como se detalla en la siguiente tabla<sup>52</sup>. Cabe señalar que los montos agregados anuales hasta el 2023 fueron contrastados con el Estado de Flujos de Efectivo en los Estados Financieros Auditados de la empresa, mientras que los valores del periodo 2024-2028 corresponden a las proyecciones financieras de LAP respecto a su situación de financiamiento.

**Tabla B-8 Flujos trimestrales de la deuda contraída por LAP (millones de USD)**

Fecha	Miniperm				Bridge Loan					
	Desembolsos	Amortización	Intereses	Comisión de compromiso	Costo de emisión de la deuda	Desembolsos	Amortización	Intereses	Comisión de compromiso	Costo de emisión de la deuda
31/12/20						28,00		-0,05	-0,52	-3,31
31/3/21						0,00		-0,12	-0,47	
30/6/21						0,00		-0,12	-0,49	
30/9/21						0,00		-0,12	-0,49	
31/12/21					-1,04	42,00		-0,23	-0,45	
31/3/22					0,00	50,00		-0,44	-0,39	
30/6/22					0,00	100,00		-0,76	-0,37	
30/9/22					0,00	100,00	0,00	-2,58	-0,18	-0,45
31/12/22					-15,49	15,00		-4,02	-0,15	-0,28
31/3/23	400,00			-2,45	-15,23	65,00	-400,00	-6,70	-0,11	
30/6/23	100,00	0,00	-7,69	0,00	-3,23					
30/9/23	110,00	0,00	-9,59	0,00	0,00					
31/12/23	120,00	0,00	-10,76	0,00	0,00					
31/3/24	80,00	0,00	-12,26	-1,15	0,00					
30/6/24	105,00	0,00	-13,69	-0,94	0,00					
30/9/24	105,00	0,00	-15,22	-0,70	0,00					
31/12/24	75,00	0,00	-16,55	-0,47	0,00					
31/3/25	50,00	0,00	-17,31	-0,32	0,00					
30/6/25	50,00	0,00	-17,85	-0,21	0,00					
30/9/25	30,00	0,00	-18,37	-0,10	0,00					
31/12/25	25,00	0,00	-18,57	-0,06	0,00					
31/3/26	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00					
30/6/26	0,00	0,00	-18,94	0,00	0,00					
30/9/26	0,00	0,00	-18,91	0,00	0,00					
31/12/26	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00					
31/3/27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
30/6/27	0,00	-5,73	-37,51	0,00	0,00					
30/9/27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
31/12/27	0,00	-8,93	-37,37	0,00	0,00					
31/3/28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
30/6/28	0,00	-4,58	-38,75	0,00	0,00					
30/9/28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00					
31/12/28	0,00	-1230,76	-38,78	0,00	0,00					

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Como puede observarse, la información remitida por LAP incluye tanto el préstamo “Puente” (Bridge Loan) como el préstamo “Mini-perm”. Sin embargo, dado que el préstamo “Puente” fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo “Mini-perm”, este último representa el financiamiento vigente y, por ende, el costo efectivo que enfrentará la empresa a futuro (puesto que los intereses y pagos del préstamo “Puente” ya no son una obligación futura). Por tanto, para reflejar de manera más precisa el costo de financiamiento en el horizonte de evaluación, corresponde excluir el costo del préstamo

<sup>51</sup> Cabe indicar que dicho criterio fue considerado en la determinación de los cargos de acceso para oficinas operativas, áreas de mantenimiento, check-in, entre otros, aprobados en 2022. Al respecto, como se indicó en dicha oportunidad, una metodología similar fue considerada en el Informe N° 015-10-GRE-OSITRAN, en el cual se estimó el costo de la deuda de LAP correspondiente a su segundo financiamiento, lo cual fue considerado en la determinación de cargos de acceso de los años 2010, 2013 y 2016. Si bien en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se recomienda aproximar el costo de la deuda a través de la tasa libre de riesgo más la prima de riesgo país, dicha formulación permite reflejar adecuadamente el costo financiero que asume la empresa con la obtención de fondos de terceros para implementación de la infraestructura. En tal sentido, para el presente caso, se considera válida la aplicación del criterio que fue considerado en anteriores determinaciones de cargos de acceso.

<sup>52</sup> Dicha información fue remitida en el marco del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC; no obstante, su consideración en el presente procedimiento resulta relevante para efectos de la estimación del costo de deuda.

- “Puente” del cálculo de la tasa efectiva de deuda y considerar únicamente el costo del préstamo “Mini-perm”, que es el único que afecta los flujos de caja futuros<sup>53</sup>.
44. Cabe indicar que la inclusión del préstamo “Puente” podría llevar a una distorsión en el cálculo al incorporar costos de financiamiento que ya no están vigentes. Así, este ajuste es especialmente relevante, considerando que el enfoque propuesto es prospectivo y debería reflejar el costo real de la deuda que impactará en el servicio durante el periodo de evaluación.
45. Así, con base en esta información, se calcula la Tasa Interna de Retorno (TIR) trimestral a partir del flujo neto de la deuda<sup>54</sup>, determinando de este modo la tasa que garantiza que el Valor Actual Neto (VAN) de la diferencia entre desembolsos y pagos de la deuda sea cero. Este cálculo arroja una TIR trimestral de 1,78%. Posteriormente, al convertir esta tasa trimestral a una tasa anual para el cálculo del WACC, se obtiene un costo de la deuda para LAP en el presente caso equivalente a 7,33%<sup>55</sup>, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

**Tabla B-9 Cálculo del Costo de Deuda de LAP**

Fecha	Desembolso de deuda (principal)	Amortización	Pago de intereses	Costo de emisión de deuda	Comisión de compromiso	Flujo neto de la deuda
31/12/2021	0,00	0,00	0,00	-1,04	0,00	1,04
31/03/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/09/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2022	0,00	0,00	0,00	-15,49	0,00	15,49
31/03/2023	400,00	0,00	0,00	-15,23	-2,45	-382,32
30/06/2023	100,00	0,00	-7,69	-3,23	0,00	-89,07
30/09/2023	110,00	0,00	-9,59	0,00	0,00	-100,41
31/12/2023	120,00	0,00	-10,76	0,00	0,00	-109,24
31/03/2024	80,00	0,00	-12,26	0,00	-1,15	-66,59
30/06/2024	105,00	0,00	-13,69	0,00	-0,94	-90,37
30/09/2024	105,00	0,00	-15,22	0,00	-0,70	-89,08
31/12/2024	75,00	0,00	-16,55	0,00	-0,47	-57,98
31/03/2025	50,00	0,00	-17,31	0,00	-0,32	-32,37
30/06/2025	50,00	0,00	-17,85	0,00	-0,21	-31,94
30/09/2025	30,00	0,00	-18,37	0,00	-0,10	-11,53
31/12/2025	25,00	0,00	-18,57	0,00	-0,06	-6,37
31/03/2026	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00	18,89
30/06/2026	0,00	0,00	-18,94	0,00	0,00	18,94
30/09/2026	0,00	0,00	-18,91	0,00	0,00	18,91
31/12/2026	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00	18,89
31/03/2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2027	0,00	-5,73	-37,51	0,00	0,00	43,24
30/09/2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2027	0,00	-8,93	-37,37	0,00	0,00	46,30
31/03/2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2028	0,00	-4,58	-38,75	0,00	0,00	43,34
30/09/2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2028	0,00	-1 230,76	-38,78	0,00	0,00	1 269,54
<b>Valor Presente Neto</b>						<b>0,00</b>
						<b>Costo de deuda - Trimestral</b> 1,78%
						<b>Costo de deuda - Anual</b> 7,33%

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

<sup>53</sup> En la Propuesta de LAP se considera tanto el préstamo “Puente” como el préstamo “Mini perm”; sin embargo, como se indicó previamente, el préstamo “Puente” fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo “Mini-perm”, por lo que el costo de este último préstamo es el que afecta los flujos de caja futuros.

<sup>54</sup> Esto es, Desembolsos – (Amortización + Intereses + Comisión de compromiso + Costo de emisión de deuda).

<sup>55</sup> La conversión de la TIR trimestral (1,78%) a tasa anual se realiza mediante la fórmula de capitalización:

$$TIR_{anual} = (1 + TIR_{trimestral})^4 - 1$$

obteniéndose un costo de la deuda anualizado de 7,33%.

## VII. Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

46. Considerando lo anterior, se estima un Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) igual a 9,77%, tal como se muestra en la siguiente tabla.

**Tabla B-10 Costo Promedio Ponderado del Capital de LAP, al 2024**

Componentes	2024	Detalle	Fuente
Tasa libre de riesgo	4,79%	T-bonds EE.UU., promedio 1928-2024	Damodaran
Prima de riesgo de mercado	7,00%	Rendimiento S&P 500, promedio 1928-2024	Damodaran
Beta promedio desapalancado	0,721	Benchmarking de operadores aeroportuarios	Bloomberg
Tasa impositiva	25,90%	Información financiera de LAP, 2024	LAP
Ratio Deuda-Capital	3,000	Ratio objetivo, Contrato de préstamo	LAP
Beta apalancado de LAP	2,323	Cálculo	-
Riesgo país	1,71%	Índice EMBIG-Perú. Promedio ene/23 - dic/24	BCRP
<b>Retorno del capital</b>	<b>22,77%</b>	<b>Cálculo</b>	-
<i>% Capital propio</i>	<i>25,00%</i>	<i>Información financiera de LAP, 2024</i>	<i>LAP</i>
<b>Costo de deuda</b>	<b>7,33%</b>	<b>Estimado a partir de la deuda vigente de LAP</b>	<b>LAP</b>
<i>% Deuda</i>	<i>75,00%</i>	<i>Información financiera de LAP, 2024</i>	<i>LAP</i>
<b>WACC</b>	<b>9,77%</b>		

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**ANEXO 4**  
**LAP: COSTO (USD) POR METRO CUADRADO POR LAS ÁREAS QUE SE ENCUENTRAN DENTRO DEL NUEVO TERMINAL**

A continuación, se presenta el sustento remitido por LAP en su Memorándum N° M-GPF-GSC-2024-0056, adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, con relación al cálculo del costo (en USD) por m<sup>2</sup> por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal:

**ANEXO I: Estimación del Ratio de Oficinas del Terminal**

Al 30 de junio del presente año, en el proyecto de ampliación del AIJCH se proyecta una inversión total de USD 1,965,691,171.<sup>56</sup> Este monto se sustenta de acuerdo con el siguiente desglose, el cual fue proporcionado por el área LAP Proyecto.

**Tabla 15. Resumen de inversiones totales del proyecto de ampliación del AIJCH**

CONCEPTO	INVERSIÓN (US\$)
CAPEX DIRECTO	1,539,762,037
AIRSIDE	349,927,657
LANDSIDE	1,085,867,884
Contingency	103,966,496
CAPEX DIRECTO (transversal)	170,032,144
MOU - Memorandum of Understanding	3,995,414
DESIGN	103,159,114
EARLY WORKS	39,570,892
SITE MANAGEMENT	15,514,765
INTEGRATION	7,791,959
CAPEX INDIRECTO	245,661,588
Project Management Office (PMO)	151,705,455
Corporate & Others	93,956,133
<b>Total Capex NewLim</b>	<b>1,955,455,769</b>
Other Capex related to NewLim	
Real Estate Projects	2,312,000
Master Planning	1,076,008
Real Estate Consultants	3,724,494
PMO Retail Consultants	1,850,000
Other	1,272,900
<b>Total Budget NewLim</b>	<b>1,965,691,171</b>

A continuación, se procede a realizar una breve descripción las partidas mencionadas en la tabla anterior para un mejor entendimiento de la estructura presupuestal del proyecto.

- **Capex Directo**
  - **Airside:** Corresponde a la inversión en la zona “Airside”, es decir, la zona de tránsito de aviones y personal encargado (lado aéreo). Se ejecutó a través de los paquetes de trabajo WP2.1 y WP2.2 (por sus siglas en inglés Work Package) construcción de la torre de control y pista de aterrizaje, respectivamente. Estos contratos se firmaron con el consorcio Wayra, encargado de la construcción de dicha infraestructura.
  - **Landside:** Corresponde la inversión en la zona “Landside”, es decir, la zona de tránsito de pasajeros, público en general y locatarios (lado tierra). Se viene ejecutando a través del paquete de trabajo WP3 que incluye la construcción del terminal, las vías públicas vehiculares, vías de acceso y edificios auxiliares, mediante un contrato EPC con el consorcio Inti Punku, encargado de la construcción de la infraestructura. Adicionalmente, el concepto “Landside” incluye contratos menores asociados a conceptos del paquete WP3.
  - **Contingency:** Corresponde a la inversión relacionada a las contingencias del proyecto, es decir, montos que se usarán para situaciones no previstas en el presupuesto inicial.
- **Capex Directo (transversal)**
  - **MOU – Memorandum of understanding:** Corresponde a la inversión realizada en la documentación para dar la aprobación de las partes involucradas en los contratos de la construcción del proyecto (en español, Memorando de entendimiento).
  - **Design:** Corresponde a la inversión realizada en la elaboración del diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación.
  - **Early Works:** Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.

<sup>56</sup> Este importe está sujeto a algunos potenciales incrementos (contratos abiertos que se seguirán actualizando conforme se avance la ejecución del proyecto).

- **Site Management:** Corresponde a la inversión realizada en obras adicionales como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc. Se contempla principalmente el contrato WP4.
- **Integration:** Corresponde a la inversión relacionada a la interconexión entre cada paquete de trabajo. Incluye consultorías, obras intermedias y acción constructiva.
- **Capex indirecto**
  - **Project Management Office (PMO):** Corresponde a la inversión indirecta relacionada con la PMO (en español, Oficina de Gestión de Proyectos) de LAP. Se incluyen diversos conceptos, los principales son los siguientes: costos relacionados a la mano de obra LAP, costos no relacionados con la mano de obra LAP, consultorías y servicios por contrato, otros costos varios, etc.
  - **Corporate & Others:** Corresponde a la inversión indirecta relacionada con los costos corporativos. Se incluyen diversos conceptos, entre los principales son los siguientes: planificación y permisos, diseño conceptual, procura, puesta en servicio, pago por concepto de supervisión OSITRAN, etc.
- **Other Capex related to NewLim**
  - **Real Estate Projects:** Corresponde a la inversión relacionada a la gestión de proyectos de real estate en la ciudad aeropuerto. Estas inversiones corresponden a los hoteles, parking, Plot F, parque logístico, estación de combustible, etc.
  - **Master Planning:** Corresponde a la inversión realizada en la gestión y elaboración del plan maestro LAP. Se considera también como un costo indirecto relacionado a la inversión total del proyecto.
  - **Real Estate Consultants:** Corresponde a la inversión relacionada con las consultorías de los proyectos de real estate. Principalmente, se incluye el pago de salarios para el personal encargado.
  - **PMO Retail Consultants:** Corresponde a la inversión relacionada con el personal de consultoría PMO, encargada de la gestión de la implementación de las tiendas retail en el nuevo terminal.
  - **Others:** Corresponde a la inversión relacionada con el capital de trabajo requerido para el inicio de operaciones del proyecto de ampliación, principalmente se incluyen cuentas de salarios.

Para cuantificar la inversión de la infraestructura, se realizó la estimación de un ratio de inversión (US\$) por metro cuadrado de la superficie del Terminal.

El valor de cada metro cuadrado de la superficie del Terminal se calcula a partir de la suma de (i) la inversión destinada para determinar el “Ratio Terminal”; (ii) la inversión en infraestructura indispensable para el funcionamiento del Terminal (Inversiones Generales relacionadas a edificios auxiliares); y (iii) la inversión inicial que fue requerida, de manera transversal, para el inicio de la obra (p.e. movimiento de tierras).

Con respecto al punto (i), la inversión destinada para determinar el “Ratio Terminal”, es aquella inversión que se utilizará para hallar el costo por metro cuadrado de la infraestructura atribuida al Terminal. Se considera que esta inversión asciende a US\$ 676MM y se muestra en la siguiente tabla resumen.

**Tabla 16. Inversiones Terminal**

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	285,232,634
Swing	162,529,618
Doméstico	88,284,070
Internacional	64,701,331
Señalética	4,362,738
Equipos aeroportuarios	70,855,617
<b>Inversiones Terminal</b>	<b>675,966,008</b>

En segundo lugar, se debe relativizar los montos estimados previamente en función de los metros cuadrados que abarca el área del Terminal de pasajeros. De acuerdo con el Plan Maestro de LAP, el Terminal de pasajeros contará con 265,000 m<sup>2</sup>. Para tener el valor por metro cuadrado que sirve para determinar el Ratio Terminal, se dividen los importes obtenidos en el primer paso con las áreas estimadas en el segundo. Los resultados se muestran a continuación.

**Tabla 17. Ratio Terminal**

Componentes	Resultado
Inver. terminal de pasajeros	675,966,008
Área total del terminal de pasajeros (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio Terminal INT-INT (US\$/m<sup>2</sup>)</b>	<b>2,550.82</b>

Respecto al punto (ii), se identificaron edificios auxiliares que tienen incidencia en el Terminal de Pasajeros. Algunos de estos son la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales, la Planta de Generación Eléctrica, Sistema de Obtención de Agua Cruda, Redes y Sistemas Eléctricos etc. Se identificaron las inversiones de estos edificios y sistemas auxiliares que contribuirán con el funcionamiento del Terminal de Pasajeros. Luego, se determinaron ratios de incidencia para la asignación de las inversiones sobre el Terminal en función al consumo proyectado o utilización. Posteriormente, la inversión asignada se divide entre los metros cuadrados del Terminal para obtener ratios específicos.

El detalle de las estimaciones se presenta a continuación:

**Tabla 18. Edificios y sistemas auxiliares**

Edificios y sistemas auxiliares	Descripción
Edificios auxiliares Landside	Tratamiento de agua, subestación eléctrica principal, data center, etc
Sistema de obtención de agua cruda	Pozos de agua (incluyen grupos de bombeo), red de tuberías de distribución y casetas
PTAR/ Planta Tratamiento de Aguas Residuales	Diseño y construcción de la PTAR
Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	Red de distribución de agua potable, alcantarillado sanitario, hidrantes contra incendios y agua helada
Redes y sistemas eléctricos Landside	Sistema, equipamiento y redes de media y baja tensión e iluminación de viales
Planta de generación eléctrica	Grupos eléctrógenos, transformadores, sistemas de control y la edificación
Planta de producción de agua helada	Chillers (máquinas refrigerantes), torres de enfriamiento, sistemas de bombeo
Depósito de combustible	Sistema de almacenamiento de combustible: sistema de almacenamiento diario, exterior, aspiración, etc.

Fuente: Elaboración propia

**a) Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside**

La estimación del ratio de Edificios Auxiliares Landside se realiza sobre un grupo de edificios y sistemas señalados en el paquete WP3 (Contrato EPC + Adenda celebrado con el consorcio Intipunku). Una vez identificado cada edificio auxiliar, resulta relevante verificar el factor de incidencia o el porcentaje de asignación de la inversión que le correspondería al Terminal de pasajeros. Aquellos edificios como la subestación eléctrica o el edificio de tratamiento de agua serán asignados principalmente al Terminal, pero también se identificaron edificios que no tienen incidencia sobre el Terminal, por lo cual se colocó un factor de incidencia del 0%. El detalle de los edificios auxiliares, los niveles de inversión y los factores de incidencia se presentan en la siguiente tabla.

**Tabla 19. Edificios Auxiliares Landside (Inversión y Factor de incidencia)**

Facility	Inversión (US\$)	Factor de incidencia Terminal
2211 SANITARY FACILITY (Tratamiento de agua)	14,938,459	94.60%
2213 SANITARY BLOCK (Edificio de residuos)	6,595,918	0.00%
2332 Rent a car edificación	336,809	0.00%
2334 Main S/E (substation)	16,672,809	70.98%
2391 Staging area authorized vehicles (Edificaciones)	464,905	0.00%
2511-2512-2513 CONTROL ACCESS POINTS	9,901,663	0.00%
OTROS EDIFICIOS AUXILIARES DE SOPORTE	2,338,407	0.00%
Data Center EXISTENTE (Racks adicionales)	590,672	100.00%
Descon. y desmant. Subestacion Prov. Existente (8111)	43,877	100.00%
AIRSIDE	75,172,557	5.65%

Fuente: Elaboración propia

Para brindar un mayor detalle de la estimación de los factores de incidencia presentados en la tabla anterior, se ha desarrollado el siguiente apartado.

- **2211 Sanitary Facility (tratamiento de agua):** El factor de incidencia es 94.60%, calculado en base al consumo de m<sup>3</sup>/d (metros cúbicos por día) proyectados para el Terminal de pasajeros respecto a todo el proyecto. Para poder hallar el consumo de agua proyectado, se utilizaron las proyecciones formuladas por los estudios de diseño del proyecto en donde se especifican los consumos proyectados del Terminal y de las otras zonas del proyecto para el hito de 37.7 millones de pasajeros, el cual se espera alcanzar para fines del 2030, año que guarda relación con el horizonte de evaluación del modelo económico de estimación de tarifas. El resumen de demanda hídrica se presenta en la siguiente tabla.

**Tabla 20. Demanda hídrica del proyecto**

INFRAESTRUCTURA	NECESIDADES DIARIAS AGUA POTABLE
	37,7MPax m <sup>3</sup> /d
Terminal de Pasajeros	2798.5
Agua para aeronaves	36.80
CS - Centro de Manejo de Aguas	0.40
CS - Manejo de Residuos	36.80
CS- Planta de Producción agua helada	938.00
CS-Subestación Principal De Alta Tensión	0.40
Santa Rosa Parcela A	183.35
Santa Rosa Parcela B	0.50
Santa Rosa Parcela C	0.00
Santa Rosa Parcela D	0.00
Santa Rosa Parcela E	17.35
Santa Rosa Parcela F	16.43

Fuente: NL\_2211\_CD\_MCA\_IP3\_P00\_DS\_400001 Rev. B

A partir de la información presentada, se estimó que el consumo correspondiente al Terminal de pasajeros corresponde únicamente a los siguientes conceptos: Terminal de Pasajeros, Agua para aeronaves, CS-Centro de Manejo de Aguas, CS-Manejo de Residuos, CS-Planta de Producción agua helada y CS-Subestación Principal de Alta Tensión. Por lo tanto, el cálculo del factor de incidencia es el siguiente.

**Tabla 21. Factor de incidencia Agua**

Terminal de Pasajeros	2,798.50
Agua para aeronaves	36.80
CS-Centro de Manejo de Aguas	0.40
CS-Manejo de Residuos	36.80
CS- Planta de Producción agua helada	938.00
CS-Subestación Principal de Alta Tensión	0.40
<b>Total del Consumo del Terminal</b>	<b>3,811.30</b>
<b>Total del Consumo del Proyecto</b>	<b>4,028.93</b>
<b>Factor de incidencia agua</b>	<b>94.60%</b>

Fuente: Elaboración propia

- **2234 Main S/E (substation) – Subestación Eléctrica Principal**  
 El factor de incidencia es 70.98%, calculado en base a los consumos máximos previstos exclusivamente para el terminal de pasajeros respecto a todo el proyecto.  
 Para poder hallar el consumo máximo de electricidad, se utilizaron las proyecciones formuladas por los estudios de diseño del proyecto en donde se especifican los consumos proyectados del terminal y de las otras zonas del proyecto para el hito de 37.7 millones de pasajeros, el cual se espera alcanzar para fines del 2030, año que guarda relación con el horizonte de evaluación del modelo económico de estimación de tarifas. El resumen de los consumos máximos previstos se presenta en la siguiente tabla.

**Tabla 22. Consumos máximos previstos**

	37,7MPAX
TERMINAL PASAJEROS	15.866,64
DESARROLLO SANTA ROSA	563,26
CAMPO DE SERVICIOS	4.979,44
OTRAS CARGAS LADO AIRE	219,64
WP2 + AEROD. EXIST.	1.766,79
OTRAS CARGAS ASOCIADAS A TERCEROS SANTA ROSA	5.806,14
RECARGA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	166,81

Fuente: NL\_4210\_FD\_IFT\_IP3\_E00\_DS\_000001 Rev. 0

Se consideró que el consumo correspondiente al Terminal de pasajeros corresponde solamente a los siguientes conceptos: Terminal de Pasajeros y Campo de Servicios. Por lo tanto, el cálculo del factor de incidencia es de la siguiente manera.

**Tabla 23. Factor de incidencia Electricidad**

Terminal de Pasajeros	15,866.64
Campo de servicios	4,979.44
<b>Total del Consumo del terminal</b>	<b>20,846.08</b>
<b>Total del Consumo del proyecto</b>	<b>29,368.72</b>
<b>Factor de incidencia electricidad</b>	<b>70.98%</b>

Fuente: Elaboración propia

- **Airside:** Se consideró un factor de incidencia de **5.65%**, calculado en base la metodología establecida en el Informe Contabilidad Regulatoria de LAP 2023, el cual detalla que los activos relacionados a la plataforma se distribuyen en función al peso de los equipos utilizados en la atención de una aeronave promedio de 88 toneladas de peso (aproximadamente 100 pasajeros).

Dicho informe fue compartido con OSITRAN como parte de los anexos incluidos en la carta C-LAP-GPF-2024-0126 de LAP, la cual dio respuesta al oficio del OSITRAN N° 00218-2024-GRE-OSITRAN. A continuación, se presenta el cálculo realizado por dicho informe.

**Tabla 24. Factor de incidencia Airside**

Concepto	Estacionamiento de Aeronaves	Rampa	Comida de Avión	Combustible	TUUA	Total
TON	88.20	61.24	16.20	18.14	11.00	194.78
%	45,28 %	31.44 %	8.32%	9.31%	5.65%	100.0%

Fuente: Informe Contabilidad Regulatoria de LAP 2023

- **Data Center y Desconexión y Desmantelamiento de la Subestación Provisional:** El factor de incidencia es **100%**, debido a que de acuerdo con la información suministrada por el área LAP Proyecto, se considera que estas inversiones solo corresponden única y exclusivamente al Terminal de Pasajeros.
- **12213 Sanitary Block (Edificio de residuos), 2332 Rent a car (edificación), 2391 Staging area authorized vehicles (edificaciones), 2511-2512-2513 Control Access Points Y Otros Edificios Auxiliares De Soporte**

Para el caso de estos conceptos, se utilizó el factor de incidencia de **0%**, debido a que, de acuerdo con la información suministrada por el área LAP Proyecto, se considera que este tipo de inversiones se realizaron para facilidades que no implican una relación directa con el terminal de pasajeros.

Luego de aplicar los factores de incidencia a las inversiones de edificios auxiliares, se obtiene el nivel de inversión asignado al Terminal de pasajeros, el cual se muestra en la siguiente tabla.

**Tabla 25. Edificios Auxiliares Landside: inversión asignada al Terminal de pasajeros**

Facilidad	Inversión asignada al Terminal (US\$)
2211 SANITARY FACILITY (Tratamiento de agua)	14,131,531
2213 SANITARY BLOCK (Edificio de residuos)	-
2332 Rent a car edificación	-
2334 Main S/E (substation)	11,834,452
2391 Staging area authorized vehicles (Edificaciones)	-
2511-2512-2513 CONTROL ACCESS POINTS	-
OTROS EDIFICIOS AUXILIARES DE SOPORTE	-
Data Center EXISTENTE (Racks adicionales)	590,672
Descon. y desmant. Subestacion Prov. Existente (8111)	43,877
AIRSIDE	4,247,249
<b>Total de la inversión</b>	<b>30,847,781</b>

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, en base al nivel de inversión identificado, se aplica la fórmula anteriormente mencionada y se obtiene el cálculo del ratio general para edificios auxiliares Landside. El resultado se muestra a continuación.

**Tabla 26. Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside**

Inversión total (US\$)	30,847,781
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio Edificios Auxiliares 1 (USD/m<sup>2</sup>)</b>	<b>116.41</b>

Fuente: Elaboración propia

**b) Ratio Edificios Auxiliares 2, 3 y 4: Sistema de obtención de Agua Cruda, PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales y Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio Landside).**

Para estos edificios, se aplicó el factor de incidencia de **94.60%** (el mismo factor utilizado anteriormente para agua), ya que el cálculo también depende del consumo de agua (m<sup>3</sup>/d) del Terminal de pasajeros. Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo de cada ratio para estos edificios auxiliares. Los metros cuadrados también son los mismos que fueron utilizados anteriormente. Los resultados de los ratios por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

**Tabla 27. Ratio Edificios Auxiliares 2, 3 y 4**

Inversión total (US\$) - Sistema de obtención de agua cruda	3,201,387
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio Edificios Auxiliares 2: Sistema de obtención de agua cruda (USD/m<sup>2</sup>)</b>	<b>11.43</b>
Inversión total (US\$) - PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	4,024,636
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio Edificios Auxiliares 3: Planta de Tramto. de Aguas Residuales (USD/m<sup>2</sup>)</b>	<b>14.37</b>
Inversión total (US\$) - Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	8,724,560
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio Edificios Auxiliares 4: Redes y sistemas de plomería Landside (USD/m<sup>2</sup>)</b>	<b>31.14</b>

Fuente: Elaboración propia

**c) Ratio Edificios Auxiliares 5, 6 y 8: Redes y sistemas eléctricos Landside, Planta de generación eléctrica y Depósito de combustible**

Para estos edificios, se aplicó el factor de incidencia de **70.98%** (el mismo factor utilizado anteriormente para electricidad), ya que el cálculo depende de los consumos máximos de energía eléctrica previstos para Terminal de pasajeros. Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo de cada ratio para estos edificios auxiliares. Los resultados de los ratios por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

**Tabla 28. Ratio Edificios Auxiliares 5, 6 y 8**

Inversión total (US\$) - Redes y sistemas eléctricos Landside	19,190,604
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio Edificios Auxiliares 5: Redes y sistemas eléctricos Landside (USD/m<sup>2</sup>)</b>	<b>51.40</b>
Inversión total (US\$) - Planta de generación eléctrica	19,734,790
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio Edificios Auxiliares 6: Planta de generación eléctrica (USD/m<sup>2</sup>)</b>	<b>52.86</b>
Inversión total (US\$) - Depósito de combustible	2,695,168
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio Edificios Auxiliares 8: Depósito de combustible (USD/m<sup>2</sup>)</b>	<b>7.22</b>

Fuente: Elaboración propia

**d) Ratio Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada**

Se consideró un factor de incidencia de **94.21%**, calculado en base a la demanda simultánea para el Terminal, respecto a la capacidad nominal de la planta de agua helada. Se estimó la demanda simultánea (en KW) en base a la memoria de cálculo NL\_2236\_FD\_MCA\_IP3\_M00\_DS\_000001 Rev para la fase dos de la demanda simultánea para el horizonte 2025 y 2030.

**Tabla 29. Demanda térmica para el Terminal**

	CALCULO DE DEMANDA TÉRMICA - FACILITIES 2100, 2221 Y 2222 - HORIZONTES 2025 Y 2030 [kW]									
	2100 - TERMINAL			2221/2222 - CPD			TOTAL			
	UMA	FANCOIL	TOTAL	UMA	FANCOIL	TOTAL	UMA	FANCOIL	TOTAL	
DEMANDA PICO FASE 1	12,696.6	1,618.2	14,314.8	769.8	0.00	769.8	13,466.4	1,618.2	15,084.6	
DEMANDA SIMULTÁNEA FASE 1	9,706.2	1,616.7	11,322.9	627	0.00	627.0	10,333.2	1,616.7	11,949.9	
DEMANDA PICO FASE 2	14,550.3	1,618.2	16,168.5	769.8	0.00	769.8	15,320.1	1,618.2	16,938.3	
DEMANDA SIMULTÁNEA FASE 2	11,101.9	1,616.7	12,718.6	627	0.00	627.0	11,728.9	1,616.7	13,345.6	

Fuente Memoria de cálculo NL\_2236\_FD\_MCA\_IP3\_M00\_DS\_000001 Rev 2

El resultado del ratios estimado por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

**Tabla 30. Factor de incidencia agua helada**

Demanda simultánea para terminal (Facility 2100) (KW)	12,718.60
Capacidad nominal planta de agua helada (KW)	13,500.00
<b>Factor de incidencia agua helada</b>	<b>94.21%</b>

Fuente: Elaboración propia

Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo del ratio general para este edificio auxiliar. Los metros cuadrados que se hacen referencia fueron presentados anteriormente en la tabla 5.

**Tabla 31. Ratio Edificios Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada**

Inversión total (US\$) - Planta de producción de agua helada	16,989,389
Factor de incidencia	94.21%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio Edificios Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada (USD/m<sup>2</sup>)</b>	<b>60.40</b>

Fuente: Elaboración propia

El Ratio Generales corresponde a la sumatoria de cada uno de los ratios estimados para los edificios auxiliares, los cuales son necesarios para el funcionamiento del Terminal de Pasajeros como la subestación eléctrica, redes y sistemas eléctricos, planta de generación eléctrica y el sistema de obtención de agua cruda.

La sumatoria total de todos los ratios de edificios auxiliares estimados se presentan en la siguiente tabla:

**Tabla 32. Ratio Generales**

Edificios y Sistemas auxiliares	Ratio de costo de inversión (USD/m <sup>2</sup> )
Edificios auxiliares Landside	116.41
Sistema de obtención de agua cruda	11.43
PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	14.37
Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	31.14
Redes y sistemas eléctricos Landside	51.40
Planta de generación eléctrica	52.86
Planta de producción de agua helada	60.40
Depósito de combustible	7.22
<b>Ratio Generales (US\$/m<sup>2</sup>)</b>	<b>345.23</b>

Fuente: Elaboración propia

Respecto al punto (iii), la inversión inicial que fue requerida, de manera transversal, para el inicio de la obra corresponden a las realizadas para el proyecto y que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de Pasajeros. Las inversiones que forman parte de este grupo son las siguientes:

- a) MOU Memorandum of Understanding
- b) Design
- c) Early Works
- d) Site Management

Cada uno de estos conceptos fueron definidos anteriormente. Para estimar los valores de la inversión transversal, es necesario, en primer lugar, clasificar estas inversiones de acuerdo a tres conceptos que han sido definidos para el proyecto: la zona Airside (lado aire), la zona Landside (lado tierra) y Contingency (contingencia) de acuerdo con el prorratoe de la inversión en función al nivel de inversión de cada concepto.

Ello implica que para Landside, el porcentaje de asignación de la inversión sería de un 71%. El nivel de inversión por cada componente se muestra en la siguiente tabla.

**Tabla 33. Porcentaje de asignación Airside, Landside y Contingency**

Inversión Transversal	Inversión (US\$)	Airside (US\$)	Landside (US\$)	Contingency (US\$)
Inversión total por paquete de trabajo	1,539,762,037	349,927,657	1,085,867,884	103,966,496
Porcentaje de asignación	100%	23%	71%	7%
MOU - Memorandum of Understanding	3,995,414.35	908,001.33	2,817,638.07	269,774.95
DESIGN	103,159,114.14	23,444,029.79	72,749,662.84	6,965,421.51
EARLY WORKS	39,570,891.58	8,992,915.16	27,906,104.51	2,671,871.91
SITE MANAGEMENT	15,514,764.84	3,525,898.92	10,941,291.23	1,047,574.69

Una vez definido los niveles de inversión transversal de la zona Landside, se calcula un factor de incidencia para la asignación de la inversión que corresponde únicamente al Terminal de Pasajeros. La incidencia calculada resulta en 60.32%. La fórmula y el cálculo se muestra a continuación.

**Tabla 34. Cálculo del Factor de Incidencia Terminal de Pasajeros**

Inversión Landside (US\$)	1,085,867,884
Inversión Terminal de Pasajeros (US\$)	767,450,981
<b>Factor de incidencia Terminal de Pasajeros</b>	<b>70.68%</b>

Para calcular los ratios por m<sup>2</sup>, se aplica el factor de incidencia sobre la inversión total identificada y luego se divide entre los m<sup>2</sup> de Terminal de Pasajeros. A continuación, los resultados de los ratios estimados:

**Tabla 35. Ratios de Transversales**

MOU Memorandum of Understanding	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	2,817,638
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión MOU	1,991,507
Área total terminal (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio US\$ / m<sup>2</sup></b>	<b>7.52</b>
Design	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	72,749,663
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Design	51,419,462
Área total terminal (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio US\$ / m<sup>2</sup></b>	<b>194.04</b>
Early Works	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	27,906,105
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Early works	19,724,035
Área total terminal (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio US\$ / m<sup>2</sup></b>	<b>74.43</b>
Site Management	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Site Management	7,733,305
Área total terminal (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio US\$ / m<sup>2</sup></b>	<b>29.18</b>
<b>Ratio Transversales (US\$ / m<sup>2</sup>)</b>	<b>305.16</b>

Fuente: Elaboración propia

Por lo tanto, el ratio por metro cuadrado para valorizar la inversión en infraestructura dentro del terminal es resultado de la sumatoria de todos los ratios calculados anteriormente. El resultado se presenta a continuación:

**Tabla 36. Ratio Terminal de Pasajeros**

Ratio Terminal	2,550.82
Ratio Generales	345.23
Ratio Transversales	305.16
<b>Ratio de Terminal de Pasajeros</b>	<b>3,201.21</b>

Fuente: Elaboración propia

Es preciso señalar que, para estimar el ratio de valorización de los metros cuadrados que corresponden a una oficina que se encuentra dentro del Terminal, se considera necesario realizar ajustes a los ratios previamente calculados. Los ajustes y motivos de estos se detallan a continuación:

- **Ratio Terminal**

Se considera adecuado retirar inversiones relacionadas a los siguientes conceptos que figuran en el contrato EPC+Adenda 2 firmado con Inti Punku:

- **Equipos aeroportuarios**

Los equipos aeroportuarios se componen por: equipos de BHS (Baggage handling System), HBS (Hold Baggage System), PBSS (Passenger Baggage Screening) y PLB (Passenger Loading Bridge). Dichos equipos se utilizan para brindar diversos servicios a los pasajeros y/o aerolíneas y se encuentran ya incluidos en otras tarifas como la TUUA y los cargos de acceso correspondientes, especificados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.

- **MEP (Mechanical, electrical and plumbing)**

Este concepto hace referencia a la climatización y tuberías relacionadas al servicio de agua y electricidad dentro del terminal. Estas inversiones se encuentran contempladas en los cargos cobrados a los usuarios intermedios (aerolíneas) de manera adicional al cargo de acceso por concepto de electricidad y agua. De acuerdo al mandato de acceso vigente, los conceptos como “electricidad, agua, etc. [...] forma parte del Cargo de Acceso”.

- **Señalética**

Este concepto hace referencia a la señalética (vertical y horizontal) que se brindan a los pasajeros para que puedan orientarse en su recorrido dentro del Terminal. Este servicio está especificado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, por lo tanto, se considera que esta inversión está relacionada a la TUUA y se refleja en dicha tarifa.

- **ICT (Information and communication technology)**

Este concepto hace referencia a los servicios de información, comunicación y tecnologías utilizados dentro del terminal. Estos servicios se brindan tanto a los pasajeros como a los usuarios intermedios (aerolíneas). Es por ello, que se debe realizar un desglose de los conceptos que sí benefician a los usuarios intermedios para poder incluirlos dentro de la inversión.

El siguiente cuadro muestra un despliegue del concepto ICT que se encuentra en el contrato EPC+Adenda 2 del paquete 3. Se ha marcado con un “Sí” en los conceptos que sí deberían reflejarse en la inversión, ya que los usuarios intermedios acceden a dicho servicio; y un “No” en los conceptos que deberían excluirse de la inversión ya que son inversiones para servicios que se brindan exclusivamente a los pasajeros:

**Tabla 37. Inversiones incluidas/retiradas de ICT**

CONCEPTOS EN PLANTILLA ICT	INVERSIÓN DE SERVICIO ASOCIADO A USUARIOS INTERMEDIOS
Airport Operations Control Centre (CCO)	NO
Emergency Control Centre (COE)	NO
Security Operations Control Centre (CCS)	NO
Rescue Control Room (RFR)	NO
Maintenance Control Centre (CCM)	NO
IT Control Centre (CCT)	NO
Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	NO
Passenger Counting / Queue Management (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Fast Track Solution (Indicar en OPCIONAL)	NO
<b>Access Control System (ACS)</b>	<b>sí</b>
<b>Fire Alarm &amp; [4.04] PVAS System Integration</b>	<b>sí</b>
<b>Closed Circuit Television (CCTV) System</b>	<b>sí</b>
Perimeter Intrusion and Detection System (PIDS)	NO
Staff Badging System	NO
Automated Number Plate Recognition System (ANPR) System	NO
<b>Panic Alarm / Help Point System</b>	<b>sí</b>
Screening System Integration	NO
Automatic Barrier Control System	NO
<b>Crash Alarm System</b>	<b>sí</b>
Security System Integration (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Airside Security Checkpoint System	NO
<b>Building Management System (BMS)</b>	<b>sí</b>
<b>Seismi and Tsunami Alert System</b>	<b>sí</b>
<b>Cable Management System</b>	<b>sí</b>
<b>Public Address System (PAS) &amp; [4.04] PVAS System</b>	<b>sí</b>
Network Management System (NMS)	NO
Information Security and Cyber Security (Indicar en OPCIONAL)	NO
Ground/Air Radio System	NO
Virtual Solution Hosting and Management	NO
<b>Master Clock System</b>	<b>sí</b>
<b>Local Area Network (LAN)</b>	<b>sí</b>
<b>Airport Wireless System</b>	<b>sí</b>
Data Centre (Primary & Secondary)	NO
Communications Rooms	NO
Communications Cabinets	NO
Integration Test Facility (ITF)	NO
<b>Structured Cabling System</b>	<b>sí</b>
Grounding System	NO
Pathways	NO
Antenna Farm	NO
Backup & data recovery	NO

A continuación, se muestra el detalle de las inversiones que se consideran adecuadas retirar para el cálculo del ratio de Oficinas del Terminal:

**Tabla 38. Inversiones totales retiradas**

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	<b>81,845,180</b>
MEP	67,424,234
ICT	14,420,946
<b>Swing</b>	<b>46,086,675</b>
MEP	35,270,965
ICT	10,815,709
<b>Doméstico</b>	<b>19,728,909</b>
MEP	14,321,055
ICT	5,407,855
<b>Internacional</b>	<b>18,657,472</b>
MEP	13,249,618
ICT	5,407,855
<b>Señalética</b>	<b>4,362,738</b>
<b>Equipos aeroportuarios</b>	<b>70,855,617</b>
<b>Inversiones Retiradas</b>	<b>241,536,591</b>

Por lo tanto, las inversiones consideradas únicamente para determinar el ratio de Oficinas del Terminal, son las siguientes:

**Tabla 39. Inversiones totales consideradas**

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	<b>203,387,454</b>
Swing	<b>116,442,943</b>
Doméstico	<b>68,555,161</b>
Internacional	<b>46,043,859</b>
Señalética	-
Equipos aeroportuarios	-
<b>Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal</b>	<b>434,429,418</b>

Finalmente, el cálculo del ratio por metro cuadrado de las Oficinas dentro del Terminal queda determinado por la división de las Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal entre los metros cuadrados total del Terminal de Pasajeros:

**Tabla 40. Ratio Terminal ajustado**

Componentes	Resultado
Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal	434,429,418
Área total del terminal de pasajeros (m <sup>2</sup> )	265,000
<b>Ratio Terminal (US\$/m<sup>2</sup>)</b>	<b>1,639.36</b>

- **Ratio Generales**

Se considera adecuado retirar en su totalidad los conceptos relacionados a los “Ratios Generales”, ya que dichas inversiones están relacionadas a servicios que son recuperados en otras tarifas cobradas a los usuarios intermedios: cargos por consumo de energía eléctrica, cargo por consumo de agua, etc. El resumen de los conceptos de estos edificios no considerados es el siguiente:

- Edificios auxiliares Landside
- Sistema de obtención de agua cruda
- PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales
- Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside
- Redes y sistemas eléctricos Landside
- Planta de generación eléctrica
- Planta de producción de agua helada
- Depósito de combustible

Dichos conceptos se explicaron previamente en una sección anterior.

- **Ratio Transversales**

Debido a que no se consideran todas las inversiones del Terminal de Pasajeros, pues se retiran diversas de ellas (lo cual se detalló en la sección de Ratio Terminal), es necesario volver a calcular los ratios transversales ya que se tiene una nueva incidencia de la inversión directa:

**Tabla 41. Ratio Transversales ajustado**

Inversión Landside (US\$)	1,085,867,884
Inversión Oficinas del Terminal de Pasajeros (US\$)	434,429,418
<b>Factor de incidencia</b>	<b>40.01%</b>
<b>MOU Memorandum of Understanding</b>	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$) 2,817,638	
Factor de incidencia 40.01%	
Monto de inversión MOU 1,127,337	
Área total terminal (m <sup>2</sup> ) 265,000	
<b>Ratio US\$ / m<sup>2</sup></b> <b>4.25</b>	
<b>Design</b>	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$) 72,749,663	
Factor de incidencia 40.01%	
Monto de inversión Design 29,107,140	
Área total terminal (m <sup>2</sup> ) 265,000	
<b>Ratio US\$ / m<sup>2</sup></b> <b>109.84</b>	
<b>Early Works</b>	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$) 27,906,105	
Factor de incidencia 40.01%	
Monto de inversión Early works 11,165,232	
Área total terminal (m <sup>2</sup> ) 265,000	
<b>Ratio US\$ / m<sup>2</sup></b> <b>42.13</b>	
<b>Site Management</b>	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$) 10,941,291	
Factor de incidencia 40.01%	
Monto de inversión Site Management 4,377,611	
Área total terminal (m <sup>2</sup> ) 265,000	
<b>Ratio US\$ / m<sup>2</sup></b> <b>16.52</b>	
<b>Ratio Transversales Oficinas del Terminal (US\$ / m<sup>2</sup>)</b>	<b>172.74</b>

Finalmente, el *Ratio de las Oficinas del Terminal*, es el resultado de la sumatoria de los ratios previamente detallados:

**Tabla 42. Ratio Oficinas del Terminal**

	<b>TUUA</b>	<b>Oficinas del Terminal</b>
Ratio Terminal (USD/m <sup>2</sup> )	2,550.82	1,639.36
Ratio Generales (USD/m <sup>2</sup> )	345.23	-
Ratio Transversales (USD/m <sup>2</sup> )	305.16	172.74
<b>Ratio Terminal + Generales + Transversales (USD/m<sup>2</sup>)</b>	<b>3,201.21</b>	<b>1,812.10</b>

## INFORME CONJUNTO N° 00278-2025-IC-OSITRAN

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

De : **FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**  
Gerente de Supervisión y Fiscalización

Asunto : Recursos de Reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN

Fecha : 11 de diciembre de 2025

Firmado por:  
**CHOCANO PORTILLO**  
Javier Eugenio Manuel  
202420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 11/12/2025  
19:12:20 -0500

Firmado por:  
**JARAMILLO TARAZONA**  
Francisco FAU  
20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 12/12/2025  
10:09:58 -0500

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

### I. OBJETO

1. Emitir pronunciamiento sobre los recursos de reconsideración interpuestos por PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A. (en adelante, PLUS ULTRA), LATAM AIRLINES PERÚ S.A. (en adelante, LATAM AIRLINES), SKY AIRLINES PERÚ S.A.C. (en adelante, SKY AIRLINES), AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. SUCURSAL DEL PERU (en adelante, AIR EUROPA), UNITED AIRLINES INC. (en adelante, UNITED AIRLINES), AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ (en adelante, AMERICAN AIRLINES) y AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ (en adelante, AEROVÍAS DE MÉXICO) contra la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de **Almacenes para el Equipaje Rezagado** para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (en adelante, Mandato de Acceso) en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJC).

### II. ANTECEDENTES

2. Mediante comunicaciones recibidas entre el 05 de setiembre y 02 de diciembre de 2024, PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) presentaron solicitudes de emisión de mandatos de acceso para acceder a la facilidad esencial, entre otros, de Almacenes para el Equipaje Rezagado para brindar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJC.
3. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0014-2025-PD-OSITRAN del 24 de enero de 2025, se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Almacenes para el Equipaje Rezagado para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJC (en adelante, Proyecto de Mandato).
4. Mediante los Oficios N° 0081, N° 0082, N° 0083, N° 0084, N° 0085, N° 0086, N° 0087 y N° 0080-2025-PD-OSITRAN, se notificó a PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES, AEROVÍAS DE MÉXICO y LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario), respectivamente, el Proyecto de Mandato.
5. Mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0277 y las Cartas N° S/N, recibidas el 26 de febrero de 2025, LAP y las Aerolíneas solicitantes del mandato, con excepción de AMERICAN AIRLINES, respectivamente, remitieron al Ositrán sus comentarios respecto del Proyecto de Mandato.
6. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, del 09 de abril de 2025 sustentada en el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN, el Ositrán dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con

Visado por:  
**ZAMORA BARBOZA**  
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 11/12/2025 19:49:17 -0500

Visado por:  
**ZEGARRA ROMERO**  
Jose Hector FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 11/12/2025 19:24:43 -0500

Visado por:  
**CAMPOS FLORES**  
Luis Danilo FAU 20420248645 soft  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 11/12/2025 19:17:58 -0500

Visado por:  
**MAMANI OSORIO Ernesto**  
Alberto FAU 20420248645 hard  
Motivo: Firma Digital  
Fecha: 11/12/2025 19:08:40 -0500

- el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado**); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso.
7. Mediante los Oficios N° 00314, N° 00315, N° 00316, N° 00317, N° 00318, N° 00319, N° 00320 y N° 00313-2025-PD-OSITRAN, se notificó a PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES, AEROVÍAS DE MÉXICO y LAP, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN y el modelo económico de sustento.
  8. Mediante la Carta S/N del 29 de abril de 2025, LATAM AIRLINES solicitó, entre otros, la remisión del modelo de Excel que sustenta el cargo de acceso correspondiente al Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN; asimismo, solicitó que el plazo para la presentación del recurso de reconsideración contra la citada resolución se contabilice a partir del día hábil siguiente a la fecha en que el Ositrán cumpla con notificar de forma completa la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN.
  9. Mediante el Oficio N° 0384-2025-PD-OSITRAN del 06 de mayo de 2025, se comunicó a LATAM AIRLINES que, a través del Oficio N° 00315-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán cumplió con notificar adecuadamente, entre otras, la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, acompañada de su respectivo modelo económico de sustento. En ese sentido, el cómputo del plazo para la presentación del recurso de reconsideración inició a partir del día hábil siguiente a la notificación del citado oficio.
  10. Mediante las Cartas S/N, recibidas entre el 06 y 07 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN.
  11. Mediante el Oficio N° 06850-2025-GSF-OSITRAN, notificado el 15 de mayo de 2025, se trasladó a LAP los recursos de reconsideración presentados por las Aerolíneas en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, a fin de que pueda presentar las alegaciones u observaciones que consideren necesarias dentro del plazo de cinco (05) días hábiles.
  12. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-00210, recibida el 22 de mayo de 2025, LAP solicitó se otorgue un plazo adicional de cinco (05) días hábiles respecto del plazo original otorgado mediante el Oficio N° 06850-2025-GSF-OSITRAN; a efectos de hacer sus comentarios a los recursos de impugnación presentados por las Aerolíneas.
  13. Mediante los Oficios N° 07433, N° 07434, N° 07436, N° 07437, N° 07439, N° 07440 y N° 07441-2025-GSF-OSITRAN, del 29 de mayo de 2025, se solicitó a AMERICAN AIRLINES, PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y AEROVÍAS DE MÉXICO, respectivamente, indicar si consideran que la emisión del informe que sustenta la resolución de los recursos de reconsideración constituye una situación de emergencia que requiera la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, en virtud del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.
  14. Mediante el Oficio N° 07442-2025-GSF-OSITRAN, notificado el 29 de mayo de 2025, se solicitó a LAP indicar si considera que la emisión del informe que sustenta la resolución de los recursos de reconsideración constituye una situación de emergencia que requiera la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva; asimismo, se le concedió el plazo adicional solicitado para presentar sus evaluaciones a los recursos de reconsideración.
  15. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-00226, recibida el 02 de junio de 2025, LAP solicitó se sirva considerar la emisión del informe que sustente la resolución de los recursos de

- reconsideración presentados por las Aerolíneas en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, como una situación de emergencia.
16. Mediante las Cartas S/N, recibidas el 2 de junio de 2025, los usuarios intermedios PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, AIR EUROPA y AEROVÍAS DE MÉXICO expresaron su posición respecto a si corresponde considerar sus recursos de reconsideración como una situación de emergencia.
  17. El 13 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) emitió el Informe N° 00104-2025-GRE-OSITRAN a través del cual analiza el extremo de los recursos de reconsideración referido a la determinación del cargo de acceso correspondiente al servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado) en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.
  18. El 20 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe N° 00178-2025-IC-OSITRAN, a través del cual analizan el extremo de los recursos de reconsideración referido a las cláusulas específicas del Mandato de Acceso, recomendando que sea declarado infundado. Adicionalmente, en dicho informe se recomendó a la Gerencia General poner en consideración de la Presidencia Ejecutiva la emisión del pronunciamiento como una medida de emergencia.
  19. Mediante el Memorando N° 00447-2025-GG-OSITRAN, del 21 de agosto de 2025, la Gerencia General remitió para consideración de la Presidencia Ejecutiva el proyecto de Resolución de Presidencia, así como los Informes N° 00104-2025-GRE-OSITRAN y N° 00178-2025-IC-OSITRAN, emitidos por la GRE, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de la Asesoría Jurídica, respectivamente.
  20. Mediante proveído del 21 de agosto de 2025, recaído en el Memorando N° 00447-2025-GG-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva devolvió los documentos remitidos por la Gerencia General a fin de que sean elevados para aprobación del Consejo Directivo en su oportunidad.
  21. Con fecha 02 de setiembre de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00192-2025-IC-OSITRAN que adjunta el Informe N° 00104-2025-GRE-OSITRAN que resuelve los recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN. Cabe precisar que los mismos fueron devueltos para que, de corresponder, proceda a actualizar los informes de acuerdo a criterios adoptados en la Resolución CD 019-2025.
  22. El 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) remitió a la GSF el Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN, a través del cual analiza el extremo de los recursos de reconsideración referido a la determinación del cargo de acceso correspondiente al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Almacenes para el Equipaje Rezagado) en el Nuevo Terminal del AIJC

### **III. ANÁLISIS**

23. El presente análisis se realiza abordando como cuestiones previas la calificación, admisibilidad y procedencia de los recursos de reconsideración interpuestos en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN; y, posteriormente, se exponen y analizan los argumentos formulados por las Aerolíneas.

#### **III.1. Cuestiones previas**

##### **III.1.1. Calificación de los recursos**

24. De acuerdo con el numeral 3 del artículo 86<sup>1</sup> del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG), es un deber de la autoridad, en los procedimientos administrativos, encauzar de oficio el procedimiento, cuando advierta cualquier error u omisión de los administrados, sin perjuicio de la actuación que les corresponda a ellos.
25. Asimismo, el artículo 223<sup>2</sup> del TUO de la LPAG señala que el error en la calificación del recurso por parte del recurrente no será obstáculo para su tramitación siempre que del escrito se deduzca su verdadero carácter.
26. En el presente caso, mediante las Cartas S/N, recibidas entre el 06 y 07 de mayo de 2025, PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES y AMERICAN AIRLINES, calificaron sus impugnaciones presentadas en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN como recursos de apelación. Por su lado, mediante la Carta S/N, recibida el 07 de mayo de 2025, AEROVÍAS DE MÉXICO presentó su impugnación en contra de la citada resolución como un recurso de reconsideración.
27. A efectos de calificar las impugnaciones presentadas, debe tenerse en cuenta que la competencia para la emisión de mandatos de acceso recae en el Consejo Directivo del Ositrán, de acuerdo con el artículo 44<sup>3</sup> del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por la Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN (en adelante, REMA). Esta competencia se ejerce como instancia única por cuanto el Consejo Directivo es el órgano de dirección máximo del Ositrán, de conformidad con el párrafo 6.1 del artículo 6 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos.
28. De otro lado, según el numeral 10 del artículo 9<sup>4</sup> del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, ROF), establece que una de las funciones de la Presidencia Ejecutiva es adoptar medidas de emergencia sobre los asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo.
29. En el presente caso, al haberse configurado los supuestos normativos para la adopción de medidas de emergencia, a través de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dictó el Mandato de Acceso como instancia única, en ejercicio de la función del Consejo Directivo prevista en el artículo 44 del REMA y en aplicación de la atribución contemplada en el numeral 10 del artículo 9 del ROF.

<sup>1</sup> TUO de la LPAG:

"Artículo 86.- Deberes de las autoridades en los procedimientos  
Son deberes de las autoridades respecto del procedimiento administrativo y de sus partícipes, los siguientes: (...) 3. Encauzar de oficio el procedimiento, cuando advierta cualquier error u omisión de los administrados, sin perjuicio de la actuación que les corresponda a ellos."

<sup>2</sup> TUO de la LPAG:

"Artículo 223.- Error en la calificación  
El error en la calificación del recurso por parte del recurrente no será obstáculo para su tramitación siempre que del escrito se deduzca su verdadero carácter."

<sup>3</sup> REMA:

"Artículo 44.- Casos de emisión de un Mandato de Acceso.  
El Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso, a solicitud del usuario intermedio, en los siguientes supuestos:  
a) Cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas.  
b) En los casos en que, habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, o culminada la negociación directa, la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso."

<sup>4</sup> ROF:

"Artículo 9.- Funciones de la Presidencia Ejecutiva  
Son funciones de la Presidencia Ejecutiva, las siguientes: (...) 10. Adoptar medidas de emergencia sobre asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo;  
(...)."

30. Ahora bien, al tratarse de una decisión emitida por un órgano que constituye única instancia, la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN solo puede ser impugnada a través de un recurso de reconsideración, de conformidad con el artículo 219<sup>5</sup> del TUO de la LPAG. En ese sentido, si bien las Aerolíneas, con excepción de AEROVÍAS DE MÉXICO, presentaron sus impugnaciones como recursos de apelación, sus pretensiones consisten en la revisión de lo resuelto en sede administrativa, lo cual solo puede ser efectuado vía recursos de reconsideración.
31. Efectivamente, tras el análisis de los recursos presentados, su verdadera naturaleza corresponde a recursos de reconsideración, toda vez que tienen como objeto cuestionar en sede administrativa las condiciones y el cargo de acceso correspondiente al Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN.
32. En consecuencia, en cumplimiento del deber de encauzamiento y el artículo 223 del TUO de la LPAG, las impugnaciones presentadas por PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES y AMERICAN AIRLINES deben ser calificadas como recursos de reconsideración.

### III.1.2. Admisibilidad y procedencia de los recursos de reconsideración

33. De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 219 del TUO de la LPAG, el recurso de reconsideración se interpone ante el órgano que dictó el acto impugnado y debe sustentarse en nueva prueba, salvo en el caso de los actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia en los que no se requiere de nueva prueba.
34. En el presente caso, la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN materia de impugnación fue emitida por la Presidencia Ejecutiva como única instancia del procedimiento para la emisión de mandatos de acceso; en ese sentido, los recursos de reconsideración no requieren sustentarse en nueva prueba.
35. Por otro lado, con relación al plazo para la interposición, el numeral 2 del artículo 218<sup>6</sup> del TUO de la LPAG dispone que dicho plazo es de quince (15) días hábiles. Al respecto, entre el 10 y 14 de abril de 2025, se notificó a PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN y el modelo económico de sustento; siendo que, entre el 06 y 07 de mayo de 2024, se recibieron sus recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN.
36. Considerando ello, como se verifica en el siguiente cuadro, los recursos de reconsideración presentados por las Aerolíneas fueron interpuestos dentro del plazo dispuesto en el numeral 2 del artículo 218 del TUO de la LPAG.

**Cuadro N° 01.**  
**Plazos para la interposición de los recursos**

Item	USUARIO INTERMEDIO	FECHA DE NOTIFICACIÓN	PLAZO PARA IMPUGNAR	FECHA DE RECURSO
1	PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.	11/04/2025	08/05/2025	07/05/2025

<sup>5</sup> TUO de la LPAG:

"Artículo 219.- Recurso de reconsideración

*El recurso de reconsideración se interpondrá ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y deberá sustentarse en nueva prueba. En los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia no se requiere nueva prueba. (...)."*

<sup>6</sup> TUO de la LPAG:

"Artículo 218. Recursos administrativos

218.1 Los recursos administrativos son: (...)

218.2 El término para la interposición de los recursos es de quince (15) días perentorios, (...)."

ITEM	USUARIO INTERMEDIO	FECHA DE NOTIFICACIÓN	PLAZO PARA IMPUGNAR	FECHA DE RECURSO
2	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.	14/04/2025	09/05/2025	07/05/2025
3	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.	11/04/2025	08/05/2025	06/05/2025
4	AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. SUCURSAL DEL PERU	10/04/2025	07/05/2025	07/05/2025
5	UNITED AIRLINES INC SUCURSAL DEL PERU	10/04/2025	07/05/2025	07/05/2025
6	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ	11/04/2025	08/05/2025	07/05/2025
7	AEROVIAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ	10/04/2025	07/05/2025	07/05/2025

Elaboración: GAJ

37. Adicionalmente, el artículo 221<sup>7</sup> del TUO de la LPAG establece que el recurso debe señalar el acto recurrido y cumplir con los demás requisitos previstos en el artículo 124 del TUO de la LPAG. En el caso en cuestión, de la revisión de los recursos de reconsideración interpuestos se advierte que estos cumplen con los requisitos establecidos en los artículos 124<sup>8</sup> y 221 del TUO de la LPAG, por lo que corresponde continuar con el procedimiento recursivo.

### III.2. Sobre los extremos de los recursos de reconsideración

38. Mediante las Cartas S/N recibidas entre el 6 y 7 de mayo de 2025, las Aerolíneas interpusieron recursos de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN.

#### A. Cláusulas del Mandato de Acceso, con excepción del valor del cargo de acceso

39. Con relación a las alegaciones de las Aerolíneas correspondientes al extremo referido a cláusulas específicas del Mandato de Acceso, en el siguiente cuadro se expone la evaluación realizada por las gerencias que suscriben el presente informe.

---

<sup>7</sup> TUO de la LPAG:

"Artículo 221.- Requisitos del recurso  
El escrito del recurso deberá señalar el acto del que se recurre y cumplirá los demás requisitos previstos en el artículo 124."

<sup>8</sup> TUO de la LPAG:

"Artículo 124.- Requisitos de los escritos  
Todo escrito que se presente ante cualquier entidad debe contener lo siguiente:  
1. Nombres y apellidos completos, domicilio y número de Documento Nacional de Identidad o carné de extranjería del administrado, y en su caso, la calidad de representante y de la persona a quien represente.  
2. La expresión concreta de lo pedido, los fundamentos de hecho que lo apoye y, cuando le sea posible, los de derecho.  
3. Lugar, fecha, firma o huella digital, en caso de no saber firmar o estar impedido.  
4. La indicación del órgano, la entidad o la autoridad a la cual es dirigida, entendiéndose por tal, en lo posible, a la autoridad de grado más cercano al usuario, según la jerarquía, con competencia para conocerlo y resolverlo.  
5. La dirección del lugar donde se desea recibir las notificaciones del procedimiento, cuando sea diferente al domicilio real expuesto en virtud del numeral 1. Este señalamiento de domicilio surte sus efectos desde su indicación y es presumido subsistente, mientras no sea comunicado expresamente su cambio. Asimismo, el correo electrónico o, de ser el caso, la casilla electrónica, conforme al artículo 20 de la presente ley.  
6. La relación de los documentos y anexos que acompaña, indicados en el TUPA.  
7. La identificación del expediente de la materia, tratándose de procedimientos ya iniciados."



Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<p><b>Cláusula Cuarta.- Plazo de vigencia y Fases del Contrato</b>          (...)</p> <p><b>Fases del Contrato y lineamientos aplicables</b></p> <p>4.2.6.2          (...)</p> <p><i>De igual manera, si el USUARIO INTERMEDIO requiere una actualización al Cronograma de Ejecución, podrá solicitarlo a LAP siguiendo el procedimiento definido en el Manual HUMO o documento que establezca LAP. El USUARIO INTERMEDIO acepta que no tendrá derecho a compensación o reclamo en contra de LAP por las eventuales modificaciones y/o retrasos en los hitos y cronogramas señalados en el presente numeral, ni por sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas. Si la actualización se realiza por causa del USUARIO INTERMEDIO, este acepta que no tendrá derecho a compensación o reclamo en contra de LAP por las eventuales modificaciones y/o retrasos en los hitos y cronogramas señalados en el presente numeral, ni por sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas.</i></p>	<p>Solicitamos que el texto incorpore la propuesta planteada por LAP, quedando de esta forma:</p> <p>Nueva propuesta:</p> <p><i>"De igual manera, si el USUARIO INTERMEDIO requiere una actualización al Cronograma de Ejecución, podrá solicitarlo a LAP siguiendo el procedimiento definido en el Manual HUMO o documento que establezca LAP. El USUARIO INTERMEDIO acepta que no tendrá derecho a compensación o reclamo en contra de LAP por las eventuales modificaciones y/o retrasos en los hitos y cronogramas señalados en el presente numeral, ni por sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas, siempre que dicha actualización no se realice por causa atribuible al USUARIO INTERMEDIO."</i></p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Las Aerolíneas proponen una modificación al texto del Mandato de Acceso en el sentido de aceptar uno de los textos propuestos por LAP durante el periodo de negociación, sin señalar en qué medida la redacción aprobada por el Ositrán les genera una afectación.</p> <p>Al respecto, debe tenerse en cuenta que la intervención del Ositrán a través de la emisión de un mandato de acceso, es supletoria a la libertad contractual de las partes; en ese sentido, durante el periodo de negociación estas tienen la potestad de aceptar las propuestas de su contraparte. No obstante, una vez realizada la solicitud de mandato, corresponde al este Organismo Regulador determinar los términos y condiciones en los que hubo desacuerdo.</p> <p>Así, cualquier propuesta en vía de reconsideración debe ser sustentada en una afectación como corresponde al derecho de contradicción, de conformidad con el artículo 120 del TUO de la LPAG, situación que no ocurren en el presente caso.</p> <p>Por lo demás, el texto planteado por las Aerolíneas no aporta suficiente claridad respecto de los escenarios regulados, referidos a las actualizaciones por pedido de las Aerolíneas y las actualizaciones por causa de ellas.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
			Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
<b>Cláusula Quinta. - Cargo de Acceso y forma de pago.-</b> <b>5.3</b> El Cargo de Acceso deberá abonarse por periodo adelantado, dentro de los siete (7) primeros Días calendario siguientes de recibida la factura de cada mes, por parte del USUARIO INTERMEDIO	<p><b>Aerovías de México:</b> Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron debidamente valorados en la Resolución Impugnada. (...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido</p> <p>En vista de los procedimientos internos que debe seguir nuestra representada para el procesamiento y pago de facturas, solicitamos que se modifique el plazo establecido en esta cláusula por un periodo de <b>treinta (30) días</b>, dentro del cual poder llevar a cabo nuestros procedimientos</p>	Sin comentarios	<p>Durante el proceso de negociación, las Partes negociaron un plazo para el cargo de acceso entre 7 y 10 días. El plazo de 30 días propuesto ahora por Aeroméxico no fue discutido en la etapa de negociaciones y por tanto no fue objeto de controversia.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible toda vez que implicaría incorporar un plazo que no ha sido previamente negociado.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación ni incorporar planteamientos que no hayan sido oportunamente negociados; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
5.5 LAP comunicará por escrito al USUARIO INTERMEDIO cualquier cambio vinculado con la cuenta. El USUARIO INTERMEDIO, se obliga a efectuar los pagos en la nueva cuenta abierta por LAP materia de la Comunicación, siempre y cuando la Comunicación haya sido hecha por lo menos con una anticipación de cinco (5) Días Hábiles de la fecha en la que el USUARIO INTERMEDIO deba hacer el depósito.	<p><b>Aerovías de México:</b> Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron debidamente valorados en la Resolución Impugnada.</p> <p>(...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido</p> <p>En vista de los procedimientos internos que debe seguir nuestra representada para el procesamiento y pago de facturas, solicitamos que se modifique el plazo establecido en esta cláusula por un periodo de diez <b>(10) días</b> en reemplazo de la regulación actual de cinco (5) días, toda vez que el plazo por nosotros propuesto permite poder llevar a cabo nuestros procedimientos.</p>	Sin comentarios	<p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p> <p>Se observa que el texto propuesto por la aerolínea no fue materia de desacuerdo entre las partes, lo cual se ve reflejado en la matriz de desacuerdos presentada en la solicitud de Mandato de Acceso.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación ni incorporar planteamientos que no hayan sido oportunamente negociados; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<p><b>5.7</b> El Cargo de Acceso mensual está sujeto a cualquier modificación que el OSITRAN pueda realizar, por lo que el USUARIO INTERMEDIO se compromete a sujetarse a dichos cambios.</p>	<p><b>Aerovías de México:</b> Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron debidamente valorados en la Resolución Impugnada. (...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido</p> <p>Con perspectiva general sobre la cláusula, consideramos esta una oportunidad a aprovechar para que eventuales modificaciones al cargo de acceso también sean revisadas con participación del Usuario Intermedio. De esta manera, solicitamos se incorpore dicha posibilidad.</p>		<p>Se observa que lo propuesto por la aerolínea no fue materia de desacuerdo entre las partes, lo cual se ve reflejado en la matriz de desacuerdos presentada en la solicitud de Mandato de Acceso.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación ni incorporar planteamientos que no hayan sido oportunamente negociados; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<p>5.8 El USUARIO INTERMEDIO podrá autorizar a LAP a compensar cualquier suma de dinero que tenga que pagar a favor del USUARIO INTERMEDIO (bajo cualquier contrato y/o título) contra cualquier adeudo que tenga el USUARIO INTERMEDIO en favor de LAP bajo este Mandato, conforme a las indicaciones del USUARIO INTERMEDIO. Dicha compensación no podrá ser tomada por el USUARIO INTERMEDIO como un obstáculo o excusa para no continuar con la debida ejecución del Mandato y el desarrollo de sus Actividades</p>	<p><b>Aerovías de México:</b>  Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron debidamente valorados en la Resolución Impugnada.  (...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido</p> <p>Solicitamos se contemple la posibilidad de que cualquier pago que también pueda realizarse sea mediante nota de crédito en favor del Usuario Intermedio</p>	Sin comentarios	<p>Se observa que lo propuesto por la aerolínea no fue materia de desacuerdo entre las partes, lo cual se ve reflejado en la matriz de desacuerdos presentada en la solicitud de Mandato de Acceso.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><b>Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO</b>  (...)</p> <p>6.1.3 La entrega de la posesión del(las) Área(s) al USUARIO INTERMEDIO por parte de LAP o un tercero que LAP designe, se realizará una vez cumplidos los siguientes requisitos:</p>	<p>Mantenemos nuestra observación respecto a la eliminación del numeral i del artículo 6.1.3, ya que su redacción actual permite a LAP condicionar la entrega del área a su aprobación del Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo. Este requisito resulta incompatible con la naturaleza de una facilidad esencial, la cual debe encontrarse completamente habilitada</p>	Sin comentarios	<p>El ítem i) de la cláusula contiene el texto “De ser el caso”, el cual implica una situación hipotética, es decir, no necesariamente va a suceder.</p> <p>En el presente caso, salvo que los Usuarios Intermedios pretendan llevar a cabo la ejecución de una obra que forme parte de la habilitación dentro de</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<p>i. De ser el caso, la aprobación de LAP del Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo que contenga el diseño final del proyecto de Habilitación.</p> <p>ii. La Garantía de Fiel Cumplimiento y las Pólizas de Seguro estén vigentes.</p> <p>iii. El USUARIO INTERMEDIO no tenga deudas <b>vencidas</b> frente a LAP.”</p>	<p>desde el inicio del acceso. En un mandato de acceso, no corresponde trasladar al Usuario Intermedio el costo ni la responsabilidad de “habilitar” espacios básicos como talleres, oficinas u otros ambientes operativos.</p> <p>Por ello debe eliminarse el primer numeral y quedar de esta forma:</p> <p><i>“6.1.3 La entrega de la posesión del(las) Área(s) al USUARIO INTERMEDIO por parte de LAP o un tercero que LAP designe, se realizará una vez cumplidos los siguientes requisitos:</i></p> <p><i>i. La Garantía de Fiel Cumplimiento y las Pólizas de Seguro estén vigentes.</i></p> <p><i>ii. El USUARIO INTERMEDIO no tenga deudas vencidas frente a LAP.”</i></p>		<p>las facilidades esenciales, deberán de presentar la información requerida por LAP.</p> <p>Si los Usuarios Intermedios consideran que no es necesario llevar a cabo una fase de habilitación sobre las áreas entregadas no resultaría aplicable el requisito establecido en el ítem i).</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>6.1.5 Desde la fecha en que se produzca la entrega del(las) Área(s) al USUARIO INTERMEDIO, este último tendrá a su exclusivo cargo y responsabilidad la posesión, protección, seguridad, vigilancia, control, cuidado y custodia de: (i) el(las) Área(s); y, (ii) las construcciones, hasta la fecha en que cumpla con la devolución de ésta(s) a favor de LAP, conforme a lo indicado en esta cláusula.</p>	<p>La noción de una supuesta “fase de habilitación” para áreas como oficinas ejecutivas o de mantenimiento, no tiene sustento en el texto del mandato ni en ninguna diferenciación entre tipos de habilitación. La categoría de “oficina gris” o vacía, según la definición propuesta, es improcedente. Las intervenciones que el Usuario Intermedio pudiera realizar deben entenderse como mejoras, no como habilitación previa al uso.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Ver comentario cláusula 6.1.3</p> <p>Por lo mismo, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>6.3.1 El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que el(las) Área(s) es(son) un(os) espacio(s) físico(s) vacío(s) y que es de su cuenta, costo y riesgo, la habilitación de la infraestructura que haga falta y sea necesaria para el desarrollo íntegro del</p>	<p>Debe mantenerse la redacción actual del numeral 6.3.1, donde se reconoce expresamente que las áreas entregadas se encuentran en condiciones adecuadas para desarrollar las actividades establecidas en el mandato. Modificar esta disposición abriría la puerta a una entrega</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Ver comentario cláusula 6.1.3</p> <p>Por lo mismo, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
Contrato y de sus Actividades, de acuerdo con su Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo, según criterio de LAP, lo que incluye, pero no se limita a, los conceptos que involucran las Fases y las Mejoras a lo largo de la vigencia del Contrato, que sean necesarias para la ejecución del mismo.	deficiente de la facilidad esencial, vaciando de contenido la obligación de garantizar el acceso efectivo al servicio.		
6.4.1 El USUARIO INTERMEDIO será el único responsable por la planificación, diseño, mantenimiento, habilitación y operación del(las) Área(s) conforme a lo previsto en el Contrato	<p>Mantenemos nuestra observación respecto al numeral 6.4.1, en tanto atribuye al Usuario Intermedio obligaciones que corresponden exclusivamente a LAP. No resulta procedente asignarle la responsabilidad de planificar, diseñar ni habilitar las áreas, puesto que el acceso debe darse sobre una facilidad esencial ya operativa. En los supuestos en que el Usuario Intermedio ejecute alguna intervención, esta se encuentra regulada bajo el régimen de Mejoras, no de habilitación.</p> <p>En consecuencia, debe ajustarse la redacción a fin de evitar trasladar obligaciones estructurales del concesionario al Usuario Intermedio.</p>	Sin comentarios	<p>Ver comentario cláusula 6.1.3</p> <p>Asimismo, precisar que la cláusula no traslada obligaciones estructurales del Concesionario al Usuario Intermedio, como se mencionó en párrafos anteriores, la necesidad de la habilitación de las áreas la deciden las mismas aerolíneas en función a sus requerimientos operativas.</p> <p>Por lo mismo, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
6.4.11 En caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando Actividades diferentes a las establecidas en el Anexo N°1 – Condiciones Particulares en el (las) Área(s) del presente Contrato, previo apercibimiento por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO, procederá a desocupar el Área en un plazo de quince (15) Días Hábiles. Sin perjuicio de ello, toda vez que el USUARIO INTERMEDIO realizó actos que desnaturalizaron el objeto del Contrato,	Mantenemos nuestra observación respecto a este numeral, ya que configura una cláusula resolutoria expresa basada únicamente en el criterio unilateral de LAP, sin prever mecanismo alguno para que el Usuario Intermedio pueda ejercer su derecho de defensa o subsanar la supuesta infracción. Esta situación ya ha generado conflictos anteriores, como cuando LAP pretendió modificar la naturaleza de un área operativa utilizada por el gerente del aeropuerto a categoría comercial, lo que fue materia de	Sin comentarios	<p>Al respecto, el presente Mandato de Acceso regula las condiciones de acceso a la facilidad esencial de Almacenes para Equipaje Rezagado, siendo la actividad específica el almacenamiento y resguardo del equipaje que, por alguna razón, no llegaron a su destino o no fueron entregados a sus propietarios.</p> <p>Por tanto, en tales facilidades solo se pueden realizar actividades vinculadas al servicio para el cual son provistas, de</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
este se dará por resuelto desde el día en que LAP notifique dicho incumplimiento a este, siendo de aplicación a partir de dicho momento las condiciones comerciales vigentes.	<p>controversia hasta el Tribunal de Solución de Controversias.</p> <p>Esta redacción no solo genera un desequilibrio contractual contrario al principio de equivalencia prestacional, sino que además infringe los artículos 1429 y 1430 del Código Civil, que exigen: (i) la notificación previa al incumplidor con un plazo razonable para subsanar, y (ii) la determinación precisa de la prestación cuya inobservancia daría lugar a la resolución. El término “actos que desnaturalicen el contrato” resulta excesivamente amplio e impreciso.</p> <p>De mantenerse esta cláusula, se recomienda establecer: (i) Un procedimiento previo de comunicación que otorgue al Usuario Intermedio un plazo razonable para subsanar o formular descargos, y (ii) La posibilidad de someter el desacuerdo a OSITRAN antes de la resolución, conforme a lo previsto en el artículo 53 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, que otorga al Tribunal un plazo mínimo de veinte (20) días para resolver.</p>		<p>manera consistente con el objetivo de hacer un uso eficiente de la infraestructura necesaria para su prestación, caso contrario, se estaría desnaturalizando el objeto del Mandato.</p> <p>Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 36 del REMA, los contratos de acceso tienen naturaleza privada y le son aplicables las normas civiles y comerciales pertinentes.</p> <p>Bajo ese marco normativo, a los contratos de acceso resulta de aplicación lo establecido en el artículo 1428 del Código Civil: <i>“En los contratos con prestaciones recíprocas, cuando alguna de las partes falta al cumplimiento de su prestación, la otra parte puede solicitar el cumplimiento o la resolución del contrato y, en uno u otro caso, la indemnización de daños y perjuicios. (...)”</i>; en ese sentido, la resolución contractual contemplada en el proyecto de Mandato de Acceso se condice con el marco legal vigente en materia civil y, en esa medida, tal disposición no conlleva un desequilibrio contractual como señalan los usuarios intermedios.</p> <p>Cabe precisar que, este pronunciamiento va en línea con lo señalado mediante Informe Conjunto N° 00123-2022-IC-OSITRAN que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
			<p>que aprobó el Mandato de Acceso de Oficinas Operativas.</p> <p>Por lo expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><b>Cláusula Séptima. – Reubicación del (de las) Área(s).</b></p> <p>7.5 Los incumplimientos a que se refiere la presente cláusula no podrán ser objeto del mecanismo de subsanación a que hace referencia la Cláusula Décimo Tercera.</p>	<p><b>Aerovías de México:</b></p> <p>Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron debidamente valorados en la Resolución Impugnada.</p> <p>(...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido</p> <p>Se solicita que se precise que si será posible subsanar incumplimientos relacionados con la reubicación Referente a la cláusula 7.6 [actual cláusula 7.5], podríamos ver la posibilidad de incluir para método de subsanar lo relacionado a la reubicación de las áreas a serle asignadas al Usuario Intermedio</p>	Sin comentarios	<p>Se observa que el texto propuesto por la aerolínea no fue materia de desacuerdo entre las partes, lo cual se ve reflejado en la matriz de desacuerdos presentada en la solicitud de Mandato de Acceso.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<p><b>Cláusula Décima- Responsabilidad.</b></p> <p>-</p> <p>(...)</p> <p>10.1 EL USUARIO INTERMEDIO declara que LAP no tendrá ninguna responsabilidad en los casos a que se refiere en el párrafo precedente, de producirse cualquier clase de daños y perjuicios por los daños referidos, debiendo, en tales casos, mantenerla indemne de cualquier acción o reclamo de terceros.</p>	<p>Conforme al artículo 1986 del Código Civil, son nulos los convenios que limiten anticipadamente la responsabilidad por dolo o culpa inexcusable. Esta prohibición se refuerza en los artículos 1321 y 1328 del mismo Código, que consagran la obligación de indemnizar por dolo o culpa grave, y declaran nulas las cláusulas que eximan de responsabilidad en estos casos.</p> <p>Doctrinariamente, autores como Mazeaud &amp; Tunc sostienen que admitir tales pactos implicaría obligar a la víctima a soportar los daños causados intencionalmente, lo cual es inaceptable. Por ello, mantener esta cláusula en el Mandato de Acceso sería jurídicamente inviable, y corresponde su eliminación.</p> <p>Debe decir: "<i>EL USUARIO INTERMEDIO declara que LAP no tendrá ninguna responsabilidad en los casos a que se refiere en el párrafo precedente, de producirse cualquier clase de daños y perjuicios por los daños referidos, debiendo, en tales casos, mantenerla indemne de cualquier acción o reclamo de terceros, siempre que LAP no sea responsable por dolo o culpa inexcusable</i>"</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Como se mencionó en el Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN, que sustento el Mandato de Acceso de Equipaje Rezagado, la responsabilidad del Usuario Intermedio frente a LAP y a terceros, por daños ocasionados como consecuencia del desarrollo de sus actividades, se encuentra prevista en el numeral 10.1 del proyecto de mandato.</p> <p>Por otro lado, el numeral 10.2 establece la responsabilidad de LAP frente a los Usuarios Intermedios y a terceros, por daños ocasionados por el desarrollo de sus actividades. Por tanto, se observa que existe un equilibrio de responsabilidades para ambas partes del mandato, por cuanto el propio Mandato de Acceso prevé también la responsabilidad del Concesionario.</p> <p>Cabe precisar que la cláusula se encuentra en el numeral 10.1 del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de almacenes para equipaje rezagado que fue dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN.</p> <p>Por lo expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><b>Cláusula Décimo Primera. - Solicitud de autorizaciones. -</b></p>	<p><b>Aerovías de México:</b></p> <p>Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Se observa que el texto propuesto por la aerolínea no fue materia de desacuerdo entre las partes, lo cual se ve reflejado en la matriz de</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<p>11.2 El USUARIO INTERMEDIO se compromete a acreditar ante LAP a los miembros del personal que contarán con autorización para ingresar a las instalaciones del Aeropuerto, con una anticipación de cuarenta y ocho (48) horas al inicio de las Actividades, entregando la lista del personal empleado, en la cual deberá indicar: (i) nombre completo, (ii) documento de identidad, (iii) la función o actividades concretas a desarrollar en las Áreas dentro del Aeropuerto. La información requerida para otorgar las autorizaciones podrá ser variada por LAP. El USUARIO INTERMEDIO queda obligado además a informar a LAP respecto de cualquier otra persona que realice funciones en el Aeropuerto, de cualquier forma, o modalidad, como consecuencia del presente Mandato, considerando lo señalado en el párrafo siguiente.</p> <p>Sin perjuicio de la entrega de la lista del Personal empleado, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a informar de forma previa a LAP sobre cualquier persona que, por encargo suyo, realizará funciones en el Aeropuerto, bajo cualquier forma o modalidad, en el marco del Mandato.</p> <p>Asimismo, en caso de que por alguna circunstancia operativa o de seguridad del Aeropuerto, LAP regule un procedimiento distinto al antes indicado, el USUARIO INTERMEDIO se compromete a cumplirlo, siempre</p>	<p>mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron debidamente valorados en la Resolución Impugnada.</p> <p>(...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido</p> <p>Revisar esta cláusula toda vez que los Usuarios Intermedios no deberían hacerse responsables por cualquier otra persona que realice funciones en el Aeropuerto, de cualquier forma, o modalidad, por lo que solicitamos se elimine dicha referencia.</p> <p>Adicionalmente, se verifica que LAP tendrá acceso a datos personales de los miembros del personal del Usuario Intermedio que contarán con autorización para ingresar a las instalaciones del Aeropuerto (nombre completo, número de documento de identidad, y la función o actividades concretas a desarrollar en las Áreas dentro del Aeropuerto), por lo que se solicita que se regule el tratamiento de dichos datos personales</p>		<p>desacuerdos presentada en la solicitud de Mandato de Acceso.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
que este haya sido informado con diez (10) días hábiles de anticipación al USUARIO INTERMEDIO, para que el USUARIO INTERMEDIO pueda hacer las adecuaciones correspondientes.			
<p><b>Cláusula Décimo Segunda. - Obligaciones generales del USUARIO INTERMEDIO.-</b></p> <p>12.4 El USUARIO INTERMEDIO podrá implementar y ejecutar todas las Mejoras que sean necesarias para la operación del USUARIO INTERMEDIO -dentro del (de las) Área(s)- de acuerdo con lo establecido en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP, previa aprobación expresa y por escrito de LAP. Sin perjuicio de lo expuesto, el USUARIO INTERMEDIO deberá entregar los planos finales correspondientes una vez realizadas las mismas. La ejecución de las <b>construcciones</b> y/o Mejoras y aquellos gastos necesarios para realizarlas, incluyendo la revisión del proyecto y supervisión de las obras a ejecutarse, si fuera el caso, así como las Licencias correspondientes, sin excepción, serán de cuenta exclusiva y responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO.</p>	<p>No existirán trabajos de construcción. Reiteramos que debe ceñirse a lo establecido en la Cláusula 16.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Ver comentario cláusula 6.1.3</p> <p>Por lo mismo, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>12.7.3. Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por LAP que se encuentren relacionados de manera directa o indirecta con el presente Contrato, siempre que estos se realicen con un</p>	<p>Solicitamos que se incorpore la modificación presentada puesto que esta en equivalencia a lo que LAP ha agregado como imitación respecto a su obligación de brindar información, si no se hace esto se está generando una asimetría entre las partes:</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Al respecto, se observa que en los documentos presentados por las partes se evidencian inconsistencias en sus comentarios, refiriéndose cada parte a un agregado distinto, a lo cual LAP señaló que existía acuerdo entre las partes y los Usuarios Intermedios lo contrario, optando el regulador por</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
mínimo de cinco (5) días hábiles de anticipación.	<p>"12.7.3 Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por LAP que se encuentren relacionados de manera directa o indirecta con el presente Contrato, siempre que dicha información no sea de carácter confidencial y pueda ser compartida por el USUARIO INTERMEDIO."</p>		<p>considerar el texto que si fue materia de acuerdo.</p> <p>Por tanto, no corresponde en vía de reconsideración modificar el texto que fue acordado por las partes en la primera reunión de negociación, el cual establece plazos para los pedidos de documentación a los Usuarios Intermedios. En ese sentido, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>12.8.12 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice un cambio de Control Efectivo, deberá enviar una Comunicación a LAP a más tardar veinte (20) Días de producido el cierre del cambio de Control Efectivo, informando sobre dicho cambio de Control Efectivo y proporcionando los siguientes documentos:</p> <p>a) Estados Financieros Auditados completos (que incluye el Estado Situacional, Estado de Resultados y Notas) tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga).</p> <p>b) Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga)</p> <p>En todos los casos de un cambio de Control Efectivo, el USUARIO INTERMEDIO declara y garantiza a LAP el continuo cumplimiento íntegro del Anexo 8 – Anticorrupción,</p>	<p>LAP ha indicado inicialmente que solo se solicitará los EE.FF. Si ello es así, sólo deberían ser estos los incluidos y eliminar el literal b.:</p> <p>"12.8.12 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice un cambio de Control Efectivo, deberá enviar una Comunicación a LAP a más tardar veinte (20) Días de producido el cierre del cambio de Control Efectivo, informando sobre dicho cambio de Control Efectivo y proporcionando los siguientes documentos:</p> <p>a) Estados Financieros Auditados completos (que incluye el Estado Situacional, Estado de Resultados y Notas) tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga).</p> <p>b) Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga)</p> <p>En todos los casos de un cambio de Control Efectivo, el USUARIO</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Como se mencionó en el Informe N° 00092-2025-JCA-GSF-OSITRAN, LAP está requiriendo información financiera de la empresa, la misma que abarca el Estado de Situación Financiera y el Estado de Resultados. Adicionalmente está requiriendo la misma información del año de ocurrencia del cambio de control efectivo.</p> <p>Cabe agregar además que esta información igual se encuentra protegida por la cláusula de confidencialidad prevista en el contrato, la cual protege la información sensible proporcionada por el Usuario Intermedio.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<p>antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo, durante toda la vigencia del Contrato, por parte (i) del USUARIO INTERMEDIO, (ii) de todo nuevo accionista o socio producto del cambio de Control Efectivo; y (iii) en general, de todas las Personas Vinculadas, según la definición del mencionado Anexo 8- Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo.</p>	<p>INTERMEDIO declara y garantiza a LAP el continuo cumplimiento íntegro del Anexo 7 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo, durante toda la vigencia del Contrato, por parte (i) del USUARIO INTERMEDIO, (ii) de todo nuevo accionista o socio producto del cambio de Control Efectivo; y (iii) en general, de todas las Personas Vinculadas, según la definición del mencionado Anexo 7- Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo..."</p>		
<p><b>Cláusula Décima Tercera:</b>  <b>Subsanación de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO. –</b></p> <p>13.1 LAP notificará al USUARIO INTERMEDIO mediante una Comunicación en el caso que éste incumpliera con alguna de las obligaciones contenidas en el presente Mandato y sus Anexos, para que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con la obligación dentro del plazo de siete (07) Días Hábiles, contados desde el día siguiente de dicha notificación. Excepcionalmente, LAP otorgará un plazo menor cuando determine razonablemente que por dicho incumplimiento existe el riesgo de afectar la seguridad y las operaciones en el Aeropuerto. En caso el USUARIO INTERMEDIO no proceda con subsanar la observación dentro del referido plazo se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Vigésimo Segunda, salvo que se trate de supuestos que originen la resolución</p>	<p><b>Aerovías de México:</b>  <p>Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron debidamente valorados en la Resolución Impugnada.</p> <p>(...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido</p> <p>Identificamos una oportunidad para ajustar el plazo para subsanar, ampliéndolo a <b>diez (10) días</b>. Asimismo, solicitamos que se establezca en contrato la tasa de interés en caso de mora para contar certeza jurídica de dicho monto.</p> </p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Se observa que el texto propuesto por la aerolínea no fue materia de desacuerdo entre las partes, lo cual se ve reflejado en la matriz de desacuerdos presentada en la solicitud de Mandato de Acceso.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
del Mandato en cuyo caso se aplicará lo señalado en la Cláusula Vigésimo Cuarta del presente Mandato			Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
<p><b>Cláusula Décimo Quinta- Disposición del (de las) Áreas. –</b></p> <p>15.2 Si en la fecha referida en el numeral anterior el USUARIO INTERMEDIO no cumpliera con desocupar por completo y poner a inmediata disposición de LAP las Áreas, las Partes acuerdan que LAP podrá ejercer en conjunto o alternativamente, sin que sea necesaria o le sea exigible expresión de causa alguna, las facultades que se detallan a continuación. Al respecto, las Partes acuerdan expresamente que dichas facultades subsistirán inclusive al vencimiento o terminación por cualquier causa del presente Mandato, y hasta treinta (30) días después de que se acredite fehacientemente que el USUARIO INTERMEDIO – y/o cualquier tercero a quien éste hubiera cedido, total o parcialmente, Áreas o espacios asignados por LAP bajo el presente Mandato – haya cumplido con desocupar por completo y poner a inmediata disposición de LAP cualesquier Áreas o espacios que hubiera estado ocupando y que correspondan disponer o administrar a LAP</p> <p>(...)</p>	<p><b>Aerovías de México:</b></p> <p>Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron debidamente valorados en la Resolución Impugnada.</p> <p>(...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido</p> <p>Se solicita que, a efectos de ejercer la exigir la Penalidad a que se refiere la Cláusula Vigésimo Segunda de este Contrato, se precise que sea necesaria o le sea exigible a LAP expresión de causa para su aplicación.</p>	Sin comentarios	<p>Se observa que el texto propuesto por la aerolínea no fue materia de desacuerdo entre las partes, lo cual se ve reflejado en la matriz de desacuerdos presentada en la solicitud de Mandato de Acceso.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<p><b>Cláusula Décimo Sexta- Mejoras. -</b>  16.3 Las Partes acuerdan que LAP tendrá la facultad de ordenar la suspensión de la implementación de las Mejoras si, a su juicio, y con las evidencias que lo sustenten, el USUARIO INTERMEDIO no está cumpliendo con la obligación prevista en el numeral anterior. Esta facultad complementa aquella prevista en las reglas del Anexo 5 – Seguridad y Salud Ocupacional</p>	<p><b>Aerovías de México:</b>  Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron debidamente valorados en la Resolución Impugnada.  (...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido.</p> <p>Precisar que la facultad de LAP de ordenar la suspensión de la implementación de las Mejoras se encuentre debidamente justificada y cuente con el sustento técnico de acuerdo a lo establecido en el Mandato de Acceso, las Leyes Aplicables, manuales o lineamientos de LAP.</p>	Sin comentarios	<p>Se observa que el texto propuesto por la aerolínea no fue materia de desacuerdo entre las partes, lo cual se ve reflejado en la matriz de desacuerdos presentada en la solicitud de Mandato de Acceso.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>16.4 En cualquier caso, la decisión final de dicha implementación dependerá exclusivamente del criterio razonable de LAP, entendiéndose que su objetivo es buscar el máximo provecho para el Aeropuerto, sin que ello determine perjuicio alguno para el USUARIO INTERMEDIO</p>	<p><b>Aerovías de México:</b>  Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron</p>	Sin comentarios	<p>Se observa que el texto propuesto por la aerolínea no fue materia de desacuerdo entre las partes, lo cual se ve reflejado en la matriz de desacuerdos presentada en la solicitud de Mandato de Acceso.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>debidamente valorados en la Resolución Impugnada.</p> <p>(...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido.</p> <p>Precisar que la decisión final de la implementación deberá encontrarse debidamente justificada y cuente con el sustento técnico de acuerdo a lo establecido en el Mandato de Acceso, las Leyes Aplicables, manuales o lineamientos de LAP.</p>		<p>toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><b>Cláusula Décimo Octava. - Intereses moratorios y compensatorios. -</b></p> <p>18.2 En todos los casos en que, en virtud del presente Mandato, el USUARIO INTERMEDIO tuviera que reembolsar cualquier suma a favor de LAP por cualquier concepto, además del pago de dicha suma y de los intereses que pudieran devengarse, el USUARIO INTERMEDIO deberá asumir todos los gastos y costos – administrativos, de cobranza, judiciales, arbitrales, etc.- acreditados, que directa o indirectamente el pago referido pudiera implicar -o hubiera implicado- para LAP, siempre que estos se encuentren debidamente sustentados. El pago de estos</p>	<p><b>Aerovías de México:</b></p> <p>Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron debidamente valorados en la Resolución Impugnada.</p> <p>(...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>La propuesta presentada por la aerolínea Aeroméxico respecto al plazo de 30 días para el pago de los intereses moratorios es diferente a la presentada en su solicitud de Mandato de Acceso (10 días). Por tanto, la propuesta no formó parte de la etapa de negociaciones entre las partes ni fue materia de pronunciamiento por parte del Ositrán en las etapas del procedimiento de emisión de este Mandato de Acceso.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible toda vez que implicaría incorporar un plazo que no ha sido previamente negociado.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
conceptos se deberá realizar dentro de los siete (7) Días Calendario siguientes a la presentación de la factura respectiva por parte de LAP	<p>Por favor, considerar que, debido a los tiempos de gestión interna, los 7 días establecidos actualmente para realizar el pago una vez recibida la factura, podrían no funcionar para los Usuarios Intermedios, razón por la cual agradeceremos se reconsidera un plazo de <b>30 días</b>.</p>		<p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><b>Cláusula Vigésimo Cuarta-Resolución del Mandato.-</b></p> <p>24.1          (...)</p> <p>g) No utilice los métodos y procedimientos necesarios que establezca LAP para evitar daños al medio ambiente, así como las normas aplicables al respecto. Asimismo, no cumpla con los métodos y procedimientos para la disposición de residuos sólidos en el Aeropuerto según lo establezca LAP en las "Normas y Procedimientos de Operación de LAP".</p>	<p>Se mantiene la observación para modificar el texto de esta cláusula dado que la redacción actual otorga a LAP la facultad unilateral de resolver el contrato sin garantías de equidad ni de debido procedimiento. El texto debe ajustarse al principio de buena fe contractual y a las exigencias del Código Civil sobre cláusulas resolutorias.</p> <p>El regulador señala que la resolución no se activa si hay subsanación. Sin embargo, el texto propuesto por LAP plantea una cláusula resolutoria de pleno derecho, sin prever dicha subsanación. En ese sentido, citamos los artículos 1428, 1429 y 1430 del Código Civil, que exigen:</p> <p>Que las obligaciones estén determinadas con claridad.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Como se mencionó en el Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN, LAP como responsable del cumplimiento de las Leyes Aplicables al Contrato de Concesión, entre ellas, las leyes medioambientales, tiene la facultad de establecer métodos y procedimientos a fin de que las operaciones que se prestan en el aeropuerto no dañen el medio ambiente.</p> <p>Por tanto, al ser responsable frente al Concedente del cumplimiento de las normas, es posible de la aplicación de sanciones, por tanto, resulta razonable que le exija a los Usuarios Intermedios y a cualquier empresa que opere en el aeropuerto, el cumplimiento de sus procedimientos en materia medio ambiental bajo causal de resolución.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>Que se conceda un plazo para cumplir o subsanar antes de resolver el contrato. La redacción de LAP no cumple con estos criterios:</p> <p>El supuesto de incumplimiento (“no utilizar métodos y procedimientos”) es vago y sujeto a interpretación. No se otorga al Usuario Intermedio (UI) la oportunidad de expresar su posición o subsanar, colocándolo en clara desventaja frente a LAP.</p>		<p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el literal e) de la cláusula vigésimo sexta del Mandato de Acceso a Equipaje Rezagado aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN y en el literal f) de la cláusula vigésimo sexta del Mandato de Acceso de Oficinas Operativas aprobado por Ositrán mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<p><b>Cláusula Vigésimo Cuarta-Resolución del Contrato</b></p> <p>24.2 En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en alguno de los supuestos estipulados en el numeral precedente, además de la resolución de pleno derecho del presente Contrato, ello será causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.</p>	<p>Se solicita se replique la redacción sobre el daño ulterior contenida en el numeral 18.2 párrafo 1, conforme a lo siguiente:</p> <p>"En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el supuesto estipulado en el literal j) del numeral precedente, sólo procederá la resolución de pleno derecho al presente Mandato, sin que ello sea causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima. En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el resto de los supuestos estipulados en el numeral precedente, además de la resolución de pleno derecho del presente Mandato, ello será causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior, <b>siempre que el daño y su cuantía se encuentre debidamente sustentado.</b>"</p>	Sin comentarios	<p>El texto propuesto por las aerolíneas no formó parte de la etapa de negociaciones entre las partes ni fue materia de pronunciamiento por parte del Ositrán en las etapas del procedimiento de emisión de este Mandato de Acceso.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación ni incorporar planteamientos que no hayan sido oportunamente negociados; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA referido al objeto del mandato que privilegia la negociación entre las partes y restringe la participación del Ositrán únicamente a aquellos supuestos en los que no se concreta la celebración de un contrato de acceso.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<p><b>Cláusula Vigésimo Quinta: Terminación Anticipada</b> Cláusula general</p>	<p><b>Aerovías de México:</b> Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron debidamente valorados en la Resolución Impugnada. (...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido.</p> <p>Por favor, considerar incluir la facultad de poder dar por terminado el contrato de forma unilateral y sin razón alguna también por parte del Usuario Intermedio (debiendo estar al corriente de todas sus obligaciones).</p>	Sin comentarios	<p>La propuesta presentada por la aerolínea Aeroméxico respecto a incluir la facultad de las aerolíneas de dar por terminado el contrato de forma unilateral no formó parte de la etapa de negociaciones entre las partes ni fue materia de pronunciamiento por parte del Ositrán en las etapas del procedimiento de emisión de este Mandato de Acceso.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible toda vez que implicaría incorporar una condición que no ha sido previamente negociada. Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Sin perjuicio de ello, cabe precisar que la propuesta de mejora presentada por Aeroméxico referida a la resolución del contrato por parte del usuario intermedio se encuentra regulada en el numeral 24.3 de la cláusula vigésimo cuarta del Mandato de Acceso.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
			formulados por las aerolíneas en este extremo de su recurso.
<p><b>Cláusula Vigésimo Quinta: Terminación Anticipada</b></p> <p>25.2 Si la resolución del presente Mandato se produce como consecuencia de la resolución del Contrato de Concesión del Aeropuerto, por incumplimiento de las obligaciones de LAP asumidas frente al Estado Peruano, LAP asumirá responsabilidad frente al USUARIO INTERMEDIO en todo lo concerniente a las obligaciones asumidas mediante el presente Mandato.</p>	<p>Si bien la cláusula menciona que LAP será responsable respecto de las obligaciones asumidas en el Mandato, consideramos relevante que se detalle que LAP también será responsable por los daños y perjuicios ocasionados en el marco del incumplimiento de sus obligaciones.</p> <p>25.2 Si la resolución del presente Contrato se produce como consecuencia de la resolución del Contrato de Concesión del Aeropuerto, por incumplimiento de las obligaciones de LAP asumidas frente al Estado Peruano, LAP asumirá la responsabilidad frente al USUARIO INTERMEDIO en todo lo concerniente a los daños y perjuicios que se hayan ocasionado por el consecuente incumplimiento de las obligaciones de LAP asumidas mediante el presente Contrato.</p>	Sin comentarios	<p>El texto propuesto por las aerolíneas en la cláusula 25.2 no formó parte de la etapa de negociaciones entre las partes y no se encuentra en la matriz que remitieron en su solicitud de mandato de acceso.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación ni incorporar planteamientos que no hayan sido oportunamente negociados; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA referido al objeto del mandato que privilegia la negociación entre las partes y restringe la participación del Ositrán únicamente a aquellos supuestos en los que no se concreta la celebración de un contrato de acceso.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 27.2 de la cláusula vigésimo séptima del Mandato de Acceso a Equipaje Rezagado aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
			<p>OSITRAN y en el numeral 27.2 de la cláusula vigésimo séptima del Mandato de Acceso de Oficinas Operativas aprobado por Ositrán mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><b>Cláusula Vigésimo Quinta: Terminación Anticipada</b></p> <p>25.3 (...)</p> <p>En estos supuestos, LAP enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO, la cual detallará los términos y condiciones de la terminación anticipada. Dicha comunicación contemplará un plazo para la cesación total de los efectos del Mandato.</p>	<p>Insistimos en la inclusión de lo resaltado en rojo puesto que el regulador no ha indicado el porqué de su no inclusión, cuando es una declaración equivalente:</p> <p>25.3 (...) En estos supuestos, LAP enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO, la cual detallará los términos y condiciones de la terminación anticipada. Dicha comunicación contemplará un plazo para la cesación total de los efectos del Mandato. Sin perjuicio de lo anterior, <b>LAP reconoce el derecho de los Usuarios Intermedios a su indemnización.</b></p>	Sin comentarios	<p>Como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN, en este supuesto, no aplicaría la arbitrariedad dado que la terminación anticipada por resolución o caducidad del contrato de concesión no es por decisión única de LAP. En efecto, los supuestos a) y b) de la cláusula 25.3 regulan la terminación anticipada cuando esta sea en cumplimiento de un mandato legal y/o sentencia judicial, o en el supuesto que la autoridad gubernamental requiere cambiar el uso de las áreas.</p> <p>Cabe señalar que en el mencionado informe sí se abordó este aspecto en el que, al igual que en la cláusula 25.1, se trata de escenarios en los que la decisión del Concesionario obedece al cumplimiento de una decisión de una autoridad; lo cual fue aceptado por las Aerolíneas.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
25.4 En todos los demás casos, LAP no tendrá ninguna responsabilidad como consecuencia o con motivo de la terminación anticipada del presente Contrato en los términos previstos en la presente Cláusula. A su vez, el USUARIO INTERMEDIO declara que no tendrá derecho alguno a indemnización por daños directos o indirectos como consecuencia de la terminación referida.	No es posible realizar este tipo de declaración de exención de responsabilidad más aún cuando LAP puede ser perfectamente responsable de generar una terminación anticipada. Por lo que se debe prever la posibilidad de indemnizar al UI.	Sin comentarios	<p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p> <p>Igual comentario que la cláusula 25.3.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el último párrafo de la cláusula vigésimo séptima del Mandato de Acceso a Equipaje Rezagado aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN y en el último párrafo de la cláusula vigésimo séptima del Mandato de Acceso de Oficinas Operativas aprobado por Ositrán mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><b>Cláusula Vigésimo Séptima. - Relación entre las Partes</b></p> <p>27.8 El retiro del trabajador del Aeropuerto a que se refiere el párrafo precedente deberá producirse en el Día siguiente a la Comunicación que le remita LAP, informándole sobre el reclamo, multa, sanción u otro tipo de pago impuesto en su contra como consecuencia de la conducta de dicho trabajador.</p>	<p>Reiteramos que la redacción actual puede generar contingencias laborales, ya que el retiro inmediato del trabajador solo por comunicación de LAP podría considerarse un despido arbitrario si no se respeta el procedimiento disciplinario exigido por ley. Se recomienda precisar que dicha medida debe adoptarse conforme a la normativa laboral vigente y garantizando el derecho de defensa del trabajador.</p> <p>Se hace la siguiente contrapropuesta:</p> <p>Cláusula Vigésimo Primera. - Relación entre las Partes. –</p>	Sin comentarios.	<p>Respecto a lo señalado por los Usuarios Intermedios, es preciso indicar que la aplicación de la cláusula no señala que deba realizarse el despido del trabajador, solamente menciona el retiro del trabajador del Aeropuerto, es decir, el trabajador puede ser reubicado en otra área de la compañía que no se encuentre necesariamente en el Aeropuerto.</p> <p>Por otro lado, respecto a la propuesta de las aerolíneas, esta resulta redundante toda vez que el texto del mandato ya establece que LAP deberá</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>"21.7 El retiro del trabajador del Aeropuerto a que se refiere el párrafo precedente deberá producirse en el Día siguiente a la Comunicación que le remita LAP, informándole sobre el reclamo, multa, sanción u otro tipo de pago impuesto en su contra como consecuencia de la conducta de dicho trabajador. LAP deberá remitir a los USUARIOS INTERMEDIOS toda la información de sustento para el retiro del Personal."</p>		<p>remitir en la comunicación información sobre el reclamo, multa o sanción que recaiga sobre LAP como consecuencia de la conducta del trabajador.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 29.5 de la cláusula vigésimo novena del Mandato de Acceso a Equipaje Rezagado aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN y en el numeral 29.8 de la cláusula vigésimo novena del Mandato de Acceso de Oficinas Operativas aprobado por Ositrán mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<b>ANEXO 1.- CONDICIONES PARTICULARES</b> (...) 2.2 Respecto a cada una de las Fases, las Partes acuerdan lo siguiente:  (i) La Fase de Planificación y Diseño: inicia en la fecha de suscripción del Contrato. Esta Fase durará según lo determinado en el Cronograma de Ejecución.  (ii) La Fase de Habilitación: inicia con la entrega del(las) Área(s) al OPERADOR. Esta Fase durará hasta el inicio de la Fase de Operación.	Reiteramos, por los motivos expresados previamente, que no debería hacerse referencia a fases	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 6.1.3  Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
(iii) La Fase de Operación: inicia en la fecha que LAP le indique al USUARIO INTERMEDIO conforme lo establecido en el numeral 4.2.11 del Contrato, y deberá concluir al fin de vigencia del Contrato.			
3.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar a favor de LAP mensualmente, en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el arrendamiento del Área la suma de US\$ 60.85 (Sesenta y 85/100 Dólares Americanos) por m <sup>2</sup> al mes sin IGV.	Este punto es materia de nulidad que se desarrolla en el recurso principal.	Sin comentarios	El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado), se desarrolla en el Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN elaborado por la GRE.
3.3 El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros, el fee de operador y la limpieza de Áreas Comunes.	Este punto es materia de nulidad que se desarrolla en el recurso principal.	Sin comentarios	El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado), se desarrolla en el Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN elaborado por la GRE.
<b>ANEXO 2.- DEFINICIONES</b> 1. Acta de Culminación: Es el documento que las Partes suscribirán con la finalidad de dejar constancia que el USUARIO INTERMEDIO ha cumplido todas las obligaciones correspondientes a la Fase de Planificación y Diseño y Fase de Habilitación, según corresponda.	Reiteramos que la referencia a fases debe eliminarse, por los argumentos expresados previamente.	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 6.1.3  Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
24. Cronograma de Ejecución: Es el cronograma o calendario acordado por las Partes para la ejecución, en el Nuevo Terminal, de las diferentes Fases. Este cronograma contendrá los hitos o plazos para la ejecución integral de la Fase de Habilitación.	Mantenemos las observaciones indicadas en todos los artículos vinculados a las "Fases", por lo que este artículo debe eliminarse	Sin comentarios	Ver comentario cláusula 6.1.3  Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<p>Para la planificación, diseño y habilitación del(las) Área(s) en el Nuevo Terminal, el Cronograma de Ejecución tendrá además como finalidad alinear la ejecución del Contrato con el cronograma de ejecución del Proyecto New Lim; y, por lo tanto, el Cronograma de Ejecución requiere la aprobación de LAP.</p>			
<p>32. Expediente Técnico: Conjunto de documentos que deben ser suscritos por los profesionales de la especialidad, debidamente habilitados (cuya colegiatura y certificado de habilidad se anexa al Expediente Técnico), y que determinan las características, requisitos y especificaciones necesarias para la Fase de Habilitación, considerando su interrelación con el entorno, las Mejoras, y la Operación. El Expediente Técnico deberá considerar los requisitos establecidos en los manuales o lineamientos indicados por LAP, y para la Fase de Habilitación y posterior Fase de Operación, debiendo ser presentado por el USUARIO INTERMEDIO según el Cronograma de Ejecución, para la revisión y aceptación de LAP y cumplir con las Leyes Aplicables y las normas técnicas correspondientes.</p>	<p>No corresponde incluir una definición adicional que condicione su entrega. A ello se suma una cuestión más crítica: LAP no está entregando áreas definidas como Mantenimiento, Talleres u Oficinas, sino una única área genérica denominada "Mantenimiento", delegando a la aerolínea su habilitación para otros usos, manteniendo un solo cargo de acceso.</p> <p>Esto distorsiona la naturaleza y el alcance del servicio ofrecido, al trasladar la responsabilidad de habilitación al usuario. Por tanto, no se acepta esta definición, y se reitera que las áreas deben ser entregadas aptas y debidamente habilitadas para el uso específico para el cual fueron ofrecidas.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Ver comentario cláusula 6.1.3</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>34. Fase de Habilitación: Es la fase que comprende la habilitación del(las) Área(s) y/o la edificación, ésta última conforme a las etapas del Contrato (de ser el caso), que el USUARIO INTERMEDIO ejecutará de forma integral dentro del(las) Área(s),</p>	<p>Reiteramos que no es necesario contar con fases, conforme a los argumentos señalados anteriormente.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Ver comentario cláusula 6.1.3</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato y el Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo, así como lo dispuesto en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP y/o los estándares de servicio internacionales, Leyes Aplicables y otras especificaciones técnicas que pudiera determinar LAP, a satisfacción de esta última.			
49. No Conformidades: Se refiere a las observaciones que puede realizar LAP y/o el tercero que este designe durante las inspecciones que se realicen en las distintas Fases al identificar actividades y/u obras que se realicen sin respetar (de manera enunciativa mas no limitativa): los lineamientos previstos en el Contrato que puedan poner en riesgo el Contrato o la salud de cualquier Persona o se ejecuten violando las Leyes Aplicables	<p>Apreciamos que no se ha detallado cuál sería el criterio a aplicar para determinar que se pone en riesgo el contrato, lo que - como se ha indicado- lo señalado por LAP sobre lo que implica "poner en riesgo el Contrato", es muy genérico y abierto. Consideramos necesario eliminar esta referencia específica y dejar la redacción de esta forma:</p> <p><i>"47. No Conformidades: Se refiere a las observaciones que puede realizar LAP y/o el tercero que este designe durante las inspecciones que se realicen en las distintas Fases al identificar actividades y/u obras que se realicen sin respetar (de manera enunciativa mas no limitativa): los lineamientos previstos en el Contrato que puedan poner en riesgo el Contrato o la salud de cualquier Persona o se ejecuten violando las Leyes Aplicables."</i></p>	Sin comentarios	<p>Las inspecciones que LAP realice sobre las áreas en fase de habilitación, puede concluir en la detección de No conformidades por incumplimiento de alguna norma de seguridad que pueda poner en riesgo la operación y la ejecución del contrato.</p> <p>Cabe precisar que los supuestos de caducidad del Contrato se encuentran regulados en la cláusula vigésimo cuarta, como los literales c), d), g) entre otros.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
56. Plan de Mantenimiento Anual: Es el documento que el USUARIO INTERMEDIO deberá elaborar y presentar a LAP, el cual contiene los lineamientos de las actividades periódicas preventivas y los respectivos cronogramas que el USUARIO INTERMEDIO debe ejecutar de manera	"Plan de Mantenimiento Anual: Es el documento que el USUARIO INTERMEDIO deberá elaborar y presentar a LAP, el cual contiene los lineamientos de las actividades periódicas preventivas y los respectivos cronogramas que el USUARIO INTERMEDIO debe ejecutar de manera	Sin comentarios	El sentido de la propuesta de las aerolíneas ya se encuentra recogida en el texto del mandato aprobado por el Regulador, referido a la finalidad del Plan de Mantenimiento Anual, el cual contempla la conservación y el mantenimiento de las áreas asignadas.

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<p>USUARIO INTERMEDIO debe ejecutar de manera anual con la finalidad de realizar la conservación y mantenimiento del(las) Área(s), y los bienes ubicados en las mismas.</p>	<p>anual con la finalidad de realizar un mantenimiento de conservación del(las) Área(s), y los bienes ubicados en las mismas."</p> <p>Insistimos en que debe precisarse que el Mantenimiento es un mantenimiento de conservación del área asignada, el cual debe cumplir con los estándares de calidad para la conservación de dicha instalación. Los Uis realizarán las acciones necesarias para mantener las áreas en el mismo estado en las que se recibieron.</p>		<p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><b>ANEXO 5.- SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL</b>          (...)</p> <p>2. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar a LAP dentro de las veinticuatro (24) horas todo accidente mortal y/o incidente peligroso que sufra y/o genere su personal, como consecuencia de las actividades realizadas, remitiendo una copia del Formato N° 1 - Notificación de los Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales- publicado en la página web del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo – MINTRA. Asimismo, se obliga a reportar dentro de las (24) horas al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo todo accidente mortal e incidente peligroso durante el desarrollo de sus actividades y operaciones.</p>	<p>A fin de mantener uniformidad en los comentarios en los diversos Mandatos de Acceso, indicamos que esta medida implica la imposición de una penalidad en caso de incumplimiento de una obligación que se tiene con el Ministerio de Trabajo que ya conlleva la aplicación de una sanción. Dejar la redacción propuesta por LAP implica una doble sanción a los UIs.</p> <p>Por lo mencionado, reiteramos nuestra postura:</p> <p>"2. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar a LAP dentro de las veinticuatro (24) horas todo accidente mortal y/o incidente peligroso que sufra y/o genere su personal, como consecuencia de las actividades realizadas, remitiendo una copia del Formato N° 1 - Notificación de los Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales- publicado en la página web del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo – MINTRA. Asimismo, se obliga a reportar dentro de las (24) horas al Ministerio de Trabajo y Promoción del</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Respecto a este numeral, cabe indicar que no se recibieron comentarios al proyecto de Mandato de Acceso por parte de los Usuarios Intermedios.</p> <p>Por tanto, de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA, que establece que <i>"En el caso que las partes no remitan comentarios a OSITRAN dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el Proyecto"</i>, no corresponde en vía de reconsideración cuestionar extremos que fueron aceptados por aplicación del citado artículo.</p> <p>Ahora bien, en torno a la propuesta del numeral 8 del mismo anexo; tal como se precisó en el Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
	<p><del>Empleo todo accidente mortal o incidente peligroso durante el desarrollo de sus actividades y operaciones."</del></p> <p>En dicho sentido también se deberá modificar el numeral 8 de este anexo:</p> <p>"8 Salvo lo detallado en el numeral 2, en caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones indicadas en este Anexo, LAP se encontrará facultado a aplicar las Penalidades que correspondan conforme a la Tabla de Penalidades que se establezcan en el Mandato."</p>		<p>OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación ni incorporar planteamientos que no hayan sido oportunamente negociados; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA referido al objeto del mandato que privilegia la negociación entre las partes y restringe la participación del Ositrán únicamente a aquellos supuestos en los que no se concreta la celebración de un contrato de acceso.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><b>ANEXO 5.- SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL</b>        (...)</p> <p>5. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar, exigir y asegurar el cumplimiento por parte de cualquiera de sus proveedores, contratistas, empleados y/o cualquier persona que utilice el (las) Área(s), de todos los requerimientos establecidos en el presente Anexo. En este caso, el USUARIO INTERMEDIO garantiza las condiciones de seguridad de las actividades que realicen dentro del Área materia del Contrato, conforme al Principio de Prevención establecido en la Ley N° 29783 "Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo".</p>	<p>Igual comentario que el punto precedente, no existe necesidad de incorporar una obligación existente a nivel legislativo (que por si solo ya tiene el suficiente carácter obligatorio) sino es para incluir una nueva causal de aplicación de penalidad, por lo que debe ser eliminada.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>La cláusula busca que los Usuarios Intermedios exijan a su personal y terceros que cumplan con los requisitos exigidos en el anexo 5 referido a la seguridad y salud ocupacional; en ese sentido, permite que LAP supervise eficazmente la seguridad en sus instalaciones y coordinar acciones preventivas.</p> <p>Cabe destacar que la aplicación de penalidades por incumplimiento de la obligación cuestionada corresponde al ámbito de la responsabilidad civil que los Usuarios Intermedios asumen frente a LAP; a diferencia de ello, las sanciones administrativas por incumplimiento de obligaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo se encuentran dentro del alcance de las responsabilidades</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
			<p>administrativas que corresponden a los Usuarios Intermedios frente a la administración pública en su condición de empleadores.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><b>ANEXO 6.- SOSTENIBILIDAD</b></p> <p>1. Según corresponda, dar estricto cumplimiento a: (i) las Leyes Aplicables, (ii) los estándares de cumplimiento internacionales aplicables que sean indicados por LAP, (iii) Normas y Procedimientos de Operación de LAP. LAP tendrá el derecho de actualizar y/o modificar los lineamientos, procedimientos y/o políticas ambientales aplicables en el Aeropuerto y el USUARIO INTERMEDIO deberá cumplirlas en un plazo razonable de acuerdo con la naturaleza del documento elaborado, actualizado y/o modificado, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, (iv) las normas de desempeño y las guías del International Finance Corporation (IFC) que sean definidas por LAP, entre las que se puede resaltar, Normas de Desempeño sobre Sostenibilidad Ambiental y Social del IFC / Guías generales de EHS / Guías específicas de EHS aplicables al Contrato, y (v) los Instrumentos de Gestión Ambiental de LAP (MEIA, ITS).</p>	<p>Reiteramos que debe mantenerse la redacción vigente que figura en el Mandato de Acceso para Oficinas Operativas</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>LAP es el responsable de los temas medio ambientales que surjan en la operación del aeropuerto, por tanto, las disposiciones establecidas en el Anexo 6 son esenciales para asegurar que todas las actividades en el aeropuerto se desarrollen conforme a las normativas ambientales aplicables, contribuyendo a la sostenibilidad a largo plazo del aeropuerto y el cumplimiento de los estándares internacionales.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><b>ANEXO 7</b></p>	<p><b>Aerovías de México:</b></p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Se observa que la oportunidad de mejora presentada por la aerolínea no</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
<b>ANTICORRUPCIÓN, ANTI-LAVADO DE ACTIVOS Y ANTI-FINANCIAMIENTO DEL TERRORISMO</b>	<p>Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra representada presentó comentarios específicos al proyecto de mandato de acceso para esta facilidad y propuestas específicas de mejora, los mismos que no solo fueron dejados de lado en el mandato, sino que no fueron debidamente valorados en la Resolución Impugnada.</p> <p>(...) los cuales replicamos para mejor valoración de su Despacho, actualizados según la redacción del mandato finalmente emitido mediante la Resolución Impugnada, a efectos de subsanar el vicio de motivación incurrido.</p> <p>Por favor, considerar que, si bien no hay inconveniente con la aplicación de estándares anticorrupción y antilavado de activos, considerar evaluar el alcance de las obligaciones del Usuario Intermedio sobre terceros sobre cuyas operaciones no puede incidir como sobre las propias, a efectos de matizar el contenido de las obligaciones de este anexo en ese sentido</p>		<p>fue materia de desacuerdo entre las partes, lo cual se ve reflejado en la matriz de desacuerdos presentada en la solicitud de Mandato de Acceso, la cual señala un acuerdo total respecto el Anexo 7.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
Nueva Propuesta [No incluye propuesta de cláusula]	El Regulador no se ha pronunciado sobre este pedido de inclusión como nueva obligación a cargo de LAP, que debe ser incorporada en la Cláusula 14º, toda vez que en los procesos de negociación, en particular, la información disponible para los cargos de acceso no es compartida en su totalidad por LAP, e incluso como se ha	Sin comentarios	Respecto a la propuesta de incorporación de un párrafo por parte de los Usuarios Intermedios, sobre la incorporación de una obligación a cargo de LAP en los procesos de negociación, en particular, sobre la información disponible para la determinación de los cargos de acceso,

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis de OSITRAN
	<p>determinado en los presentes procesos, LAP presenta información posterior al plazo de remisión de comentarios que impacta en la determinación del cargo de acceso y sobre la cual los UI no tienen capacidad alguna de revisión y/o contradicción.</p> <p>Si lo que se busca es un proceso mas eficiente de negociación, la transparencia en la información es fundamental por ello nuestro pedido para su incorporación. Además, esta obligación no creo ningún perjuicio a LAP.</p> <p>Solicitamos se incluya como nuevo literal I) dentro de la "Cláusula Décimo Cuarta. - Obligaciones generales de LAP. -" a la siguiente disposición:</p> <p>"I) Para que los usuarios intermedios realicen su propuesta de cargo de acceso a LAP, LAP deberá entregar junto con el modelo económico financiero de cada cargo de acceso, los sustentos respectivos: (i) contabilidad regulatoria, (ii) Estados Financieros Auditados de LAP, (iii) Contratos de Endeudamiento (iv) fuentes de donde se obtienen las variables que conforman el costo promedio de capital de LAP , (v) sustento de las inversiones o CAPEX que se está proponiendo; (vi) sustento de la demanda y (vii) cualquier información relevante, que reduzca la asimetría información que existe entre las aerolíneas y LAP y que sea solicitada por las aerolíneas con este fin."</p>		<p>la cual no es compartida por LAP en su totalidad.</p> <p>Cabe indicar que este pedido de inclusión formulado por las Aerolíneas para que se establezca una nueva obligación a cargo de LAP no formó parte de la etapa de negociaciones.</p> <p>En este sentido, tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00092-2025-IC-OSITRAN y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación ni incorporar planteamientos que no hayan sido oportunamente negociados; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA referido al objeto del mandato que privilegia la negociación entre las partes y restringe la participación del Ositrán únicamente a aquellos supuestos en los que no se concreta la celebración de un contrato de acceso.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

## B. Determinación del cargo de acceso

40. En ejercicio de su función de formular y proponer los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales<sup>9</sup>, con fecha 11 de diciembre de 2025 la GRE remite a la GSF el Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN que tiene por objeto emitir pronunciamiento sobre los argumentos correspondientes al extremo referido a la determinación del cargo de acceso, contenidos en los recursos de reconsideración interpuestos por las Aerolíneas.
41. De acuerdo con lo señalado en el numeral 37 del mencionado informe, corresponde declarar fundado en parte el argumento indicado en el literal a) del punto A de dicho informe y, en consecuencia, dejar sin efecto el cargo de acceso impugnado retrotrayendo el procedimiento a la etapa de propuesta de mandato de acceso; ello, atendiendo al criterio de mejor información disponible. Asimismo, en el numeral 38 del mismo informe, la GRE sustenta que no corresponde emitir pronunciamiento sobre los demás argumentos referidos a la determinación del cargo de acceso.
42. Con relación al criterio de mejor información disponible sostenido en el Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN, debe tenerse en cuenta que, según el numeral 6.3<sup>10</sup> del artículo 6 del TUO de la LPAG, no constituye causal de nulidad la apreciación distinta respecto de la valoración de los medios probatorios o de la aplicación o interpretación del derecho contenida en el acto impugnado. De esta disposición legal se desprende que la valoración de medios probatorios distintos tampoco constituye causal de nulidad por tratarse de mejor información disponible obtenida con posterioridad al acto impugnado.
43. Siendo así, en atención a las consideraciones expuestas en el Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN corresponde dejar sin efecto el cargo de acceso incluido en el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Almacenes para el Equipaje Rezagado para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN.
44. Ahora bien, sobre la base de la mejor información disponible, la GRE formula una nueva propuesta de cargo de acceso, precisando que considera necesario que entre en vigencia como un Cargo de Acceso Temporal.
45. En este punto, cabe traer a colación lo prescrito por el artículo 157 del TUO de la LPAG<sup>11</sup>, respecto de la posibilidad de dictar medidas cautelares previstas en dicho cuerpo legal o en otras disposiciones jurídicas aplicables. Específicamente, el artículo 79<sup>12</sup> del Reglamento

<sup>9</sup> De conformidad con el numeral 3 el artículo 38 del ROF del Ositrán.

<sup>10</sup> TUO de la LPAG:

“Artículo 6.- Motivación del acto administrativo

(...) *No constituye causal de nulidad el hecho de que el superior jerárquico de la autoridad que emitió el acto que se impugna tenga una apreciación distinta respecto de la valoración de los medios probatorios o de la aplicación o interpretación del derecho contenida en dicho acto. Dicha apreciación distinta debe conducir a estimar parcial o totalmente el recurso presentado contra el acto impugnado.* (...)

<sup>11</sup> TUO de la LPAG:

“Artículo 157.- Medidas cautelares

157.1 *Iniciado el procedimiento, la autoridad competente mediante decisión motivada y con elementos de juicio suficientes puede adoptar, provisoriamente bajo su responsabilidad, las medidas cautelares establecidas en esta Ley u otras disposiciones jurídicas aplicables, mediante decisión fundamentada, si hubiera posibilidad de que sin su adopción se arriesga la eficacia de la resolución a emitir.*  
(...)

157.3 *Las medidas caducan de pleno derecho cuando se emite la resolución que pone fin al procedimiento, cuando haya transcurrido el plazo fijado para su ejecución, o para la emisión de la resolución que pone fin al procedimiento.*  
(...)

<sup>12</sup> REGO:

“Artículo 79.- Medidas cautelares.

General del Ositrán, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, REGO), faculta a este Organismo Regulador a dictar medidas cautelares dirigidas a evitar que un daño se torne irreparable, siempre que exista verosimilitud respecto del carácter ilegal del daño; acorde con el indicado artículo, estas medidas pueden incluir la orden de cesación o la imposición de condiciones determinadas para evitar el daño. Además, de conformidad con el indicado artículo del REGO, para dictar medidas cautelares resulta de aplicación, en lo pertinente, lo dispuesto en el artículo 611<sup>13</sup> del Código Procesal Civil; en ese sentido, se requiere apreciar la verosimilitud del derecho, la necesidad de una decisión preventiva por constituir peligro la demora del proceso o por cualquier otra razón justificable, y la razonabilidad de la medida para garantizar la eficacia de la pretensión.

46. En el presente caso, el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN se encuentra vigente y rige la relación de acceso entre LAP y las Aerolíneas. Siendo así, al dejarse sin efecto el valor del cargo se requiere el establecimiento de una condición económica temporal que permita dar continuidad a la prestación del servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje por parte de LAP a las Aerolíneas; ello, con la finalidad de evitar el daño irreparable tanto al derecho del Concesionario a percibir la contraprestación, como a los derechos de los usuarios finales a la continuidad del servicio y a exigir la prestación de servicios de calidad y cobertura en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.
47. En efecto, de conformidad con lo previsto en el artículo 9<sup>14</sup> del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2017-CD-OSITRAN (en adelante, Reglamento de Usuarios), las entidades prestadoras tienen derecho a percibir la contraprestación por brindar los servicios derivados de la explotación de la infraestructura. En el caso de los usuarios, en aplicación de lo establecido en el numeral 66.5<sup>15</sup> del artículo 66 del Código de Protección y Defensa del Consumidor, los usuarios de servicios públicos tienen derecho a la continuidad del servicio; asimismo, según el literal f<sup>16</sup> del artículo 7 del Reglamento de Usuarios, tienen derecho a

---

*Los ORGANOS DEL OSITRAN competentes podrán dictar, de ser necesario, cualquier medida cautelar dirigida a evitar que un daño se torne en irreparable, siempre que exista verosimilitud del carácter ilegal de dicho daño. Ello podrá incluir la orden de cesación o la imposición de condiciones determinadas para evitar el daño que pudieran causar las conductas a que el procedimiento se refiere. Para el dictado de dicha medida será de aplicación, en lo pertinente, lo previsto en el Artículo 611 del Código Procesal Civil. La medida cautelar podrá decretarse aun antes de iniciarse un procedimiento. Sin embargo, dicha medida caducará si no se inicia un proceso de investigación dentro de los quince (15) días útiles siguientes de su notificación. (...)"*

<sup>13</sup> Código Procesal Civil:  
"Artículo 611.- Contenido de la decisión cautelar  
El juez, atendiendo a la naturaleza de la pretensión principal y a fin de lograr la eficacia de la decisión definitiva, dicta medida cautelar en la forma solicitada o en la que considere adecuada, siempre que, de lo expuesto y la prueba presentada por el demandante, aprecie:  
1. La verosimilitud del derecho invocado.  
2. La necesidad de la emisión de una decisión preventiva por constituir peligro la demora del proceso o por cualquier otra razón justificable.  
3. La razonabilidad de la medida para garantizar la eficacia de la pretensión.  
La medida dictada sólo afecta bienes y derechos de las partes vinculadas por la relación material o de sus sucesores, en su caso.  
La resolución precisa la forma, naturaleza y alcances de la contracautela.  
La decisión que ampara o rechaza la medida cautelar es debidamente motivada, bajo sanción de nulidad."

<sup>14</sup> Reglamento de Usuarios:  
"Artículo 9.- Derecho a la contraprestación  
Las Entidades Prestadoras tienen derecho a percibir la contraprestación correspondiente de parte de los Usuarios por brindarles servicios derivados de la explotación de la ITUP, de acuerdo a:  
a. El régimen tarifario y/o de acceso establecidos en los respectivos contratos de Concesión; y, (...)"

<sup>15</sup> Código de Protección y Defensa del Consumidor  
"Artículo 66.- Garantía de protección a los usuarios de servicios públicos regulados  
(...) 66.5 Los usuarios de servicios públicos tienen derecho a la continuidad del servicio y los proveedores son responsables por dicho incumplimiento de acuerdo con la normativa pertinente. (...)"

<sup>16</sup> Reglamento de Usuarios:  
"Artículo 7.- Derechos de los Usuarios  
Sin perjuicio de los derechos que surjan de otras normas vigentes, los Usuarios tienen los siguientes derechos: (...)"

- exigir de las entidades prestadoras la prestación de servicios de calidad y cobertura.
48. De esta manera, queda evidenciado el carácter irreparable e ilegal del daño -tanto al derecho del Concesionario como al derecho de los usuarios- que se pretende evitar con el establecimiento de un Cargo de Acceso Temporal; cumpliéndose así el requisito previsto en el artículo 79 del REGO.
  49. En el mismo sentido, en torno a la configuración de los supuestos previstos en el Código Procesal Civil se observa lo siguiente:
    - (i) En el marco del procedimiento de emisión de mandato de acceso, las Aerolíneas recurren al Ositrán para que determine el cargo de acceso al no haber arribado a un acuerdo con LAP respecto de su valor; es decir, existe verosimilitud en el derecho de LAP a recibir el pago de un cargo de acceso, lo cual se condice con su derecho a percibir la contraprestación contemplada en el marco normativo.
    - (ii) Al dejarse sin efecto el cargo de acceso incluido en el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN para retrotraer el procedimiento en este extremo, se afecta el derecho del Concesionario a percibir la contraprestación por los servicios brindados poniendo en riesgo la continuidad de las operaciones y, por ende, el derecho de los usuarios finales a la continuidad del servicio y a exigir de las entidades prestadoras la prestación de servicios de calidad y cobertura. Por tanto, en tanto se determine el cargo de acceso definitivo, se necesita establecer una condición económica temporal para no poner en peligro los derechos antes indicados.
    - (iii) La adopción de la nueva propuesta de cargo de acceso formulada por la GRE como un Cargo de Acceso Temporal resulta razonable toda vez que se trata de un nuevo cálculo realizado como resultado de acoger parcialmente los recursos de reconsideración interpuestos por las Aerolíneas, garantizando de este modo la eficacia de la pretensión sin afectar el ejercicio de los derechos indicados en el numeral precedente.
  50. Por lo expuesto, en aplicación de lo establecido en el artículo 79 del REGO y el artículo 611 del Código Procesal Civil, corresponde establecer como condición económica un Cargo de Acceso Temporal para ser incluido en el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Almacenes para el Equipaje Rezagado para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN
- #### IV. CONCLUSIONES
51. Luego de la evaluación efectuada de los recursos de reconsideración interpuestos por los Usuarios Intermedios en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, se concluye lo siguiente:
    - (i) Los recursos administrativos presentados deben ser calificados como recursos de reconsideración, de conformidad con el TUO de la LPAG. Asimismo, estos recursos cumplen con los requisitos de admisibilidad y procedencia establecidos en la norma mencionada.
    - (ii) Los argumentos planteados por las Aerolíneas en el extremo referido a cláusulas específicas del Mandato de Acceso diferentes al valor del cargo de acceso deben ser desestimados, de acuerdo con el análisis realizado en el presente informe, por lo que corresponde declarar infundados los recursos de reconsideración en tal extremo.

---

*f. A la calidad y cobertura del servicio*

*Los Usuarios tienen derecho a exigir de las Entidades Prestadoras la prestación de servicios de calidad y cobertura conforme a los niveles, establecidos en cada contrato de Concesión, las normas vigentes y las disposiciones del OSITRAN. (...)"*

- (iii) Los argumentos planteados por las Aerolíneas en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso deben ser acogidos parcialmente, de acuerdo con el análisis realizado en el Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN elaborado por la GRE, por lo que corresponde declarar parcialmente fundados los recursos de reconsideración en ese extremo y dejar sin efecto el cargo de acceso impugnado retrotrayendo el procedimiento a la etapa de propuesta de mandato de acceso. Asimismo, al existir una nueva propuesta de cargo de acceso y atendiendo a la necesidad identificada por dicha Gerencia para que entre en vigencia de manera previa en tanto se emita la decisión final en ese extremo del procedimiento, corresponde establecer como condición económica un Cargo de Acceso Temporal para ser incluido en el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Almacenes para el Equipaje Rezagado para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, en aplicación de lo establecido en el artículo 79 del REGO y el artículo 611 del Código Procesal Civil.

## V. RECOMENDACIÓN

52. Se recomienda poner en consideración del Consejo Directivo el presente informe para que, de estimarlo pertinente, declare parcialmente fundados los recursos de reconsideración interpuestos por los Usuarios Intermedios en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de **Almacenes para el Equipaje Rezagado** para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso; e infundados en sus demás extremos.

Atentamente,

Firmado por

**JAVIER CHOCANO PORTILLO**

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica  
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

**JOSE ZEGARRA ROMERO**

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

Visado por

**MARTHA ZAMORA BARBOZA**

Abogada Senior  
Gerencia de Asesoría Jurídica

Firmado por

**FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA**

Gerente de Supervisión y Fiscalización  
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por

**DANILO CAMPOS FLORES**

Jefe de Contratos Aeroportuarios  
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por

**ERNESTO MAMANI OSORIO**

Supervisor Económico Financiero  
Jefatura de Contratos Aeroportuarios

N.T. 2025176519