

**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
Veronica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/12/2025
15:25:20 -0500**RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO****N° 0026-2025-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° 0051-2025-PD-OSITRAN; el Informe Conjunto N° 00274-2025-IC-OSITRAN de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y la Gerencia de Asesoría Jurídica de Ositrán; y, el Informe N° 00125-2025-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., American Airlines Inc. y Aerovías de México S.A. de C.V. (en adelante, Aerolíneas o Usuarios Intermedios) solicitaron la emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, de Mostradores Check In 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);

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/12/2025 10:03:04 -0500Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/12/2025 09:42:06 -0500

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 00016-2025-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° 0093, N° 0095, N° 0096, N° 0097, N° 0098, N° 0099, N° 0100 y N° 0092-2025-PD-OSITRAN, respectivamente;

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/12/2025 17:25:53 -0500Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/12/2025 16:56:40 -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° 0051-2025-PD-OSITRAN, del 10 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00069-2025-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 (Mostradores Check In); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso;

Que, mediante las Cartas S/N, recibidas el 08 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN;

Que, en la sección antecedentes del Informe Conjunto N° 00274-2025-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° 00125-2025-GRE-OSITRAN de fecha 10 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° 0051-2025-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 retro trayendo el procedimiento a la etapa de propuesta de mandato de acceso;

Que, asimismo, mediante el Informe Conjunto N° 00274-2025-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 Mostradores Check In 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° 0051-2025-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° 00125-2025-GRE-OSITRAN y el Informe Conjunto N° 00274-2025-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 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° 0051-2025-PD-OSITRAN en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso; en consecuencia, dejar sin efecto el cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula séptima 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 (Mostradores Check In) dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-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 7.1 de la cláusula séptima del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN, junto con el Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN que sustenta el cargo de acceso aplicable y que adjunta el modelo económico de sustento.

PROYECTO DE MANDATO DE ACCESO**Cláusula Séptima. - Cargo de Acceso y forma de pago**

7.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el arrendamiento de las Facilidades Esenciales la suma de US\$ 3.49 (tres y 49/100 Dólares Americanos) por hora o fracción. (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\$ 3.49 (tres y 49/100 Dólares Americanos) por hora o fracción (Sin IGV), aplicable al Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-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° 0051-2025-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° 00125-2025-GRE-OSITRAN que adjunta el modelo económico de sustento y del Informe Conjunto N° 00274-2025-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 Ministros

Organismo 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° 00125-2025-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00274-2025-IC-OSITRAN, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrán).

Regístrese y comuníquese.

Firmada por

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO

Presidente del Consejo Directivo

Presidencia Ejecutiva

Visada por

JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO

Gerente General

Gerencia General

Visada 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

Visado por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT. 2025180111

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

Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2025
19:09:43 -0500

Para : **Francisco Jaramillo Tarazona**
Gerente de Supervisión y Fiscalización

Asunto : Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN.

Fecha : 10 de diciembre de 2025

I. OBJETO

1. Actualizar el Informe N° 00101-2025-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° 0051-2025-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

2. Entre el 05 de setiembre y el 01 de octubre de 2024, mediante diversas comunicaciones, los Usuarios Intermedios solicitaron al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) 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 / 2024111433	Carta S/N / Carta S/N	05.09.2024 / 06.09.2024	Plus Ultra Líneas Aéreas
2024111195	Carta S/N	06.09.2024	Latam Airlines Perú
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 Líneas Aéreas
2024123310	Carta S/N	01.10.2024	United Airlines

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

3. El 24 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0016-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) en el AIJC a favor de las aerolíneas, sustentado en el Informe Conjunto N° 0020-2025-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 0010-2025-GRE-OSITRAN.
4. Entre el 30 de enero y el 11 de febrero de 2025, mediante oficios diversos, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán notificó a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario) y a las aerolíneas la Resolución de Presidencia N° 0016-2025-PD-OSITRAN y el Proyecto de Mandato de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025 18:43:28 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Deysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2025 18:56:09 -0500

Visado por: MORILLO BLAS Manuel
Martin FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2025 18:27:30 -0500

Tabla 2 Notificación del Proyecto de Mandato de Acceso a las partes involucradas

Número de trámite	Oficio N°	Fecha de recepción	Empresa
2025012749	0092-2025-PD-OSITRAN	30.01.2025	LAP
2025012781	0093-2025-PD-OSITRAN	30.01.2025	Plus Ultra Líneas Aéreas
2025012797	0095-2025-PD-OSITRAN	11.02.2025	Latam Airlines Perú
2025012809	0096-2025-PD-OSITRAN	30.01.2025	Sky Airline Perú
2025012812	0097-2025-PD-OSITRAN	30.01.2025	Air Europa Líneas Aéreas
2025013097	0098-2025-PD-OSITRAN	30.01.2025	United Airlines
2025013108	0099-2025-PD-OSITRAN	30.01.2025	American Airlines
2025013119	0100-2025-PD-OSITRAN	05.02.2025	Aerovías de México S.A de C.V.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- 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.
- Entre el 05 y 20 de febrero de 2025, mediante diversas comunicaciones, LAP y las aerolíneas solicitaron al Ositrán una prórroga de diez (10) hábiles adicionales para remitir comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 3 Solicitudes de prórroga presentadas por las partes involucradas

Número de trámite	Carta	Fecha de ingreso	Empresa
2025016728	N° C-LAP-GSC-2025-0192	05.02.2025	LAP
2025016942	S/N	05.02.2025	Air Europa Líneas Aéreas
2025017793	S/N	06.02.2025	Plus Ultra Líneas Aéreas
2025018122	S/N	07.02.2025	American Airlines
2025018915	S/N	10.02.2025	Sky Airline Perú
2025019364	S/N	10.02.2025	United Airlines
2025019631	S/N	11.02.2025	Aerovías de México S.A de C.V.
2025025223	S/N	20.02.2025	Latam Airlines Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278, recibida el 27 de febrero de 2025, LAP remitió el Memorándum N° M-GPF-GSC-2025-0012 con sus comentarios respecto al Cargo de Acceso propuesto. Asimismo, el 28 de febrero de 2025, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas Air Europa Líneas Aéreas (Carta S/N, NT: 2025029383), Plus Ultra Líneas Aéreas (Carta S/N, NT: 2025029385), Latam Airlines Perú (Carta S/N, NT: 2025029382) y Aerovías de México S.A de C.V. (Carta S/N, NT: 2025029429) remitieron el Informe "Comentarios al Servicio de Alquiler de Mostradores en el Servicio de Check In en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, 2025" de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), con comentarios respecto al Cargo de Acceso propuesto.
- Recibidos los comentarios al Proyecto de Mandato, mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN de fecha 10 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 0095-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 0069-2025-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 (Mostradores de Check-In); estableciendo las condiciones y el Cargo de Acceso respectivo.

9. Entre el 08 y 09 de mayo de 2025, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas presentaron Recursos de Reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 4 Recursos de Reconsideración presentados por las aerolíneas

Número de trámite	Carta	Fecha de ingreso	Empresa
2025062740	S/N	08.05.2025	American Airlines Inc.
2025062895	S/N	08.05.2025	Plus Ultra Líneas Aéreas S.A.
2025063016	S/N	08.05.2025	Air Europa Líneas Aéreas S.A.
2025063167	S/N	09.05.2025	Latam Airlines Perú S.A.
2025063184	S/N	09.05.2025	United Airlines Inc.
2025063209	S/N	09.05.2025	SKY Airline Peru S.A.C.
2025063224	S/N	09.05.2025	Aerovías de México S.A. de C.V.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

10. 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.
11. 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.
12. Mediante el Informe N° 00101-2025-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.
13. 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.
14. 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.
15. 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.
16. El 26 de noviembre de 2025, mediante proveído al Informe Conjunto N° 00194-2025-IC-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva solicitó actualizar el Informe N° 00101-2025-GRE-OSITRAN de acuerdo con los criterios adoptados en la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN.

III. ANÁLISIS

III.1. Sobre los argumentos referidos al Cargo de Acceso contenidos en el Recurso de Reconsideración interpuesto por los Usuarios Intermedios

17. El Recurso de Reconsideración interpuesto por los Usuarios Intermedios contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN contienen los siguientes puntos:

A. Omisión de funciones del Ositrán

18. 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:
- (i) 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.
 - (ii) Los Usuarios Intermedios manifiestan que la Resolución N° 0051-2025-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 174 del informe que sustenta la Resolución N° 0051-2025-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.
 - (iii) Los Usuarios Intermedios indican que, en el Informe N° 0069-2025-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. Además, los Usuarios Intermedios manifiestan que la asimetría de información existente entre el Ositrán y el Concesionario se evidencia en el incremento injustificado que ha presentado el porcentaje de los costos indirectos entre la etapa de negociación y la fijación del cargo. Los Usuarios Intermedios indican que dicha asimetría es aprovechada por el Concesionario para poner costos a conveniencia y maximizar beneficios, en tanto que el Ositrán solo los acepta sin cuestionarlos.
 - (iv) 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° 0051-2025-PD-OSITRAN el Regulador interpreta el Contrato de Concesión

19. Los Usuarios Intermedios solicitan la nulidad de la actuación del Ositrán alegando que, en el informe que sustenta la Resolución N° 0051-2025-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:
- (i) 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.
 - (ii) 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.
 - (iii) 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° 0051-2025-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° 0051-2025-PD-OSITRAN y que ello permitiría concluir que la construcción del Nuevo Terminal del AIJC es un proyecto *brownfield*.

- (iv) 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.
- (v) 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.
- (vi) 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.
- (vii) 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° 0051-2025-PD-OSITRAN genera un perjuicio económico a los Usuarios Intermedios

- 20. Los Usuarios Intermedios solicitan la nulidad de la actuación del Ositrán alegando que la Resolución N° 0051-2025-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. Asimismo, las aerolíneas señalan que el Regulador no incorporó, en la estimación de la demanda del servicio, la modificación del tamaño de los mostradores adquiridos por LAP para el Nuevo Terminal. En particular, los argumentos presentados por los Usuarios Intermedios son los siguientes:

a) Respetto 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) Respetto a la demanda del servicio

- (i) Las aerolíneas señalan encontrarse posibilitadas de cambiar de metodología de estimación durante la etapa de comentarios debido a que, en dicha etapa, los Usuarios Intermedios analizan con detalle la propuesta del Regulador. Las aerolíneas mencionan que el Regulador no se pronuncia respecto a los cambios realizados por LAP a los valores entre sus propuestas.
- (ii) Los Usuarios Intermedios manifiestan que la respuesta brindada por el Regulador en el punto 255 del informe que sustenta la Resolución N° 0051-2025-PD-OSITRAN no toma en cuenta el cambio tecnológico que ha realizado LAP en la provisión del servicio. En particular, los Usuarios Intermedios indican que dicho cambio modifica la operación de la zona de Check-In para las aerolíneas en el Nuevo Terminal y altera la demanda histórica de manera significativa. Asimismo, las aerolíneas señalan que las dimensiones de los mostradores del Nuevo Terminal las “obligará” a duplicar el número de mostradores alquilados debido a que, según indican, *“dos mostradores del NewLIM equivalen a sólo un mostrador actual por temas operativos”*. En particular, los Usuarios Intermedios afirman que en los mostradores del antiguo Terminal es posible tener a dos personas en un solo mostrador, pero que ello ya no será posible en el Nuevo Terminal, lo cual motivará a que tengan que alquilar un mostrador adicional. En esa misma línea, los Usuarios Intermedios señalan que la demanda que proyectaron es consistente con el cambio tecnológico que ha realizado LAP en la provisión del servicio, y añaden que *“el factor de los últimos tres años refleja el comportamiento que se tendrá a futuro porque capturaría el supuesto “ratio decreciente” que menciona OSITRAN”*. Finalmente, los Usuarios Intermedios manifiestan que en los mostradores del Terminal actual existen dos posiciones para la atención de los pasajeros por *counter*, mientras que en los mostradores del Nuevo Terminal solo se permite una posición por *counter*. Los Usuarios Intermedios indican que, ante dicha situación, el factor de ocupación será más alto debido a que cada aerolínea necesitará alquilar más *counters* para el registro de los pasajeros. En particular, las aerolíneas plantean que la expresión a emplearse para la estimación de las horas demandadas tendría que ser la siguiente: $H_t = A * \theta_t * PAX_t$, donde $A > 1$ representaría el factor de cambio tecnológico correspondiente a mostradores más pequeños.
- (iii) Los Usuarios Intermedios señalan que, para la proyección de la demanda del servicio, el Regulador empleó como supuesto que los mostradores del Nuevo

Terminal tendrían *“las mismas características físicas y operacionales que los mostradores actuales”*. Las aerolíneas argumentan que dicho supuesto no se ajusta a la realidad debido a que los 126 nuevos mostradores *“son más pequeños, y equivaldrían a tener 63 mostradores que están en el actual terminal”*.

- (iv) Los Usuarios Intermedios indican que LAP les está entregando mostradores que no se ajustan a sus requerimientos reflejados en el Mandato de Acceso. En particular, las aerolíneas señalan que los mostradores del Nuevo Terminal tienen una posición, cuando en la Cláusula 2.31 del Mandato de Acceso se precisa que los mostradores tienen dos posiciones.

c) Respetto a la inversión en mostradores

- (i) Los Usuarios Intermedios cuestionan lo manifestado por el Regulador (en el informe que sustenta el Cargo de Acceso) respecto a que la información de inversiones que presentaron esta sesgada. En particular, las aerolíneas señalan que la verificación de las inversiones es responsabilidad del Regulador y que *“el esfuerzo que puedan realizar los Usuarios Intermedios por conseguir “la mejor información” no elimina la responsabilidad que tiene OSITRAN”*, añadiendo además que el Regulador no puede omitir sus funciones. Asimismo, los Usuarios Intermedios manifiestan que la información obtenida por los Usuarios Intermedios proviene de fuentes públicas, y alegan que el Ositrán podría recurrir a OACI para verificar los montos de las inversiones.
- (ii) Los Usuarios Intermedios cuestionan que el Regulador solicitara a LAP el sustento para la atención de los cuestionamientos presentados por las aerolíneas debido a que dicha acción ocasionaría *“asimetrías regulatorias que benefician al concesionario porque tiene la opción de emitir comentarios, las veces que sean necesarias”*, alegando además que las aerolíneas están sujetas a los plazos legales establecidos en el REMA. Los Usuarios Intermedios manifiestan que, ante dicha situación, se encuentran en indefensión al no poder cuestionar la nueva información remitida por LAP cuando el plazo para comentarios ya venció.
- (iii) Los Usuarios Intermedios señalan que, para efectos de validar la inversión en mostradores, el Regulador no solicitó a LAP la información referida al nombre del fabricante, marca, materiales y medidas. En particular, las aerolíneas indican que la información remitida por LAP solo precisa el costo de la inversión y que su instalación fue realizada por la empresa Inti Punku. Los Usuarios Intermedios manifiestan que el Regulador estaría omitiendo sus funciones debido a que no se realizó una verificación *in situ* para verificar *“la valoración que estaba incluyendo en el valor de los cargos de acceso”*, además de que el Regulador está obligado a verificar los materiales, medidas y otros elementos empleados en la fabricación de los nuevos mostradores, antes de llevar a cabo un proceso de fijación de cargo de acceso, porque no puede determinar un cargo de acceso si desconoce lo que se está valorando en el flujo de caja del servicio. Asimismo, las aerolíneas alegan que, según el Ositrán, el Concesionario manejaría mejor los conceptos que intervienen en la implementación del mobiliario, y que, por tal motivo, el Regulador acepta la información de LAP como válida sin cuestionarla. Las aerolíneas señalan que lo afirmado por el Regulador es incorrecto debido a que *“desconoce de qué están hecho los mostradores, toda vez que LAP no le ha proporcionado ninguna información al respecto”*.
- (iv) Respecto a la opinión del Regulador a las proyecciones de inversión en mostradores presentadas por las aerolíneas, los Usuarios Intermedios alegan que la información que utilizaron proviene de fuentes públicas y que el Ositrán puede buscar otras fuentes alternativas de información debido a que está obligado a contrastar la información remitida por LAP con precios de mercado para poder valorizar los activos que conforman el servicio. Las aerolíneas manifiestan

reafirmarse en sus cálculos propuestos alegando que el Ositrán no ha demostrado las falencias que existirían en estos, pero señalan que, de no encontrarse de acuerdo con las fuentes propuestas, el Regulador puede emplear otras cotizaciones que *“respondan a condiciones de mercado y no a precios provenientes del monopolista”*. Además, las aerolíneas señalan que en su propuesta sí se han considerado a los mostradores OOG dentro de los flujos de costos propuestos.

d) Respecto al porcentaje de costos indirectos considerado como parte de las inversiones

- (i) Los Usuarios Intermedios señalan que la modificación del porcentaje de costos indirectos, efectuado por LAP en la información remitida, debió ser comunicado por el Regulador a las aerolíneas al ser parte del proceso de fijación del Cargo de Acceso. Los Usuarios Intermedios indican que los cambios en el porcentaje de costos indirectos por parte de LAP (30,68%, 33,99% y 37,18%) demostraría el grado de volatilidad presente en la información remitida por el Concesionario. Asimismo, las aerolíneas señalan que dichos cambios son aceptados sin cuestionamientos por el Ositrán y que se estaría aceptando *“un incremento injustificado y significativo en los gastos generales”*.
- (ii) Los Usuarios Intermedios mencionan que no es consistente la inclusión de los gastos generales en el cálculo del Cargo de Acceso debido a que, al encontrarse bajo la modalidad de *Fast Track*, los avances se hacen por valorizaciones del constructor sin precios unitarios, y que dichas valorizaciones incluyen costos directos, costos indirectos (o gastos generales) y utilidad, por lo que el valor de las inversiones es igual a la suma de tales conceptos.
- (iii) Los Usuarios Intermedios manifiestan que, en el monto agregado de las valorizaciones remitidas por LAP al Regulador, no podría presentarse ningún reajuste en los costos indirectos o gastos generales debido a que dichos conceptos se encuentran fijos en los contratos privados suscritos entre LAP y la constructora. En particular, las aerolíneas señalan que los conceptos de “gastos generales” y “utilidad” corresponden a ingresos obtenidos por el contratista de LAP, y añaden que, en el caso de los “gastos generales”, el monto no puede variar porque *“es un acuerdo que tiene LAP con su Contratista, y el valor es fijo durante todo el proceso constructivo”*. Asimismo, los Usuarios Intermedios indican que *“se podría inferir que LAP está imputando gastos generales adicionales en las valorizaciones que le están presentando sus contratistas, con la finalidad de obtener mayores utilidades”*.
- (iv) Los Usuarios Intermedios alegan que, para validar los gastos generales, el Regulador debió solicitar a LAP la siguiente documentación: los contratos suscritos con sus contratistas, el contrato con el PMO, el contrato con empresa supervisora, el cronograma valorizado detallado de la obra y todas las valorizaciones realizadas por la constructora a LAP. En particular, las aerolíneas manifiestan que, en los informes elaborados por el Regulador, no se aprecia la solicitud de dicha documentación.

e) Respecto a la inversión en equipos

- (i) Los Usuarios Intermedios señalan que el Regulador solo cuestiona la información proporcionada por las aerolíneas pero no la información remitida por LAP. En particular, las aerolíneas manifiestan que, en el informe que sustenta el Cargo de Acceso, no se brindan los elementos para afirmar que la información remitida por el Concesionario es veraz, fiable y sin sesgos a pesar de que no ha sido reconocida por el Ositrán.

- (ii) Los Usuarios Intermedios manifiestan que, de acuerdo con el informe que sustenta el Cargo de Acceso, el Regulador habría omitido sus funciones debido a que no realizó ninguna verificación adicional de la información remitida por LAP, mediante el uso de fuentes alternativas de información, a efectos de tipificarla como la mejor opción a considerar en el cálculo del Cargo de Acceso.
- (iii) Los Usuarios Intermedios mencionan el Regulador omitió su obligación de verificar la información remitida por el Concesionario y que únicamente cuestiona la información presentada por las aerolíneas, con lo cual incurre en “*asimetría regulatoria*”. En particular, los Usuarios Intermedios manifiestan que, para efectos de obtener información más precisa, el Regulador tendría que haber realizado un estudio de mercado, recurrido a otras entidades del Estado o consultado con su área de informática para solicitar cotizaciones. Asimismo, las aerolíneas señalan que la propuesta que presentaron recoge los precios de mercado promedio.
- (iv) Los Usuarios Intermedios indican que, debido a la modalidad de *Fast Track*, no es posible que el Concesionario genere los precios unitarios ni que pueda efectuar variaciones en los gastos generales debido a que dicho concepto se encuentra fijo por el contrato suscrito entre LAP y el contratista. En particular, las aerolíneas señalan que al contratista se le paga en función de las valorizaciones agregadas que presenta, y que este no tiene incentivos para brindarle a LAP la información detallada de los costos debido a que le revelaría su margen de ganancia real.

f) Respecto a la inversión en balanzas

- (i) Los Usuarios Intermedios señalan que LAP reconoce que no es posible tener un precio unitario de la balanza porque no se puede desglosar. Al respecto, las aerolíneas indican que las valorizaciones presentadas por el contratista no tienen ningún detalle de costos al ser valorizaciones agregadas en función de los avances que le corresponde realizar, y que por ello los precios unitarios presentados por LAP “*no tiene sustento porque se sustentan en información agregada, que involucra varias partidas y subpartidas que no están relacionadas con el activo fijo que se está valorizando*”. Además, las aerolíneas mencionan que, cuando el contratista revela la información detallada, tiene incentivos a incrementar los costos con la finalidad de no revelar su verdadero margen de ganancia a LAP. Los Usuarios Intermedios señalan que el Ositrán omitió sus funciones debido a que estas cuestiones no fueron desarrolladas por la GSF.
- (ii) Los Usuarios Intermedios manifiestan que, en los procedimientos de emisión de mandatos de acceso, el Regulador muestra un trato discriminatorio que favorece al Concesionario. En particular, las aerolíneas alegan que el Ositrán solicita a LAP aclaraciones a sus cálculos y le permite incrementar sus costos injustificadamente sin la intervención de los Usuarios Intermedios debido a que no son notificados, mientras que a las aerolíneas no les solicitan ningún tipo de información adicional, tales como el modelo, y les refutan los cálculos en los que se detecta alguna supuesta contradicción.
- (iii) Los Usuarios Intermedios señalan que la Resolución N° 0051-2025-PD-OSITRAN no se encuentra debidamente motivada ya que, en el análisis del Regulador, no se ha considerado el *benchmarking* presentado por los Usuarios Intermedios como parte de la validación de sus estimaciones. En particular, las aerolíneas argumentan que, con dicho *benchmarking*, se demostraría que el costo por balanza estimado por los Usuarios Intermedios se encuentra dentro de los valores de mercado, y que el costo considerado por el Regulador “*corresponde con balanzas que se utilizan para pesar ganado*”, lo cual significaría que la cotización empleada por el Regulador dista del tipo de balanza que se emplea en el servicio de Check-In y es tomado de referencia para el Nuevo Terminal. Además, los

Usuarios Intermedios mencionan que el Ositrán omitió sus funciones al no validar la información remitida por LAP mediante el empleo de otras fuentes de datos o consultas al proveedor de los equipos.

g) Respetto a la operación de Check-In

- (i) Los Usuarios Intermedios sostienen que cualquier evento fortuito que suceda en la operación del servicio de Check-In tendrá que ser asumido por LAP y el Ositrán, debido a que el Regulador manifiesta estar de acuerdo con el Concesionario respecto a que no van a existir problemas en la operación del servicio.

h) Respetto a la inversión en infraestructura

- (i) Los Usuarios Intermedios señalan que en ningún pronunciamiento del Ositrán se ha incluido el costo del metro cuadrado donde se instalan los mostradores debido a que el espacio está financiado con la TUUA según lo establece el Contrato de Concesión. Además, las aerolíneas manifiestan no haber cuestionado el costo del metro cuadrado del área donde se instalan los mostradores en anteriores procedimientos debido a que el Ositrán no lo consideró como parte de la inversión.
- (ii) Los Usuarios Intermedios alegan que el Regulador estaría desconociendo el Contrato de Concesión al considerar el costo del metro cuadrado del área como parte de la inversión. En particular, las aerolíneas mencionan que, según el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, el chequeo de pasajeros y equipaje está considerado dentro del valor del TUUA, y que, según el numeral 2.1.8 del Anexo 3, la TUUA financia los *“ambientes ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo de pasajero y su equipaje facturado”*. De este modo, los Usuarios Intermedios señalan que, según el Contrato de Concesión, los ambientes ocupados por las líneas aéreas destinados al Check-In están financiados por la TUUA. Asimismo, los Usuarios Intermedios mencionan que, respecto a los mostradores, el numeral 2.2.2 del Anexo 3 del Contrato de Concesión dice *“Servicio de alquiler de espacios para mostradores para la atención a los pasajeros que se embarcan y/o realizan otras actividades. Generalmente se ubican en la parte pública del terminal.”*, y que, con ello, se hace referencia explícita al *“alquiler de los espacios de mostradores para prestar el servicio en cuestión”*. Las aerolíneas señalan que dicha *“aplicación textual del Contrato”* ha sido considerada por el Regulador desde la primera revisión de los cargos de acceso y que, por ello, en ningún caso se ha incluido el costo del área ocupada por los mostradores en los flujos de caja¹ porque, según indican, el numeral 2.1.8 del Anexo 3 del Contrato dice que se trata de *“Ambientes ocupados por las líneas aéreas destinados a realizar el correspondiente chequeo de pasajero y su equipaje facturado”*.

i) Respetto al costo de mantenimiento de mostradores

- (i) Los Usuarios Intermedios manifiestan que el Regulador reconoce que omite sus funciones al aceptar que está fijando el Cargo de Acceso desconociendo la estructura de costos del servicio en el Nuevo Terminal. Además, las aerolíneas mencionan que es contradictorio señalar que los costos de mantenimiento del actual y el Nuevo Terminal serán diferentes, pero utilizar los costos del actual Terminal para la determinación del Cargo de Acceso en el Nuevo Terminal.
- (ii) Los Usuarios Intermedios alegan que el Regulador descartó su propuesta presentada señalando que esta aceleraría el desgaste de los mostradores. En

¹ Al respecto, las aerolíneas indican que, en la respuesta brindada por el Regulador, no se evidencia que en los flujos de caja del servicio correspondientes al periodo 2007-2022 se haya considerado el costo del área ocupada por los mostradores.

particular, las aerolíneas señalan que el Regulador no brindó una explicación técnica sobre la ocurrencia de tal situación, teniendo en cuenta de que se tratan de activos recién fabricados y de alta calidad. Los Usuarios Intermedios indican que, al tratarse de activos nuevos, el mantenimiento correctivo debería realizarse a los dos o tres años posteriores al inicio de operaciones y que *“no existe ninguna justificación para decir lo contrario”*.

- (iii) Los Usuarios Intermedios señalan que el Regulador desestimó la propuesta de las aerolíneas debido a que solo se ajustó el costo de mantenimiento por el tamaño de los mostradores y no por los materiales. Las aerolíneas manifiestan que el Regulador estaría en un error debido a que *“sí se incluye el mantenimiento en base a los materiales utilizados para conservar los activos en el referido servicio, tal y como está registrado en la contabilidad regulatoria de LAP”*. Además, los Usuarios Intermedios alegan que el Regulador reconoce que los mostradores del actual y Nuevo Terminal son diferentes y que, por ello, no debería utilizar los mismos costos *“por el simple hecho que en los nuevos counter sólo tienen para (sic) una posición, a diferencia de los counters del actual terminal, que tienen dos posiciones”*.

j) Respetto al costo de limpieza

- (i) Los Usuarios Intermedios manifiestan que la Resolución N° 0051-2025-PD-OSITRAN no se encuentra debidamente motivada ya que, en el análisis del Regulador, se descartaron los cálculos presentados por las aerolíneas sin mencionar o citar el “criterio específico” que cuestiona a los Usuarios Intermedios.
- (ii) Los Usuarios Intermedios señalan que, con relación a la mano de obra de limpieza, esta se encontraría en los costos indirectos debido a que el personal que brinda el servicio de limpieza del área del Terminal *“también participará en el aseo de los counters, por encontrarse en la misma área o zona del aeropuerto”*. Asimismo, las aerolíneas indican que LAP es el responsable de la limpieza de las áreas del Terminal independientemente de si subcontrata a una empresa o lo realiza directamente, por lo que manifiestan que dicho argumento no es válido para desestimar la propuesta que presentaron.
- (iii) Los Usuarios Intermedios mencionan que, respecto a la diferencia de dimensiones entre los mostradores regulares y los OOG para efectos de la estimación, el argumento presentado por el Regulador no resultaría válido para desestimar la propuesta de las aerolíneas debido a que los cálculos presentados consideran una cantidad promedio de insumos aplicable a todos los tipos de mostradores. Los Usuarios Intermedios manifiestan que el costo de limpieza interna presentado en sus cálculos se ajusta a las nuevas necesidades que tienen los mostradores en el Nuevo Terminal, en tanto que los costos empleados por el Regulador provienen del actual Terminal cuyos mostradores son diferentes tanto en medidas como en materiales y que, por ello, el Regulador no tiene sustento para estimar dichos costos. Asimismo, los Usuarios Intermedios señalan que el Regulador atribuye su *“estimación gruesa”* de los costos de limpieza a la falta de información y que, con ello, estaría aceptando que *“incumplió con sus obligaciones de Regulador, al no realizar ningún esfuerzo por validar o verificar los costos que está utilizando en su propuesta”*. En particular, las aerolíneas mencionan que se habría podido solicitar a la GSF la información de las áreas precisas de los mostradores para estimar los costos de limpieza.
- (iv) Los Usuarios Intermedios argumentan que la Resolución N° 0051-2025-PD-OSITRAN no se encuentra debidamente motivada ya que, en el análisis del Regulador, no sería correcto el ajuste de los costos de limpieza por el número de mostradores debido a que no se estaría tomando en cuenta el tamaño de los nuevos mostradores con relación a los actuales. En particular, las aerolíneas

señalan que dicho ajuste no tomaría en cuenta la existencia de una sola posición en el nuevo mostrador, dado que en los actuales mostradores se tienen dos posiciones, y que por ello los costos en el Nuevo Terminal no serían iguales a los del actual Terminal.

k) Respecto al ajuste de costos directos e indirectos en función a la dimensión de los mostradores

- (i) Los Usuarios Intermedios manifiestan que el Regulador habría omitido sus funciones debido a que, para el cálculo del Cargo de Acceso, no incorpora el *“cambio tecnológico que ha realizado LAP en el nuevo terminal”* y señalan que el Regulador *“desconoce la estructura de costos del servicio en cuestión y utiliza los costos actuales del servicio”*. Las aerolíneas indican que los cálculos que presentaron incorporan el *“cambio tecnológico de LAP en el NewLIM considerando las nuevas dimensiones y características de los mostradores”*, y señalan además que los costos históricos reflejarían la existencia de dos posiciones en los mostradores del actual Terminal, en tanto que los mostradores del Nuevo Terminal solo presentarían una posición.

l) 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° 0051-2025-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° 0051-2025-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° 0051-2025-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 líneas, 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 a los argumentos presentados

21. En el **argumento (i)** 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.
22. 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.

23. 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° 069-2025-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 275 del Informe N° 069-2025-GRE-OSITRAN se indicó:

"275. 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.]

24. 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 acceso².
25. 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, habían 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%.
26. 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

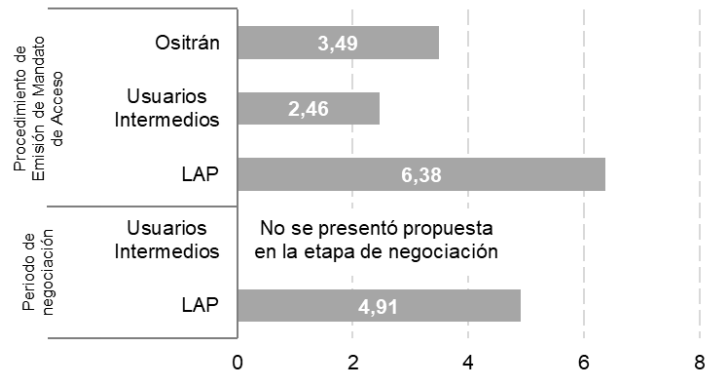
² Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 017-2017-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los mostradores de Check-In en el AIJC, así como el Informe N° 020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución 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.

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 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%.

27. 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.
28. 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 (efectuado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-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.
29. 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° 0051-2025-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.
30. 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.
31. Por tanto, con base en lo expuesto, **corresponde declarar fundado en parte el argumento (i) del punto “A. Omisión de funciones del Ositrán”** de los Usuarios Intermedios. En efecto, contrariamente a lo sostenido por las aerolíneas, en los argumentos presentados por el Regulador en el informe que sustenta el Cargo de Acceso no existe 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 con relación al monto solicitado por LAP y, en consecuencia, corresponde dejar sin efecto el Cargo de Acceso aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN y retrotraer el procedimiento a la etapa de propuesta del mandato de acceso.

32. Cabe señalar que, en la medida en que se estima pertinente dejar sin efecto el Cargo de Acceso aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-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 inoficiosa y carente de objeto. Como ya se ha desarrollado, el análisis efectuado respecto del primer argumento resulta suficiente para sustentar la decisión adoptada.
33. 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 (Mostradores de Check-In) 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 3,49 por hora o fracción (sin IGV).
34. Cabe señalar que dicho monto se encuentra dentro 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 Mostradores de Check-In en el AIJC (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. 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”.*
36. En ese sentido, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable inferir que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, las expectativas de los Usuarios Intermedios apuntan a que dicho cargo sea inferior, o cuanto menos no supere, al propuesto por LAP en las negociaciones.
37. Por tanto, considerando ello, el Cargo de Acceso calculado por el Regulador por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) en el AIJC cumple con lo establecido en el artículo 99 del REMA, en tanto no supera el límite propuesto por LAP como parte de las negociaciones.

38. 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 temporal en tanto finalice el procedimiento de emisión de mandato de acceso.

IV. CONCLUSIONES

39. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-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 (Mostradores de Check-In); estableciendo las condiciones y el Cargo de Acceso respectivo.
40. Entre el 08 y 09 de mayo de 2025, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas presentaron Recursos de Reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN, conteniendo, entre otros, diversos argumentos relacionados con la determinación del Cargo de Acceso establecido en dicha Resolución.
41. 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.
42. 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 el Cargo de Acceso aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-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.
43. 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° 0051-2025-PD-OSITRAN.
44. Sin perjuicio de lo anterior, en el Anexo 2 del presente informe se presenta la nueva propuesta de Cargo de Acceso mensual aplicable a la Facilidad Esencial de Mostradores de Check-In en el AIJC, el cual asciende a USD 3,49 por hora o fracción (sin IGV), y que tendrá una vigencia de cinco (5) años.
45. 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 temporal en tanto finalice el procedimiento de emisión de mandato de acceso.

V. RECOMENDACIÓN

46. 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 Mostradores de Check-In 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

Jefe de Regulación
Jefatura de Regulación

Visado por:

MARTÍN MORILLO BLAS

Analista de Estudios Económicos
Jefatura de Estudios Económicos

Elaborado por: Martín Morillo Blas
NT N° 2025175609

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	SOTELO & 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%
Total		\$ 663 797 755,74	\$ 602 395 812,67	90,75%

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° 01308-2025-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 MOSTRADORES DE CHECK-IN 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 Acceso³.
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 (Mostradores de Check-In) 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.

³ 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 DEL CARGO DE ACCESO

5. Dada la información disponible 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 distribuidos⁴ 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 años⁵.
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 que representan la mejor aproximación a las condiciones que se presentarían en la operación de la nueva infraestructura.

II.1. Horizonte de evaluación

7. 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 (5) 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.
8. 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 (5) años, comprendidos desde el 30 de marzo de 2025 (fecha programada para la inauguración del nuevo Terminal) 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 2024⁶. En ese sentido, el horizonte de evaluación de los flujos de caja comprenderá el periodo 2024-2030.

⁴ 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)”.

⁵ 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.

⁶ Al respecto, de acuerdo con la metodología empleada, el año base representa el momento previo a la puesta en operación de la infraestructura y, debido a la naturaleza del flujo de caja (principalmente, el empleo de información

9. 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 $(31+28+29)/365$.

II.2. Demanda del servicio

II.2.1. Unidad de cobro

10. 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 (Mostradores de Check-In) será cobrado en USD por hora o fracción, ello de acuerdo con la unidad de cobro vigente.

II.2.2. Proyecciones de demanda

11. Considerando que el cobro del Cargo de Acceso propuesto será por hora o fracción, la proyección de demanda por el uso de los mostradores de Check-In se encontrará expresada en dicha unidad de cobro, esto es, en número de horas de alquiler o uso de los mostradores.
12. Al respecto, debemos indicar que el número de horas de alquiler de los mostradores por parte de los Usuarios Intermedios depende principalmente de dos factores: i) la cantidad de pasajeros embarcados que realizaron el Check-In en el Terminal, y ii) el tiempo de atención del pasajero en el mostrador de Check-In. Así, una mayor demanda de horas de alquiler de los mostradores estaría explicada por un mayor número de pasajeros embarcados que realizaron su Check-In en el Terminal y/o por el mayor tiempo que tomó atender a dichos pasajeros en los mostradores.
13. En la siguiente tabla se presenta la evolución histórica del número de horas de alquiler de los mostradores de Check-In en el AIJC y el número total de pasajeros embarcados (tanto nacional como internacional), así como también el ratio hora/pasajero, calculado a partir del total de horas de alquiler de los mostradores y el total de pasajeros embarcados, el cual reflejaría el tiempo promedio que tomó atender a cada pasajero en los mostradores del área de Check-In del aeropuerto⁷.

anual), dicho año base capturaría la información de algunas variables al año 2024, principalmente en lo referente a la determinación de la tasa de descuento anual (esto es, el WACC). Cabe mencionar que dicho criterio ya ha sido empleado en procedimientos de emisión de mandatos de acceso anteriores para la definición del año base en los flujos de caja descontados.

⁷ Al respecto, para la estimación del ratio hora/pasajero se emplea el número total de pasajeros embarcados como una variable *proxy* debido a que en el AIJC no se lleva a cabo una contabilización del número de pasajeros que realizan el Check-In dentro del aeropuerto.

Tabla A-1 Uso de los mostradores de Check-In y tráfico de pasajeros embarcados en el AIJC, 2008-2024

Año	Tiempo de uso de mostradores (en horas)	Número de pasajeros embarcados	Ratio Hora/Pasajero
2008	286 537	3 823 278	0,075
2009	262 702	4 007 846	0,066
2010	309 439	4 654 194	0,066
2011	325 643	5 346 932	0,061
2012	345 738	6 060 197	0,057
2013	334 092	6 861 816	0,049
2014	328 738	7 191 827	0,046
2015	332 421	7 890 832	0,042
2016	346 451	8 627 104	0,040
2017	366 199	9 356 211	0,039
2018	393 686	10 111 419	0,039
2019	414 068	10 867 065	0,038
2020	147 126	3 315 729	0,044
2021	351 304	5 211 206	0,067
2022	416 541	8 965 326	0,046
2023	370 120	10 085 806	0,037
2024	384 928	11 429 278	0,034

*Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP, Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

14. Como se puede observar, tanto el número de horas de alquiler de los mostradores como el tráfico de pasajeros embarcados han mantenido una tendencia creciente; sin embargo, el ritmo de crecimiento del tráfico de pasajeros embarcados se ha mostrado superior, lo cual se ve reflejado en la tendencia decreciente del ratio hora/pasajero. No obstante, en el año 2020 dichas tendencias se vieron afectadas a consecuencia de las medidas impuestas a nivel mundial en el sector aeronáutico por la pandemia de la COVID-19⁸, observándose una recuperación gradual del tráfico de pasajeros y del número de horas de uso de mostradores en el año 2021, en tanto que para el caso del ratio hora/pasajero se aprecia un valor alejado de la tendencia histórica debido a las medidas de distanciamiento y restricción de aforos existentes durante dicho año en el AIJC. Por tal motivo, el ratio hora/pasajero tanto del 2020 como del 2021 presentan valores atípicos en comparación a la tendencia histórica de dicho ratio.
15. Por otro lado, otro concepto importante relacionado con el alquiler de los mostradores de Check-In es el factor de ocupación, el cual es entendido como el tiempo promedio en el que la Facilidad Esencial es utilizada por los Usuarios Intermedios, expresado en términos porcentuales. Así, en el presente caso, el factor de ocupación resultaría de dividir el número total de horas de alquiler de los mostradores entre el número máximo de horas disponibles, o también denominada capacidad máxima. Al respecto, la capacidad máxima se determina multiplicando el número de mostradores que forman parte de la Facilidad Esencial por el tiempo de operación anual del terminal (expresado en horas)⁹, siendo el régimen de operación del AIJC de 24/7.

⁸ En efecto, en el caso del AIJC, como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú, las operaciones regulares se vieron suspendidas del 17 de marzo al 14 de julio de 2020. Así, como parte de la reactivación de los vuelos aéreos en el país, el 15 de julio de 2020 se reiniciaron las operaciones nacionales, en tanto que a partir del 5 de octubre de 2020 se retomaron las operaciones internacionales.

⁹ Esto es, el número de horas de operación diaria del terminal multiplicada por su número de días de operación al año.

16. Sobre el particular, en cuanto al tiempo de operación anual del terminal, si bien el AIJC mantiene un régimen de operación de 24/7, conviene señalar que, como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú por la pandemia de la COVID-19, en el año 2020 las operaciones regulares del aeropuerto se vieron suspendidas del 17 de marzo al 14 de julio. Así, de los 366 días calendario de dicho año, el AIJC solamente presentó operaciones regulares en 246 días, lo cual tiene un impacto sobre la capacidad máxima de uso de mostradores para el año 2020.
17. En la siguiente tabla se presenta la evolución histórica de la capacidad máxima y el factor de ocupación de los mostradores de Check-In en el AIJC. Como se puede apreciar, en años bisiestos¹⁰ la capacidad máxima del uso de mostradores tiende a incrementar ligeramente respecto del resto de años; en tanto que, en aquellos años en donde se presenta un cambio en el número de mostradores (adición o retiro), la capacidad máxima se expresa en función del número de mostradores que continúan formando parte de la Facilidad Esencial. Al respecto, debe señalarse que en los años 2017 y 2019 se incrementó el número de mostradores, pasando de 54 mostradores al inicio del año 2017 a 71 mostradores al cierre del año 2019¹¹, mientras que en el año 2020 se efectuó el retiro de dos mostradores¹², pasándose a un total de 69 mostradores al cierre de dicho año¹³.

Tabla A-2 Factor de ocupación de los mostradores de Check-In, periodo 2008-2024

Año	Número de mostradores			Capacidad máxima (horas)	Uso de mostradores (horas)	Factor de ocupación (%)
	Al inicio del año	Adiciones / retiros	Al cierre del año			
2008	54	0	54	474 336	286 537	60,4%
2009	54	0	54	473 040	262 702	55,5%
2010	54	0	54	473 040	309 439	65,4%
2011	54	0	54	473 040	325 643	68,8%
2012	54	0	54	474 336	345 738	72,9%
2013	54	0	54	473 040	334 092	70,6%
2014	54	0	54	473 040	328 738	69,5%
2015	54	0	54	473 040	332 421	70,3%
2016	54	0	54	474 336	346 451	73,0%
2017	54	8	62	496 464	366 199	73,8%
2018	62	0	62	543 120	393 686	72,5%
2019	62	9	71	557 376	414 068	74,3%
2020	71	-2	69	413 328	147 126	35,6%
2021	69	0	69	604 440	351 304	58,1%
2022	69	0	69	604 440	416 541	68,9%
2023	69	0	69	604 440	370 120	61,2%
2024	69	0	69	606 096	384 928	63,5%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP, Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

18. Respecto al factor de ocupación, como se puede observar, durante los años previos a la pandemia de la COVID-19 la utilización de los mostradores de Check-In se encontró fluctuando entre el 72% y 74% de la capacidad máxima, en tanto que para el año 2020, como consecuencia de las restricciones impuestas sobre el transporte aéreo de personas, el factor de ocupación alcanzado fue de 35,5%. No obstante, para el año 2021, dicho factor se vio incrementado como consecuencia del debilitamiento de las restricciones impuestas

¹⁰ En el periodo analizado, los años bisiestos son los años 2008, 2012, 2016 y 2020.

¹¹ Las adiciones de los mostradores al servicio tuvieron lugar el 1 de setiembre de 2017 (ocho mostradores) y el 27 de octubre de 2019 (nueve mostradores).

¹² El retiro de los dos mostradores del servicio tuvo lugar durante las primeras semanas de setiembre.

¹³ Cabe indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, el Concesionario no ha informado respecto del retiro o adición de mostradores del servicio en el Terminal actual.

en el país, a la par de la reactivación del sector aeronáutico a nivel mundial, alcanzándose una utilización del 58,1% de la capacidad máxima, y manteniendo cifras superiores en los años posteriores, siendo que, al cierre del año 2024, se observó un porcentaje de utilización de la Facilidad Esencial de 63,5% de su capacidad máxima.

19. Con base en lo descrito, y en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, para efectos de proyectar la demanda del servicio (expresada en horas), se tomarán en cuenta dos variables: el ratio hora/pasajero y el número de pasajeros embarcados, de manera tal que¹⁴:

$$H_t = \theta_t * Pax_t$$

Donde:

H_t : Número de horas de alquiler o uso de los mostradores en el año t .
 θ_t : Ratio hora/pasajero correspondiente al año t .
 Pax_t : Número de pasajeros embarcados en el aeropuerto en el año t .

20. Así, para llevar a cabo la proyección de demanda correspondiente al periodo 2025-2030, se deberá contar, en primer lugar, con estimaciones de las variables “ratio hora/pasajero” y “número de pasajeros embarcados” para cada uno de los años de dicho periodo. Al respecto, debe indicarse que, en la medida en que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta solo se dispone de información histórica referente al antiguo Terminal del AIJC. Por tanto, para efectos de las proyecciones de demanda, se considerará dicha información histórica del servicio en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura¹⁵.
21. No obstante, considerando las diferencias en las características físicas de los mostradores entre el antiguo Terminal y el Nuevo Terminal¹⁶ -en particular, el número de posiciones de facturación por mostrador-, resulta necesario realizar una homologación de la información histórica. En el antiguo Terminal, cada mostrador contaba con dos posiciones de facturación, mientras que en el Nuevo Terminal cada mostrador contará con una sola posición. Por tanto, para efectos de proyectar la demanda del servicio, la información histórica deberá ajustarse a las nuevas características de la Facilidad Esencial en el Nuevo Terminal.
22. En ese sentido, para la determinación del Cargo de Acceso, la unidad de análisis y comparación será la posición de facturación, y no el mostrador como tal. Así, un mostrador del antiguo Terminal será considerado equivalente a dos posiciones de facturación, lo que a su vez equivale a dos mostradores en el Nuevo Terminal. En consecuencia, la estimación de la demanda se realizará a partir de una serie histórica ajustada, denominada “Horas rentadas de posiciones de facturación”, obtenida multiplicando las horas de uso de

¹⁴ Cabe indicar que una metodología similar es empleada tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

¹⁵ Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

¹⁶ Al respecto, los cambios que presentaría la Facilidad Esencial en el Nuevo Terminal se asemejan a una reconfiguración operativa del servicio, en la medida en que, si bien el proceso de chequeo del pasajero a través de los mostradores de Check-In no se ve alterado per se, a nivel de la asignación de recursos la separación de posiciones de facturación permitiría una adecuada optimización del flujo de pasajeros en la zona de Check-In, todo ello en comparación con la situación observada en el antiguo Terminal.

mostradores por el número de posiciones por mostrador (2) en el antiguo Terminal. Esta serie homologada servirá como base para estimar la variable “ratio hora/pasajero”¹⁷.

23. Respecto a la variable “ratio hora/pasajero”, esta se obtiene a partir del número de horas rentadas de posiciones de facturación y el número de pasajeros embarcados. Así, para efectos de la estimación de dicho ratio, se considerará la información mensual remitida por LAP al buzón de Declaración Estadística del Ositrán, tanto del número de horas de uso de los mostradores¹⁸ como del número de pasajeros embarcados, ambos para el periodo comprendido entre enero de 2022 y diciembre de 2024, ello con la finalidad de poder contar con un periodo representativo que permita observar la evolución de dichas variables. Además, conforme a lo señalado previamente, se ajustará la serie histórica del número de horas de uso de los mostradores a efectos de homologar la información por las características físicas de los mostradores entre el antiguo Terminal y el Nuevo Terminal.
24. Cabe mencionar que, en línea con el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022, para la estimación del ratio hora/pasajero no se toman en cuenta los datos correspondientes a los años 2020 y 2021 debido a que los ratios obtenidos en esos años presentan valores atípicos, tal como señaló anteriormente, como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú por la pandemia de la COVID-19 (tales como la suspensión de operaciones aéreas regulares en el país, la obligatoriedad del distanciamiento físico en los aeropuertos, entre otros), siendo que dichos valores introducirían sesgos si fuesen considerados en las estimaciones realizadas del ratio hora/pasajero.
25. En la siguiente tabla se presenta el cálculo del ratio hora/pasajero para cada uno de los meses del periodo 2022-2024, con la finalidad de apreciar la evolución de dicha variable en el tiempo. Al respecto, los ratios presentados se obtuvieron a partir de la información mensual del número de horas rentadas de posiciones de facturación y el número de pasajeros embarcados, registrados en el AIJC entre enero de 2022 y diciembre de 2024, los cuales también son detallados en dicha tabla.

Tabla A-3 Ratio hora/pasajero mensual, 2022-2024

Mes	Horas rentadas de posiciones de facturación			Número de pasajeros embarcados			Ratio Horas/Pasajero		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Enero	63 788	71 171	65 316	597 847	764 137	907 055	0,107	0,093	0,072
Febrero	71 514	66 508	65 952	594 726	723 789	863 960	0,120	0,092	0,076
Marzo	60 784	55 767	60 454	654 243	761 774	890 551	0,093	0,073	0,068
Abril	71 240	59 786	62 266	668 283	760 888	885 678	0,107	0,079	0,070
Mayo	69 954	54 112	58 808	710 720	825 504	954 376	0,098	0,066	0,062
Junio	71 736	74 444	66 052	706 548	800 938	907 838	0,102	0,093	0,073
Julio	67 580	49 584	63 264	828 275	927 671	1 034 008	0,082	0,053	0,061
Agosto	74 400	66 028	68 090	858 159	945 530	1 051 081	0,087	0,070	0,065
Setiembre	79 360	62 154	66 342	806 801	870 269	980 928	0,098	0,071	0,068
Octubre	70 248	63 122	61 856	881 515	915 546	1 032 529	0,080	0,069	0,060
Noviembre	69 208	59 634	66 864	807 372	863 549	950 134	0,086	0,069	0,070
Diciembre	63 270	57 930	64 593	850 837	926 211	971 140	0,074	0,063	0,067
Promedio							0,094	0,074	0,068

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

26. Como puede observarse, el valor promedio de los ratios mensuales entre los años 2022 y 2024 fluctúa entre 0,094 y 0,068. Por tanto, para efectos de la proyección de demanda correspondiente al periodo 2025-2030 se asumirá un ratio hora/pasajero constante, el cual

¹⁷ Asimismo, dicho criterio de homologación será considerado al momento de proyectar algunos conceptos del OPEX que tomen como base al número de mostradores.

¹⁸ Cabe indicar que el número de horas de uso de los mostradores tomado de la Declaración Estadística presentada por LAP al Ositrán coincide, agregado en términos anuales, con el número de horas reportado por LAP en su Contabilidad Regulatoria. Sin embargo, para efectos de la estimación, se empleará la información de la Declaración Estadística de LAP al Ositrán debido a que presenta un mayor nivel de desagregación.

se estimará como el promedio de los valores medios de los ratios mensuales correspondientes al periodo 2022-2024, el cual asciende a 0,079.

27. Al respecto, debe señalarse que, tanto la Propuesta de LAP como la de los Usuarios Intermedios consideran el empleo de un ratio de 0,047, el cual señalan que se obtiene a partir del promedio de los ratios hora/pasajero anuales del periodo 2019-2023; no obstante, dichas propuestas no consideran un criterio de homologación de la información histórica del servicio, similar a lo desarrollado anteriormente. Así, dado que lo que se busca es aproximarse al escenario que podría suceder en la operación de nueva infraestructura, se considera que el empleo de información homologada reflejaría mejor el comportamiento del uso de la Facilidad Esencial en el AIJC.
28. Con relación al número de pasajeros embarcados que se prevé para el periodo 2025-2030, de la revisión efectuada a las propuestas de las partes se observa que, LAP señala que las proyecciones de demanda se basan en las estimaciones de tráfico de pasajeros en salida para el periodo 2024-2029, elaboradas por el consultor *Leadin Aviation Consulting*; en tanto que los Usuarios Intermedios mencionan que los proyecciones de demanda para el año 2030 consideran un crecimiento de 3% para pasajeros nacionales y de 8% para pasajeros internacionales, indicando que dichas variaciones de pasajeros provienen de la tasa utilizada en la Propuesta de LAP.
29. Así, considerando que las partes coinciden en el uso de las tasas de crecimiento propuestas por LAP, para efectos de la proyección del número de pasajeros embarcados se tomarán las tasas de crecimiento del tráfico de pasajeros proyectado por LAP, correspondiente al periodo 2025-2029, en tanto que, para las proyecciones del año 2030, se mantendrá constante la tasa de crecimiento del año 2029.
30. Por otro lado, respecto a la información base del número de pasajeros embarcados, sobre la cual se aplicarán las tasas de crecimiento esperado, se tomará el número de pasajeros en Salida, tanto Nacional como Internacional, correspondiente al año 2024. De este modo, en la siguiente tabla se presenta el detalle de las estimaciones del número de pasajeros embarcados para el periodo 2025-2030.

Tabla A-4 Estimación del número de pasajeros embarcados en el AIJC, 2025-2030

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Variación % esperada del tráfico:							
Pasajeros en Salidas - Nacional		5,6%	2,6%	2,5%	2,4%	4,0%	4,0%
Pasajeros en Salidas - Internacional		11,2%	13,7%	8,2%	9,3%	7,7%	7,7%
Pasajeros embarcados:	11 429 278	12 310 065	13 154 285	13 789 642	14 522 628	15 332 221	16 191 810
Pasajeros en Salidas - Nacional	7 184 040	7 588 587	7 787 956	7 983 427	8 178 898	8 503 042	8 840 033
Pasajeros en Salidas - Internacional	4 245 238	4 721 479	5 366 328	5 806 214	6 343 729	6 829 179	7 351 778

Fuente: Propuesta de LAP, Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Con todo ello, una vez que se dispone de las estimaciones del ratio hora/pasajero y del número de pasajeros embarcados, se procede a realizar la proyección de la demanda del servicio (expresada en horas), de acuerdo con la formulación detallada anteriormente. En la siguiente tabla se presenta la estimación del tiempo de uso de mostradores (en horas) para el periodo 2025-2030. 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 del número de horas de uso de mostradores para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año¹⁹. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección del número de horas

¹⁹ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el número de pasajeros embarcados para dicho año por (365-31-28-29)/365, y luego multiplicando dicho resultado por el ratio Hora/Pasajero estimado de 0,079.

de uso de mostradores para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación²⁰.

Tabla A-5 Proyección del tiempo de uso de mostradores en el AIJC, 2025-2030

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pasajeros embarcados	9 342 159	13 154 285	13 789 642	14 522 628	15 332 221	3 903 779
Ratio Hora/Pasajero	0,079	0,079	0,079	0,079	0,079	0,079
Tiempo de uso de mostradores (horas)	735 613	1 035 785	1 085 813	1 106 784	1 103 760	266 112
<u>Número de mostradores</u>						
Al inicio	126	126	126	126	126	126
Adiciones/retiros	0	0	0	0	0	0
Al cierre	126	126	126	126	126	126
Capacidad máxima del uso de mostradores (horas)	837 648	1 103 760	1 103 760	1 106 784	1 103 760	266 112
Factor de ocupación (%)	87,8%	93,8%	98,4%	100,0%	100,0%	100,0%

Nota:

1. 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.
2. Para el periodo 2028-2030 se asume el máximo de la capacidad de uso debido a que los valores obtenidos mediante la fórmula de cálculo sobrepasan dicha capacidad.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

32. Nótese que, considerando la capacidad máxima esperada del servicio para el periodo 2025-2030, es posible proyectar los factores de ocupación de los mostradores. Al respecto, se estima que dicha ocupación del servicio alcanzaría el 100% en el periodo 2028-2030 como consecuencia del mayor tráfico de pasajeros proyectado por LAP.

II.2.3. Costos de operación y mantenimiento

33. Para la presente Propuesta, en línea con los criterios empleados en procedimientos anteriores, 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.
34. Sobre el particular, en procedimientos anteriores relacionados a este servicio, las proyecciones de costos de operación y mantenimiento incluidos 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.
35. 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.
36. 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, en tanto que dichos años cumplen con el criterio de ser posteriores al periodo que se utilizó para la determinación del cargo vigente.

²⁰ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el número de pasajeros embarcados para dicho año por $(31+28+29)/365$, y luego multiplicando dicho resultado por el ratio Hora/Pasajero estimado de 0,079.

37. Adicionalmente, debe precisarse que, en la medida en que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó 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 en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.
38. 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 periodo 2020-2022.
39. Asimismo, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se señala, con relación a la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP, que desde el año 2019 la empresa ha modificado los *drivers* empleados para la asignación de los Costos Indirectos respecto al número de trabajadores asignados al servicio de alquiler de mostradores de Check-In y que incluso la información del año 2023 no guarda ningún tipo de consistencia con los años anteriores²¹. Ante dicha situación, los Usuarios Intermedios proponen efectuar un ajuste sobre los *drivers* empleados para el periodo 2019-2023, tomando como referencia la información de tráfico de pasajeros.
40. Sobre el particular, debe indicarse que, en el marco del monitoreo de la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al ejercicio 2023, mediante el Informe N° 0093-2024-GRE-OSITRAN, de fecha 2 de setiembre de 2024, esta Gerencia analizó la información de subsanación de observaciones sobre la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023. En dicho informe se indicó, respecto a los ejercicios 2022 y 2023, que los auditores emitieron el Informe S/N de procedimientos previamente acordados, mediante el cual comunican haber tomado conocimiento y analizado las observaciones formuladas por el Regulador y las respuestas proporcionadas por LAP, así como haber efectuado cálculos para validar lo señalado por LAP en lo referido a los Anexos actualizados N° 2, 9 y 11, sin encontrar hallazgos como resultado de su inspección.
41. Así, dado que los Anexos N° 2, 9 y 11 fueron actualizados en atención a la subsanación de observaciones, mediante el Oficio N° 00273-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 25 de noviembre de 2024, se solicitó a LAP la remisión de los archivos electrónicos de los reportes de contabilidad regulatoria actualizados para los años 2022 y 2023, específicamente, el “Anexo N° 4 – Reportes de Contabilidad Regulatoria” correspondiente a los años 2022 y 2023. En respuesta a dicha solicitud, mediante la Carta N° C-LAP-GCF-2024-0249, recibida el 27 de noviembre de 2024, LAP remitió los archivos electrónicos solicitados.
42. Al respecto, de la revisión efectuada a dicha información, se observa que, los *drivers* señalados por los Usuarios Intermedios (los cuales son empleados para la asignación de los costos de la Cuenta “Terminales” a los Costos Indirectos de Mostradores de Check-In) presentan una actualización respecto de los valores considerados en la propuesta de los Usuarios Intermedios, tal como se detalla en la siguiente tabla.

²¹ En la propuesta de los Usuarios Intermedios no se menciona la razón de dicha falta de consistencia; no obstante, de la lectura de sus argumentos, se desprende que está asociada a la problemática de los *drivers* alegados previamente.

Tabla A-6 Drivers empleados para la asignación de costos de la Cuenta “Terminales” a los Costos Indirectos de Mostradores de Check-In, 2019-2023

Año	2019	2020	2021	2022	2023
a) Información original de la Contabilidad Regulatoria de LAP					
Costos de la Cuenta "Terminales"	1 904 285	1 344 236	1 443 499	1 645 494	3 655 322
Costos de la Cuenta "Terminales" asignado a Mostradores de Check-In	220 638	219 031	240 683	508 837	1 115 183
Driver empleado para la asignación	12%	16%	17%	31%	31%
b) Información actualizada mediante Carta N° C-LAP-GCF-2024-0249					
Costos de la Cuenta "Terminales"	1 904 285	1 344 236	1 443 499	1 645 494	3 655 322
Costos de la Cuenta "Terminales" asignado a Mostradores de Check-In	220 638	219 031	240 683	275 937	642 793
Driver empleado para la asignación	12%	16%	17%	17%	18%

Nota: La información de costos presentada considera las exclusiones de rubros que se detallan más adelante.

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. En tal sentido, considerando que la observación efectuada sobre dichos *drivers* ha sido subsanada, se desestima la propuesta de los Usuarios Intermedios respecto del ajuste planteado sobre los *drivers* empleados para la asignación de los Costos Indirectos a Mostradores de Check-In. Por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX se empleará la información correspondiente al periodo 2022-2023 de los formatos actualizados de la Contabilidad Regulatoria de LAP.
44. 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.²²

II.2.3.1. Costos Directos

45. En línea con los criterios empleados en el anterior procedimiento de emisión de mandato de acceso, los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial comprenden las siguientes partidas²³:
- Mantenimiento de podiums,
 - Mantenimiento de mostradores,

²² 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.

²³ Cabe señalar que similar criterio es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

- Mantenimiento de balanzas,
 - Limpieza interna de mostradores,
 - Limpieza del área de mostradores,
 - Seguros,
 - Impuestos Municipales (predial y arbitrios),
 - Impuesto a las Transacciones Financieras, y
 - Fee del operador.
46. Cabe indicar que, a diferencia del anterior procedimiento de emisión de mandato de acceso, el concepto de “Limpieza de estructuras metálicas” no será considerado en la presente propuesta debido a que dicho costo fue introducido en la determinación del Cargo de Acceso del 2022 como parte de los costos operativos que se derivaron del proyecto de ampliación del Check-In y reubicación del control de seguridad llevado a cabo en el año 2017 (del cual forma parte la estructura metálica). Así, en tanto que dicho concepto corresponde a una situación particular de la infraestructura del antiguo Terminal, y que no es comparable con las características de la Facilidad Esencial que se implementará en el nuevo Terminal, no corresponde su incorporación dentro de la estructura de costos proyectada para el servicio.
47. Por otro lado, 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 una tasa de crecimiento construida a partir de las proyecciones del *Consumer Price Index* (CPI) de Estados Unidos, publicadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en *World Economic Outlook database: April 2025*²⁴, las cuales se detallan en la siguiente tabla²⁵.

Tabla A-7 Variación porcentual del CPI de Estados Unidos, 2024-2030

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. % anual		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	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 Ositrán.

(i) Costo de Mantenimiento de mostradores, podiums y balanzas

48. Con relación al costo de Mantenimiento de mostradores, en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, se propone que la estimación del valor base del mantenimiento se efectúe a partir de la información del presupuesto remitido por la empresa que le presta dicho servicio al Concesionario²⁶.
49. Al respecto, debe señalarse que, en el marco de la fijación del Cargo de Acceso del año 2022, LAP presentó información del presupuesto remitido por la empresa que le presta

²⁴ 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&sc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1> (Consultado el 24 de julio de 2025).

²⁵ 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.

²⁶ Sobre este punto, debe indicarse que un criterio similar es observado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios.

dicho servicio, por un monto ascendente a S/ 36 052, lo cual comprendía el servicio de mantenimiento correctivo anual para un total de 69 mostradores intervenidos²⁷ o, en términos homologados, 138 posiciones de facturación. Así, considerando ello, el costo unitario por posición de facturación en el año 2022 fue de S/ 261,25. A partir de dicho costo, para efectos de estimar el valor base del mantenimiento de mostradores se actualizará el costo unitario por mostrador al año 2024 mediante la aplicación de las tasas de inflación peruana de los años 2023 y 2024²⁸, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresa dicho costo, obteniéndose un costo unitario por mostrador para el año 2024 de S/ 284,14 o USD 75,69²⁹.

50. Respecto al número de mostradores intervenidos en el nuevo Terminal, de acuerdo con lo señalado en la Propuesta de LAP, a partir del año 2025 la Facilidad Esencial comprenderá un total de 120 mostradores regulares y 6 mostradores OOG (para equipaje sobredimensionado), lo cual hace un total de 126 mostradores (o posiciones de facturación). Por lo tanto, multiplicando dicha cantidad por el costo unitario de USD 75,69, se obtiene el monto base del mantenimiento de mostradores que asciende a USD 9 537, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla A-8 Estimación del monto base de Mantenimiento de mostradores en el nuevo Terminal

Concepto	Monto
a) Costo unitario base de Mantenimiento de Mostradores	
Mantenimiento correctivo anual de mostradores (Soles, año 2022)	36 052
Número de counters intervenidos, antiguo Terminal	69
Número de posiciones equivalentes, antiguo Terminal	138
Costo unitario, por posición, antiguo Terminal (Soles, año 2022)	261,25
Costo por counter, nuevo Terminal (Soles, año 2024)	284,14
Costo unitario base, nuevo Terminal (USD, año 2024)	75,69
b) Monto base de Mantenimiento de mostradores	
Número de counters intervenidos, nuevo Terminal	126
Counters regulares	120
Counters OOG (para equipaje sobredimensionado)	6
Costo total base, nuevo Terminal (USD)	9 537

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. A partir de dicho monto, se procede con la estimación de los costos de Mantenimiento de mostradores para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección del costo de Mantenimiento de mostradores para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año³⁰. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección del costo de Mantenimiento de mostradores para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación³¹.

²⁷ Cabe indicar que, dicha oportunidad, la información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

²⁸ Obtenidas como la variación del Índice promedio de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI.

²⁹ Monto equivalente en moneda americana aplicando el tipo de cambio promedio del año 2024 de S/ 3,75, obtenido de la Superintendencia de Banca y Seguros – SBS.

³⁰ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el costo anual proyectado para el 2025 por (365-31-28-29)/365.

³¹ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el costo anual proyectado para el 2030 por año por (31+28+29)/365.

Tabla A-9 Proyección del costo de Mantenimiento de mostradores, 2025-2030 (USD)

Año	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Mantenimiento de mostradores	9 537	7 454	10 065	10 277	10 499	10 726	2 642

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.

52. Con relación al costo de Mantenimiento de podiums, en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, se propone que la estimación del valor base del mantenimiento se efectúe a partir del costo unitario del mantenimiento de podiums, presupuestado por la empresa que le presta dicho servicio al Concesionario³².
53. Al respecto, debe señalarse que, en el marco de la fijación del Cargo de Acceso del año 2022, LAP presentó información del presupuesto remitido por la empresa que le presta dicho servicio, cuyo costo unitario por pódium en el año 2022 fue de S/ 202,0³³. A partir de dicho costo, para efectos de estimar el valor base del mantenimiento de podiums se actualizará el costo unitario por pódium al año 2024 mediante la aplicación de las tasas de inflación peruana de los años 2023 y 2024³⁴, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresa dicho costo, obteniéndose un costo unitario por pódium para el año 2024 de S/ 219,7 o USD 58,53³⁵.
54. Respecto a la cantidad de podiums sobre los que se aplicará el mantenimiento en el nuevo Terminal, el número de podiums asignados al servicio se mantendrá en proporción al número de posiciones de facturación (considerando el criterio de homologación de los mostradores), tomándose como referencia lo observado en el antiguo Terminal. Con base en ello, para determinar el número de podiums aplicables al nuevo Terminal se propone construir un ratio "Podiums/Posición" con información del antiguo Terminal, dividiendo el número de podiums existentes (21) por el número de posiciones de facturación (138), cuyo valor asciende a 0,15; luego, multiplicando dicho ratio por el número de mostradores que formarán parte de la Facilidad Esencial a partir del año 2025 (126 mostradores), se obtiene un total de 19 podiums.
55. Por lo tanto, multiplicando dicha cantidad de podiums por el costo unitario de USD 58,53, se obtiene el monto base del mantenimiento de podiums que asciende a USD 1 112, tal como se detalla en la siguiente tabla.

³² Sobre este punto, debe indicarse que un criterio similar es observado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios.

³³ Cabe indicar que, dicha oportunidad, la información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

³⁴ Obtenidas como la variación del Índice promedio de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI.

³⁵ Monto equivalente en moneda americana aplicando el tipo de cambio promedio del año 2024 de S/ 3,75, obtenido de la Superintendencia de Banca y Seguros - SBS.

Tabla A-10 Estimación del monto base de Mantenimiento de podiums en el nuevo Terminal

Concepto	Monto
a) Costo unitario de Mantenimiento de Podiums	
Costo unitario, por pódium (Soles, año 2022)	202,00
Costo unitario, por pódium (Soles, año 2024)	219,70
Costo unitario base, nuevo Terminal (USD, año 2024)	58,53
b) Monto base de Mantenimiento de Podiums en el nuevo Terminal	
Ratio: Podiums/Posición	0,15
Número de counters, antiguo Terminal	69
Número de posiciones equivalentes, antiguo Terminal	138
Número de podiums, antiguo Terminal	21
Número de counters, nuevo Terminal	126
Número de podiums estimados, nuevo Terminal	19
Costo total base, nuevo Terminal (USD)	1 112

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. A partir de dicho monto, se procede con la estimación de los costos de Mantenimiento de podiums para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección del costo de Mantenimiento de podiums 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 del costo de Mantenimiento de podiums para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

Tabla A-11 Proyección del costo de Mantenimiento de podiums, 2025-2030 (USD)

Año	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Mantenimiento de podiums	1 112	869	1 174	1 198	1 224	1 251	308

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.

57. Con relación al costo de Mantenimiento de balanzas, en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, se propone que la estimación del valor base del mantenimiento se efectúe a partir de la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal, en la medida que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura. De este modo, para la estimación del costo de Mantenimiento de balanzas 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 tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
58. Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios, quienes estiman el costo de Mantenimiento de balanzas a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria; sin embargo, en el caso de LAP se considera el promedio del periodo 2018-2023, en tanto que, en el caso de los Usuarios Intermedios, se considera el promedio del periodo 2020-2022. Sobre el particular, 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.

59. Con relación al monto base de Mantenimiento de balanzas, para su estimación se tomará la información del costo directo de la cuenta de Mantenimiento de Control de Calidad asignado a Mostradores de Check-In en la Contabilidad Regulatoria de LAP, el cual se encuentra asociado al mantenimiento de las balanzas que forman parte de los mostradores de Check-In. Al respecto, el promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 para dicha información asciende a USD 4 584. Sin embargo, considerando que, de acuerdo con lo señalado por LAP, la operación de la nueva infraestructura comprenderá un total de 126 mostradores (y por ende, un número similar de balanzas), y teniendo en cuenta que el promedio histórico calculado previamente refleja el gasto de mantenimiento del equipamiento operado en el antiguo Terminal (cuya cantidad es inferior al que se pondrá en operación en el nuevo Terminal), corresponde determinar el monto base de Mantenimiento de balanzas considerando las condiciones operativas que tendrán lugar en el nuevo Terminal.
60. Así, a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, se aproximará el costo unitario base dividiendo el costo promedio (USD 4 584) entre el número promedio de posiciones de facturación existentes en similar periodo (138, considerando el criterio de homologación de los mostradores), obteniéndose un costo unitario de USD 33,21. Luego, multiplicando dicho costo por el número de mostradores que entrarán en operación en el nuevo Terminal (126), se obtiene finalmente el monto base de Mantenimiento de balanzas a ser considerado para la determinación del Cargo de Acceso, tal como se aprecia en la siguiente tabla³⁶.

Tabla A-12 Estimación del monto base de Mantenimiento de balanzas en el nuevo Terminal

Concepto	Monto
a) Costo unitario de Mantenimiento de Balanzas	
Mantenimiento de Control de Calidad, prom. 2022-2023	4 584
<i>N° de mostradores, prom. 2022-2023, antiguo Terminal</i>	<i>69</i>
<i>Proxy: N° de posiciones, prom. 2022-2023, antiguo Terminal</i>	<i>138</i>
Costo unitario base, nuevo Terminal (USD)	33,21
b) Monto base de Mantenimiento de Balanzas en el nuevo Terminal	
Número de mostradores, nuevo Terminal	126
Costo total base, nuevo Terminal (USD)	4 185

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. A partir de dicho monto, se procede con la estimación de los costos de Mantenimiento de balanzas para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección del costo de Mantenimiento de balanzas 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 del costo de Mantenimiento de balanzas para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

³⁶ Cabe indicar que una lógica similar es observada en la Propuesta de LAP, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, solo se proyecta el costo promedio tomado de la Contabilidad Regulatoria sin considerar la proporción de los nuevos equipos que formarán parte de la Facilidad Esencial.

Tabla A-13 Proyección del costo de Mantenimiento de balanzas, 2025-2030 (USD)

Año	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Mantenimiento de balanzas	4 185	3 271	4 417	4 510	4 607	4 707	1 159

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.

(ii) Costo de Limpieza interna de mostradores y Limpieza del área de mostradores

62. Con relación al costo de Limpieza interna de mostradores, en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, se propone que la estimación del valor base de limpieza se efectúe a partir del costo unitario por evento de limpieza indicado en la cotización remitida por el proveedor de dicho servicio al Concesionario³⁷.
63. Al respecto, debemos señalar que, en el marco de la fijación del Cargo de Acceso del año 2022, LAP presentó información del presupuesto remitido por la empresa que le presta dicho servicio, cuyo costo unitario por evento de limpieza en el año 2022 fue de S/ 2 723,03³⁸. A partir de dicho costo, para efectos de estimar el valor base de limpieza se actualizará el costo unitario por evento al año 2024 mediante la aplicación de las tasas de inflación peruana de los años 2023 y 2024³⁹, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresa dicho costo, obteniéndose un costo unitario por evento para el año 2024 de S/ 2 961,63 o USD 788,97⁴⁰. Sin embargo, debe señalarse que, en dicho procedimiento, se evidenció que la cotización presentada por el proveedor del servicio comprendía la limpieza de 71 mostradores⁴¹ o, en términos homologados, 142 posiciones de facturación, con lo cual el costo unitario por evento y posición de facturación ascendería para el año 2024 a USD 5,56.
64. Respecto al número de eventos de limpieza por año, de acuerdo con lo observado en la Propuesta de LAP, la frecuencia de los trabajos de limpieza que se proyectan para el caso del nuevo Terminal es trimestral, lo cual guarda consistencia con la frecuencia del servicio que fue señalado en el marco de la fijación del Cargo de Acceso del año 2022 para la Facilidad Esencial ubicada en el antiguo Terminal⁴². Así, dado que para efectos del cálculo del Cargo de Acceso se tomarán las condiciones observadas en el antiguo Terminal como una aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura, se propone considerar un total de cuatro (4) eventos de limpieza por año⁴³. Entre tanto, en cuanto al número de mostradores a ser limpiados, se tomará en cuenta lo señalado por LAP respecto a que la operación de la nueva infraestructura comprenderá un total de 126 mostradores.

³⁷ Sobre este punto, debe indicarse que un criterio similar es observado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios.

³⁸ Cabe indicar que, dicha oportunidad, la información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

³⁹ Obtenidas como la variación del Índice promedio de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI.

⁴⁰ Monto equivalente en moneda americana aplicando el tipo de cambio promedio del año 2024 de S/ 3,75, obtenido de la Superintendencia de Banca y Seguros - SBS.

⁴¹ Ello, de acuerdo con la documentación presentada por LAP en el Anexo IV del Memorandum M-GPF-GRAP-2022-0028 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

⁴² En dicha oportunidad, la referida información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

⁴³ Cabe señalar que en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se plantea una frecuencia de limpieza mensual; sin embargo, como se señaló anteriormente, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso se tomarán las condiciones observadas en el antiguo Terminal como una aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura, en tanto que no se disponga de mejor información al respecto.

65. Por tanto, multiplicando el número de eventos de limpieza y el número de mostradores a ser limpiados por el costo unitario de USD 5,56, se obtiene el monto base de la limpieza interna de mostradores que asciende a USD 2 800, tal como se detalla en la siguiente tabla.

Tabla A-14 Estimación del monto base de la limpieza interna de mostradores en el nuevo Terminal

Concepto	Monto
a) Costo unitario base de Limpieza interna de mostradores	
Costo por evento de limpieza (Soles, año 2022)	2 723,03
Costo por evento de limpieza (Soles, año 2024)	2 961,63
Costo por evento (USD, año 2024)	788,97
<i>Número de counters presupuestados, antiguo Terminal</i>	<i>71</i>
<i>Número de posiciones equivalentes, antiguo Terminal</i>	<i>142</i>
Costo unitario por evento y posición (USD, año 2024)	5,56
Número de eventos al año (Frecuencia: Trimestral)	4
Costo unitario base, nuevo Terminal (USD, año 2024)	22,22
b) Monto base de Limpieza interna de mostradores en el nuevo Terminal	
Número de counters, nuevo Terminal	126
Costo total base, nuevo Terminal (USD)	2 800

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. A partir de dicho monto, se procede con la estimación de los costos de Limpieza interna de mostradores para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección del costo de Limpieza interna de mostradores 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 del costo de Limpieza interna de mostradores para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

Tabla A-15 Proyección del costo de Limpieza interna de mostradores, 2025-2030 (USD)

Año	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Limpieza interna de mostradores	2 800	2 189	2 955	3 017	3 083	3 149	776

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.

67. Con relación al costo de Limpieza del área de mostradores, en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, se propone que la estimación del valor base de limpieza 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 del costo de Limpieza del área de mostradores 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 tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
68. Cabe indicar que en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se manifiesta que, a pesar de su disconformidad expresada, en el procedimiento del año 2022 el Ositrán aceptó la

propuesta de LAP de considerar diferentes tipos de limpieza. En esa línea, los Usuarios Intermedios señalan que los costos de limpieza que fueron admitidos por el Regulador deberán ser verificados con la información que ha sido generada durante el período de vigencia de los cargos actuales.

69. Sobre el particular, tal como se señaló en el Informe N° 00090-2022-GRE-OSITRAN, el cual establece monto del Cargo de Acceso vigente, las partidas de limpieza del área de mostradores y limpieza interna de mostradores no hacen referencia a la misma actividad de limpieza, toda vez que, en el caso de la limpieza del área de mostradores, la partida comprende la limpieza de la zona o espacio en donde se encuentran ubicados los mostradores de Check-In, y cuya periodicidad está asociada a la frecuencia de limpieza del hall de Check-In del AIJC, mientras que, en el caso de la limpieza interna de mostradores, la partida comprende la limpieza profunda de los mostradores, y cuya frecuencia de los trabajos de limpieza es trimestral, de acuerdo con lo señalado por LAP.
70. Así, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso vigente, las actividades de limpieza comprendieron la limpieza profunda y periódica del mobiliario arrendado, la limpieza periódica de las estructuras metálicas y la limpieza de la zona en donde se encuentran ubicados los mostradores, motivo por el cual en la estimación de los costos operativos se llevó a cabo dicha diferenciación. Cabe indicar que un criterio similar también es considerado en la presente Propuesta (excepto por la limpieza periódica de las estructuras metálicas que ya no es considerada).
71. Sin embargo, de la revisión efectuada a la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP del periodo 2022-2023, se observó que el costo directo de la cuenta de Limpieza asignado al servicio de Mostradores de Check-In no permite separar los conceptos de Limpieza de estructuras metálicas, Limpieza interna de mostradores y Limpieza del área de mostradores, los cuales, como se indicó, fueron considerados como parte de los Costos Directos del servicio en la determinación del Cargo de Acceso del 2022. En tal sentido, con la finalidad de no realizar una doble contabilización de gastos de limpieza, para la proyección del costo neto de Limpieza del área de mostradores se determinará, en primer lugar, el monto base de la cuenta de Limpieza asignado al servicio de Mostradores de Check-In que corresponde únicamente al área de mostradores y, sobre dicho valor, se descontarán el monto base de limpieza interna de mostradores determinado anteriormente y un monto base de limpieza de estructuras metálicas estimado únicamente para obtener dicho costo neto.
72. Con relación al monto base de Limpieza del área de mostradores, para su estimación se tomará la información del costo directo de la cuenta de “Limpieza asignado a Mostradores de Check-In” en la Contabilidad Regulatoria de LAP, ello en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores. Al respecto, el promedio histórico observado en el periodo 2022-2023⁴⁴ para dicha información asciende a USD 127 603. Sin embargo, considerando que en el antiguo Terminal el personal de limpieza asignado al hall de *Check-In* realiza sus actividades tanto en la zona de espera de pasajeros como en el área de mostradores, se seguirá el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022 para la asignación del costo de limpieza al servicio de alquiler de mostradores mediante el empleo del ratio “Personal de limpieza asignado a zona de mostradores / Total personal de limpieza asignado a *check-in*”, el cual en dicha oportunidad resultó equivalente a 0,29 (esto es, 2/7). Así, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, se propone considerar dicho ratio constante para el periodo 2025-2030. Considerando ello, el promedio histórico asignado a la limpieza del hall de *Check-In* asciende a USD 36 458.

⁴⁴ Sobre este punto, tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios se estima el costo de limpieza del área de mostradores a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria; sin embargo, en el caso de LAP se considera el promedio del periodo 2018-2023, en tanto que, en el caso de los Usuarios Intermedios, se considera el promedio del periodo 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.

73. Adicionalmente, teniendo en cuenta que, de acuerdo con lo señalado por LAP, la operación de la nueva infraestructura comprenderá un total de 126 posiciones de facturación, y considerando que el promedio histórico calculado previamente refleja el gasto de limpieza de un área de 138 posiciones de facturación (considerando el criterio de homologación de los mostradores), en promedio, en el antiguo Terminal durante el periodo 2022-2023⁴⁵, corresponde determinar el monto base de Limpieza del área de mostradores considerando las condiciones operativas que tendrán lugar en el nuevo Terminal.
74. Así, a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, se obtendrá el costo unitario base por posición de facturación dividiendo el costo promedio (USD 36 458) entre el número promedio de posiciones de facturación existentes en similar periodo (138), obteniéndose un costo unitario de USD 264,19. Luego, multiplicando dicho costo por el número de posición de facturación que entrarán en operación en el nuevo Terminal (126), se obtiene finalmente el monto base de Limpieza del área de mostradores que asciende a USD 33 288.
75. No obstante, como se indicó anteriormente, para efectos de proyectar el costo neto de Limpieza del área de mostradores, se estimará un monto base de limpieza de estructuras metálicas. Al respecto, dicho monto se calculará a partir del costo por evento de limpieza tomado de la cotización remitida por el proveedor de dicho servicio al Concesionario, en línea con el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022. En particular, debe señalarse que, en el marco de dicho procedimiento, LAP presentó información del presupuesto remitido por la empresa que le presta dicho servicio, cuyo costo unitario por evento de limpieza en el año 2022 fue de S/ 1 693,43⁴⁶. A partir de dicho costo, para efectos de estimar el valor base de la limpieza de estructuras metálicas se actualizará el costo unitario por evento al año 2024 mediante la aplicación de las tasas de inflación peruana de los años 2023 y 2024⁴⁷, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresa dicho costo, obteniéndose un costo unitario por evento para el año 2024 de S/ 1 841,81 o USD 490,65⁴⁸. Luego, considerando un total de veinticuatro (24) eventos de limpieza por año⁴⁹, se obtiene un monto base de limpieza de estructuras metálicas de USD 11 776.
76. Adicionalmente, como se indicó, para efectos de proyectar el costo neto de Limpieza del área de mostradores, se descontará el monto base de limpieza interna de mostradores determinado anteriormente, el cual ascendió a USD 2 800.
77. Con todo ello, el costo base neto por concepto de la limpieza del área de mostradores ascendería a USD 18 712, tal como se aprecia en la siguiente tabla⁵⁰.

⁴⁵ Para ello, se consideró el número promedio de mostradores al cierre del año para el periodo 2022-2023.

⁴⁶ Cabe indicar que, dicha oportunidad, la información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

⁴⁷ Obtenidas como la variación del Índice promedio de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI.

⁴⁸ Monto equivalente en moneda americana aplicando el tipo de cambio promedio del año 2024 de S/ 3,75, obtenido de la Superintendencia de Banca y Seguros - SBS.

⁴⁹ Cabe señalar que en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se plantea una frecuencia de limpieza mensual; sin embargo, como se señaló anteriormente, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso se tomarán las condiciones observadas en el antiguo Terminal como una aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura, en tanto que no se disponga de mejor información al respecto.

⁵⁰ Cabe indicar que una lógica similar es observada en tanto en la Propuesta de LAP como en la Propuesta de los Usuarios Intermedios.

Tabla A-16 Estimación del monto base neto de la limpieza del área de mostradores en el nuevo Terminal

Concepto	Monto
a) Costo unitario base de Limpieza del área de mostradores	
Limpieza, prom. 2022-2023	127 603
Ratio: Personal de limpieza asignado a zona de mostradores / Total personal de limpieza asignado a check-in	0,29
Costo asignado al área de Check-In	36 458
N° de mostradores, prom. 2022-2023, antiguo Terminal	69
Proxy: N° de posiciones, prom. 2022-2023, antiguo Terminal	138
Costo unitario base, nuevo Terminal (USD)	264,19
b) Monto base de Limpieza del área de mostradores en el nuevo Terminal	
Número de counters, nuevo Terminal	126
Costo total base, nuevo Terminal (USD)	33 288
Costo total base, Limpieza de estructuras metálicas	11 776
Costo total base, Limpieza interna de mostradores	2 800
Costo base neto, nuevo Terminal (USD)	18 712

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

78. A partir de dicho monto, se procede con la estimación de los costos de Limpieza del área de mostradores para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección del costo de Limpieza del área de mostradores 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 del costo de Limpieza del área de mostradores para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

Tabla A-17 Proyección del costo de Limpieza del área de mostradores, 2025-2030 (USD)

Año	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Limpieza del área de mostradores	18 712	14 625	19 747	20 163	20 598	21 045	5 184

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.

(iii) Resto de costos: Seguros, Impuestos Municipales (predial y arbitrios), Impuesto a las Transacciones Financieras y Fee del operador

79. Con relación al resto de Costos Directos que corresponden a Seguros, Impuestos Municipales (predial y arbitrios), Impuesto a las Transacciones Financieras y Fee del operador, en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, se propone que la estimación de sus respectivos valores base 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 tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
80. Cabe indicar que un criterio similar es considerado en la Propuesta de LAP, en la cual estiman los costos de Seguros, Impuestos Municipales (predial y arbitrios), Impuesto a las

Transacciones Financieras 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, los costos de Impuestos Municipales (predial y arbitrios), Impuesto a las Transacciones Financieras y *Fee* del operador también son estimados 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.

81. 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.
82. 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, Impuestos Municipales (predial y arbitrios), Impuesto a las Transacciones Financieras y *Fee* del operador en el periodo 2022-2023 asciende, en total, a USD 11 686. Por tanto, sobre la base de dichos montos presentados, se procede con la estimación de los costos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, de acuerdo con el detalle que se muestra la siguiente tabla.

Tabla A-18 Proyección de los costos de Seguros, Impuestos Municipales (predial y arbitrios), Impuesto a las Transacciones Financieras y *Fee* del operador, 2025-2030 (USD)

Año	2022	2023	Base (Promedio)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA				2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Seguros (USD)	5 164	8 499	6 832	5 340	7 210	7 362	7 520	7 684	1 893
Impuestos Municipales: Arbitrios e Impuesto Predial (USD)	3 075	4 082	3 579	2 797	3 777	3 856	3 939	4 025	991
Impuesto a las Transacciones Financieras (USD)	151	250	201	157	212	216	221	226	56
Fee operador (USD)	957	1 192	1 075	840	1 134	1 158	1 183	1 209	298
Total (USD)	9 348	14 024	11 686	9 133	12 332	12 592	12 863	13 142	3 238

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.

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó 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.
84. 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-19 Costos Directos del servicio, 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Mantenimiento de mostradores	7 454	10 065	10 277	10 499	10 726	2 642
Mantenimiento de podiums	869	1 174	1 198	1 224	1 251	308
Mantenimiento de balanzas	3 271	4 417	4 510	4 607	4 707	1 159
Limpieza interna de mostradores	2 189	2 955	3 017	3 083	3 149	776
Limpieza del área de mostradores	14 625	19 747	20 163	20 598	21 045	5 184
Seguros	5 340	7 210	7 362	7 520	7 684	1 893
Impuestos Municipales (predial y arbitrios)	2 797	3 777	3 856	3 939	4 025	991
Impuesto a las Transacciones Financieras	157	212	216	221	226	56
Fee del operador	840	1 134	1 158	1 183	1 209	298
Costos Directos totales	37 542	50 688	51 758	52 874	54 020	13 307

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.

II.2.3.2. Costos Indirectos

85. 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.
86. No obstante, en línea con el criterio empleado en el procedimiento del año 2022, dado que el gasto por mantenimiento de podiums es considerado en la Contabilidad Regulatoria de LAP como un costo indirecto del servicio, para efectos de proyectar los Costos Indirectos del periodo 2025-2030 se deducirán, para cada año, los costos proyectados de Mantenimiento de podiums, obteniendo así los Costos Indirectos netos que finalmente son considerados en el Cargo de Acceso.
87. Asimismo, cabe indicar que, 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”, “Suscripciones a Revistas y Diarios”, “Premios y obsequios” e “Impuesto General a las Ventas”.
88. 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 547 903. 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, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla.

Tabla A-20 Costos Indirectos del servicio, 2025-2030 (USD)

Año	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Costos indirectos (incl. Mntto de Podiums)	547 903	428 241	578 201	590 403	603 129	616 211	151 797
Mantenimiento de Podiums		869	1 174	1 198	1 224	1 251	308
Costos indirectos (netos)		427 372	577 027	589 205	601 905	614 961	151 489

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.

89. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó 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 año⁵¹. 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 contraprestación⁵².

II.2.3.3. Costos No Imputables

90. 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)".
91. 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 28,1%, tal como se presenta en la siguiente tabla⁵³.

Tabla A-21 Ratio "Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)" promedio (USD)

Concepto	2022	2023	Promedio
Costos Directos (CD)	170 263	183 425	
Costos Indirectos (CI)	347 031	748 775	
Costos No Imputables (CNI)	162 560	231 840	
Costo Total	679 855	1 164 041	
<i>Ratio: CNI / (CD + CI)</i>	<i>31,4%</i>	<i>24,9%</i>	<i>28,1%</i>

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. 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.

Tabla A-22 Costos No Imputables del servicio, 2025-2030 (USD)

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Directos (CD)	37 542	50 688	51 758	52 874	54 020	13 307
Costos Indirectos (CI)	427 372	577 027	589 205	601 905	614 961	151 489
<i>Ratio: CNI / (CD + CI)</i>	<i>28,1%</i>	<i>28,1%</i>	<i>28,1%</i>	<i>28,1%</i>	<i>28,1%</i>	<i>28,1%</i>
Costos No Imputables (CNI)	130 862	176 687	180 416	184 305	188 302	46 386

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.

II.2.3.4. Proyección de costos de operación y mantenimiento

93. 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.

⁵¹ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el costo anual proyectado para el 2025 por (365-31-28-29)/365.

⁵² En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el costo anual proyectado para el 2030 por año por (31+28+29)/365.

⁵³ 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-23 Costos de operación y mantenimiento proyectados del servicio,
2025-2030 (USD)**

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Directos	37 542	50 688	51 758	52 874	54 020	13 307
Costos Indirectos	427 372	577 027	589 205	601 905	614 961	151 489
Costos No Imputables	130 862	176 687	180 416	184 305	188 302	46 386
Costos totales	595 776	804 403	821 378	839 083	857 284	211 183

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.

II.2.4. Base de capital e inversiones

94. 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 infraestructura⁵⁴. 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.
95. 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.
96. En particular, para el caso de las inversiones realizadas, debe señalarse que, en línea con anteriores procedimientos⁵⁵, 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 Concesión⁵⁶. Al respecto, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo

⁵⁴ 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."

⁵⁵ 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 AIJC, 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.

⁵⁶ 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:

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.

97. De otro lado, en el caso de las inversiones proyectadas, en línea con anteriores procedimientos⁵⁷, 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.
98. 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.
99. Asimismo, considerando que 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, estuvo programada para el 30 de marzo de 2025⁵⁸, las inversiones que conformarían dicha Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que las obras relacionadas al proyecto de ampliación del nuevo Terminal del AIJC aún se encontraban en curso.
100. De este modo, de acuerdo con lo señalado anteriormente, dado que las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial representan un compromiso de inversión por parte del Concesionario, para efectos de determinar el Cargo de Acceso serán consideradas como inversiones proyectadas en el año base del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones serán provistas a los Usuarios Intermedios.
101. 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

*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)**."*

⁵⁷ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0090-2022-GRE-OSITRAN, que sustenta el cargo de acceso formulado en el marco del Mandato de Acceso para la utilización de mostradores check in en el AIJC, dictado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0047-2022-CD-OSITRAN.

⁵⁸ 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-año> (última revisión: 18.01.2025).

condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas, sí será necesario evaluar la información remitida que forma parte del sustento de dichas inversiones.

102. En ese sentido, en la presente Propuesta se tomará como referencia tanto la proyección de inversiones incluida en la Propuesta de LAP, remitida mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0395, de fecha 29 de octubre de 2024, como la información presentada mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025, en la medida que contiene información más actualizada respecto de las inversiones que se planean incorporar al servicio, en comparación a la información que estuvo disponible en el marco de la negociación y sobre la cual los Usuarios Intermedios elaboraron su propuesta.
103. 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 relacionada al área de Check-In, Inversión relacionada al mobiliario de Check-In e Inversión relacionada a los equipos de Check-In.
104. En el caso de las Inversiones Directas relacionadas al área de Check-In, lo cual comprende el área donde se ubicarán los mostradores de Check-In, en la Propuesta de LAP se proyecta un monto de inversión de USD 1 689 530, el cual se determinó en función a la valorización de las áreas de la primera y segunda entregas, las cuales tendrán lugar en los años 2024 y 2025, respectivamente⁵⁹. Sobre el particular, teniendo en cuenta que la prestación del servicio tendrá lugar en el año 2025, resulta razonable considerar dicho monto proyectado 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 Intermedios⁶⁰.
105. Respecto al procedimiento efectuado por LAP para su proyección, se observa que se empleó un costo estimado de 1 812 USD/m² de las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal⁶¹, el cual es multiplicado por el total de metros cuadrados de las áreas correspondientes a Check-In, ascendente a 932 m². Cabe indicar que, de dicha área total, el 78% corresponde a los counters regulares, mientras que el 22% restante corresponde a los counters para equipaje sobredimensionado (OOG).
106. Sobre el particular, con relación al costo estimado de las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal, ascendente a 1 812 USD/m², en la presente Propuesta se tomará el monto planteado por LAP, en tanto que representa la mejor información disponible a la fecha respecto del valor del metrado del nuevo Terminal. Asimismo, para efectos de estimar la depreciación anual, se considerará dicha inversión bajo la categoría de Infraestructura. En la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas al área de Check-In.

⁵⁹ En la Propuesta de los Usuarios Intermedios se menciona que las cuentas "Check In -EPC" y "Check In -Adenda" no deben considerarse debido a que las áreas donde se presta el servicio de Check-In pertenecen a la Terminal y, en consecuencia, son retribuidas con la TUUA. Al respecto, debemos indicar que, como se señaló en la proyección del costo de limpieza de áreas de mostradores, el *hall* de Check-In se compone tanto de la zona de espera de pasajeros como del área de mostradores; en ese sentido, el área correspondiente a la zona de espera de pasajeros es retribuida con la TUUA, en tanto que el área de mostradores es retribuida con el Cargo de Acceso por el alquiler de los mostradores de Check-In.

⁶⁰ Al respecto, en la Propuesta de LAP se consideró que la entrada en operación de la Facilidad Esencial tendría lugar en diciembre de 2024; por tal motivo, para la proyección de su inversión realiza la distinción de una primera entrega para el 2024 y una segunda entrega para el 2025. Sin embargo, como se indicó, para efectos de la determinación del cargo de acceso se tratará dicha inversión de manera agregada, considerándola en el año 0 del flujo de caja descontado.

⁶¹ En el Anexo 4 del presente informe se detalla la explicación remitida por LAP en su propuesta respecto del cálculo del costo (en USD) por metro cuadrado por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal.

Tabla A-24 Inversiones directas relacionadas al área de Check-In en el nuevo Terminal (USD)

Tipo de activo	Concepto	Entrega	Área (m ²)	Costo (USD/m ²)	Total (USD)
Infraestructura	Áreas - Counters regulares Check-in	Primera entrega	544,5	1 812	986 688
Infraestructura	Áreas - Counters regulares Check-in	Segunda Entrega	182,08	1 812	329 947
Infraestructura	Áreas - Counters OOG Check-in	Primera entrega	97,83	1 812	177 278
Infraestructura	Áreas - Counters OOG Check-in	Segunda Entrega	107,95	1 812	195 616
Total					1 689 530

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

107. En el caso de las Inversiones Directas relacionadas al mobiliario de Check-In, lo cual comprende los mostradores de Check-In, en la Propuesta de LAP se proyecta un monto de inversión de USD 702 934, el cual se determinó en función de dos entregas para los años 2024 y 2025, contemplando un total de 120 counters regulares y 6 counters para equipaje sobredimensionado (OOG). Sin embargo, al igual que en el caso de la inversión en áreas para Check-In, teniendo en cuenta que la prestación del servicio tendrá lugar en el año 2025, resulta razonable considerar dicho monto proyectado 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.
108. Respecto al procedimiento efectuado por LAP para su proyección, en el sustento presentado se indica que los costos unitarios del mobiliario fueron determinados sobre la base del contrato EPC y su adenda N° 2, suscrito con la empresa Inti Punku. En particular, mediante el Oficio N° 0129-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 17 de marzo de 2025, se solicitó al Concesionario remitir una descripción más detallada de los conceptos que comprenden la inversión en mobiliario y equipamiento a implementarse en el servicio bajo análisis. Al respecto, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025, el Concesionario cumplió con informar, entre otros, el detalle de los montos de inversión del mobiliario, señalando lo siguiente:

“Es importante señalar que las inversiones presentadas en la propuesta se sustentan con el contrato EPC (Engineering, Procurement and Construction) y la Adenda N° 2 de dicho contrato, los cuales fueron firmados con el Consorcio Inti Punku, quien se encuentra cargo de la construcción del nuevo Terminal de Pasajeros. Tanto el contrato EPC como la Adenda N°2 del contrato EPC fueron presentados al regulador mediante la carta C-LAP-GPF-2024-0187 el 02 de diciembre de 2024. (...)

A continuación, se precisará el cálculo de los montos de los costos unitarios respecto a la inversión en mobiliario:

1. Counters regulares (inicio 2025)
(Precio unitario actualizado: US\$ 5,297)

El sustento de la valorización de las **inversiones directas del contratista (Inti Punku)** se encuentra en (...) el contrato EPC. A continuación, se presenta la sección correspondiente del contrato mencionado:

Figura 1. Página 2486 contrato EPC

F2	2011	1.3.3	MOBILIARIO Y MOBILIARIO FIJO	m2	358,824.04	17.00	1,841,427.58
F2	2011	1.3.3.1	counters (check-in, info, boarding, migraciones, etc.)	us	579.00	1,056.79	610,262.02
			Mostrador de aduana	us	350.00	854.80	299,180.00
			MF-01 Mostrador de facturación	us	30.00	3,018.53	307,417.20
			MF-02 Mostrador de auto-facturación	us	35.00	2,500.76	87,526.30
			MF-03 Mostrador de facturación de equipajes especiales	us	4.00	7,237.63	28,951.32
			MF-05 Cámara de control de pasajeros dudosos	us	13.00	11,074.62	143,971.06
			MF-06 Mostrador de información	us	2.00	17,497.34	34,995.68
			MF-10 Dispensador de caros	us	28.00	1,353.34	37,893.52

Como se puede observar en esta sección del contrato, el importe total de las inversiones directas consideradas para los mostradores regulares de check-in es de **US\$ 347,417**.

Adicionalmente, se asigna al costo total un porcentaje que considera las **inversiones indirectas del contratista (Inti Punku)**, los cuales incluyen aspectos relevantes como el diseño, los gastos generales y la utilidad de todo el contrato. Estos costos representan un **37.18%** del monto base según lo presentado en el mismo contrato, lo cual implica que el importe total sea de **US\$ 476,598¹** (importe de inversiones directas + costos indirectos del constructor).

Con el fin de sustentar el porcentaje de costos indirectos, se procede a mostrar dicho cálculo. En la página 2480 del expediente PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082 Rev.5, compartido con el regulador mediante la carta C-LAP-GPF-2024-0187 (02 de diciembre de 2024), se presenta un resumen de los importes del contrato EPC, firmado con Inti Punku (constructor), donde se detallan todos los conceptos de costos directos e indirectos del proyecto. Es necesario precisar que la sumatoria de los conceptos referentes a los puntos del 1 al 4 del siguiente cuadro (Edificio Terminal, Equipamiento Aeroportuario-Terminal, Airside y Landside) ascienden a US\$ 456,689,355 y ello corresponde a los costos directos totales del contrato EPC.

Figura 2. Resumen Contrato EPC

1	EDIFICIO TERMINAL	\$	286,271,684.04
2111-1	PROCESSOR BUILDING	\$	177,755,661.22
2121-1	SWING PIER	\$	48,137,366.78
2133-1	DOM PIER	\$	27,666,407.83
2141-1	INT PIER	\$	16,986,379.41
1.11	FIXED BRIDGES (PUENTES FIJOS DE EMBARQUE)	\$	13,622,087.26
1.12	SENALETICA	\$	2,103,781.54
2	EQUIPAMIENTO AEROPORTUARIO - TERMINAL	\$	63,018,960.21
3	AIRSIDE	\$	29,860,843.93
4	LANDSIDE	\$	77,537,866.60
5	Diseño, Indirectos, Gastos Generales, Seguros & Utilidad	\$	169,812,105.93
Total Suma Alzada		USD	626,501,460.71

Por lo tanto, para calcular el porcentaje de costos indirectos del contrato, se divide el total de costos indirectos entre el total de costos directos, es decir: US\$ 169,812,105.93 entre US\$ 456,689,355 (sumatoria del punto 1 al 4). De esta manera, se obtiene un porcentaje de **37.18%**. Es sumamente importante que este porcentaje sea incluido en la valorización de las inversiones del presente cargo, ya que los conceptos incluidos como el diseño, los costos indirectos, los seguros, los gastos generales y la utilidad del contratista forman parte de la estructura de costos del proyecto, el cual no solo incluye la adquisición e instalación de la máquina, sino también, la gestión administrativa y operativa de la empresa que se encuentra a cargo del proyecto, en este caso, Inti Punku. Como se puede observar, este costo se refleja en el punto 5 de la Figura 2, lo cual corresponde a una práctica común en este tipo de contratos.

En cuanto a las unidades contempladas para el cálculo del costo unitario, se consideran 90 unidades en lugar de las 96 que figuran en la línea mencionada. Esto se debe a que, tratándose de un contrato de suma alzada, las cantidades reales a instalar pueden variar respecto a lo estipulado inicialmente; sin embargo, el importe total se mantiene sin modificaciones.

Por lo tanto, el costo unitario directo de los mostradores regulares de check-in se calcula como **US\$ 476,598** dividido entre los 90 mostradores, lo que da como resultado un costo unitario por mostrador de **US\$ 5,296**.

Tras una revisión exhaustiva de los cálculos, se ha actualizado el costo unitario de los mostradores regulares de **US\$ 5,172** a **US\$ 5,296**. Este ajuste responde a la corrección del porcentaje de costos indirectos del contratista, ya que inicialmente se consideró un 33.99%, estimado por el área de LAP Proyecto. Sin embargo, como se ha demostrado previamente, se ha aplicado el porcentaje correspondiente del 37.18% para reflejar de manera precisa la proporción de costos indirectos del contratista en esta sección de inversiones.

2. Counters OOG (inicio 2025)
(Precio unitario actualizado: US\$ 9,630)

El sustento de la valorización de las **inversiones directas del contratista (Inti Punku)** se encuentra en (...) la Adenda N°2 al contrato EPC. A continuación, se presenta la sección correspondiente del contrato mencionado:

Figura 3. Página 78 Adenda N°2 al contrato EPC

2111	1.7.3	MOBILIARIO Y MOBILIARIO FIJO		m2			
2111	1.7.3.1	counters (checkin, info, boarding, migraciones, etc.)		uf			
		Mueble de oficina		uf	36.00	684.66	24,647.76
		MF-01 Mostrador de facturación		uf	36.00	3,618.93	130,281.48
		MF-02 Mostrador de auto facturación		uf	15.00	7,560.76	113,411.40
		MF-03 Mostrador de facturación de equipajes especiales		uf	3.00	7,217.83	21,713.49
		MF-04 Casita de control de pasajeros triple		uf	30.00	1,074.82	32,244.60
		MF-06 Mostrador de información		uf	1.00	17,497.94	17,497.94
		MF-13 Dispensador de carnos		uf	7.00	1,353.34	9,473.38
		Mostrador 2x 0.90m		uf	23.00	3,612.76	83,553.41
		Mixor refrigeración		uf	6.00	694.00	4,164.00

Como se puede observar en esta sección del contrato, el importe total de las inversiones directas consideradas para los mostradores OOG de check-in en la Segunda Entrega es de **US\$ 21,713**.

Adicionalmente, se asigna al costo total un porcentaje que considera las **inversiones indirectas del contratista (Inti Punku)**, los cuales incluyen aspectos relevantes como el diseño, los gastos generales y la utilidad de todo el contrato. Estos costos representan un **33.05%** para la Adenda N°2 del contrato EPC.

Para sustentar este último porcentaje (33.05%), de manera análoga al contrato EPC, se aplica la misma metodología. Es decir, sumar los costos directos e indirectos del constructor según el contrato. El sustento se encuentra en la página 73 del expediente PM_3000_NF_FRM_ADP_NNA_PM_000267 Rev.2 donde se detallan todos los conceptos de costos directos e indirectos del proyecto en la Adenda N°2 al contrato EPC. Es necesario precisar que la sumatoria de los conceptos referentes a los puntos 1 al 4 del siguiente cuadro; es decir, Edificio Terminal, Equipamiento Aeroportuario-Terminal, Airside y Landside asciende a US\$ 256,794,874 y ello corresponde a los costos directos totales de la Adenda N°2 al contrato EPC.

Figura 4. Resumen WP3 Adenda N°2 al contrato EPC

		WP-3 / Ampliación a 37.7 Mpxx (USD)
1.00	EDIFICIO TERMINAL	163,110,651.74
2111-1	PROCESSOR BUILDING	69,143,209.19
2121-1	SWING PIER	46,496,594.98
2133-1	DOM PIER	21,052,607.24
2141-1	INT PIER	14,114,842.44
1.11	FIXED BRIDGES (PUENTES FIJOS DE EMBARQUE)	11,193,841.77
1.12	SEÑALÉTICA	1,109,556.12
2.00	EQUIPAMIENTO AEROPORTUARIO - TERMINAL	25,493,563.60
3.00	AIRSIDE	25,706,685.76
4.00	LANDSIDE	33,993,423.00
4.21	PLANTA DE GENERACION ELECTRICA (2237)	5,623,587.18
4.22	PLANTA DE PRODUCCION DE AGUA HELADA (2236)	2,530,333.13
4.23	DEPOSITOS DE COMBUSTIBLES (2212)	336,629.73
6.00	Diseño, Indirectos, Gastos Generales, Seguros & Utilidad	84,858,461.37
	Total Suma Alzada	341,653,335.51

Por lo tanto, para calcular el porcentaje de costos indirectos de la Adenda N°2, se divide el total de costos indirectos entre el total de costos directos, es decir: US\$ 84,858,461 entre US\$ 256,794,874 (sumatoria del punto 1 al 4). De esta manera, se obtiene un porcentaje de **33.05%**.

Por ende, luego de la aplicación de dichos porcentajes respecto a las inversiones indirectas, resultaría en **US\$ 28,880²**. Considerando las unidades contempladas para el cálculo del costo unitario, que corresponden a las 3 unidades que fueron entregadas por el contratista (Inti Punku), el costo unitario directo de los mostradores OOG de check-in se obtiene dividiendo los US\$ 28,890 entre los 3 mostradores, lo que da como resultado un costo unitario por mostrador de **US\$ 9,630**.

Tras una revisión exhaustiva de los cálculos, se ha actualizado el costo unitario de los mostradores OOG de **US\$ 9,458 a US\$ 9,630**. Este ajuste responde a la corrección del porcentaje de costos indirectos del contratista, ya que inicialmente se consideró un 30.68%, estimado por el área de LAP Proyecto. Sin embargo, como se ha demostrado previamente, se ha aplicado el porcentaje correspondiente del 33.05% para reflejar de manera más precisa la proporción de costos indirectos del contratista en esta sección de inversiones.

A continuación, se presentan dos imágenes de los mobiliarios de los counters: una correspondiente a los counters regulares y otra al OOG (Out of Gauge), destinado al equipaje sobredimensionado.

Figura 5. Mobiliario counter regular

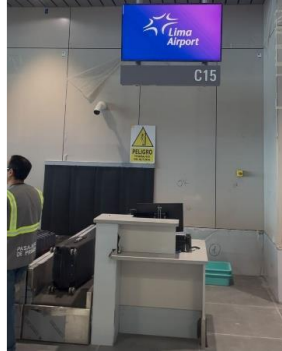


Figura 6. Mobiliario counter OOG



Como se puede observar, este mobiliario ha sido entregado por el contratista Inti Punku e instalado en el nuevo terminal. La diferencia en la valorización de ambos counters se debe principalmente a sus dimensiones y funcionalidad. Mientras que uno está diseñado para gestionar equipajes regulares, el otro cuenta con una estructura más amplia para atender el equipaje OOG (Out of Gauge), es decir, aquellos artículos que exceden las dimensiones estándar del equipaje convencional. Este tipo de counter está diseñado para recibir objetos voluminosos como tablas de surf, kennels para mascotas y otros artículos de gran tamaño.

¹ US\$ 347,417 x (1 + 37.18%)

² US\$ 21,713 x (1 + 37.18%)”

[El énfasis es de origen.]

109. Como puede observarse, de acuerdo con la información presentada por el Concesionario, los montos proyectados por concepto de mostradores de Check-In no solo comprenden la inversión directa en los mostradores como tal, sino que también toman en cuenta los costos indirectos derivados del contratista, que incluyen aspectos tales como el diseño, los gastos generales y la utilidad. Asimismo, el costeo que LAP proyecta como parte de la inversión en mostradores toma en cuenta la distinción entre counters regulares y counters OOG, destacándose que las inversiones en counters regulares provienen de la valorización del contrato EPC (considerando un porcentaje de costo indirecto de 37,18%⁶²), mientras que las inversiones en counters OOG provienen de la valorización de la adenda N° 2 al contrato EPC (considerando un porcentaje de costo indirecto de

⁶² De acuerdo con LAP, dicho porcentaje se obtienen dividiendo el total de costos indirectos del contrato entre el total de costos directos del mismo (USD 169 812 105,93 / USD 456 689 355).

33,05%⁶³). Sobre este punto, en la información proporcionada por LAP se presentan imágenes en las cuales se pueden apreciar las diferencias en cuanto a dimensiones entre un mostrador regular y un mostrador OOG, destacándose además que dichas diferencias físicas se ven reflejadas en los costos unitarios de cada tipo de mostrador, siendo el costo del tipo OOG mayor al del tipo regular.

110. Así, la información proyectada por LAP presenta un mayor nivel de detalle respecto de los conceptos que intervienen en la implementación del mobiliario que formará parte de la Facilidad Esencial (tanto counters regulares como counters OOG), lo cual permite una mayor precisión respecto de las inversiones que deben reflejarse en el Cargo de Acceso, ya que este último debe recoger los costos económicos vinculados con la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial. Cabe indicar que el costo unitario estimado por LAP para los counters regulares también fue considerado por los Usuarios Intermedios en su propuesta de cargo, sin presentar observaciones respecto a dicho monto.
111. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las proyecciones de inversiones directas relacionadas al mobiliario de Check-In, teniendo en cuenta la información más actualizada a la fecha de la presente propuesta, de acuerdo con lo remitido por el Concesionario mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025. Al respecto, para el caso de la inversión en counters regulares (panel a de la tabla), de acuerdo con lo señalado por LAP, las valorizaciones se sustentan en el Contrato EPC, por lo que el porcentaje del costo indirecto aplicable es de 37,18%. Por otro lado, para el caso de la inversión en counters OOG (panel b de la tabla), de acuerdo con lo señalado por LAP, las valorizaciones se sustentan en la adenda N° 2 al Contrato EPC, por lo que el porcentaje del costo indirecto aplicable es de 33,05%. Cabe señalar que, para efectos de estimar la depreciación anual, se considerará dicha inversión bajo la categoría de Muebles.

Tabla A-25 Proyección del costo unitario de los mostradores a implementarse en la Facilidad Esencial (USD)

a) Inversión: Counters regulares

Concepto	Inf. LAP Total (USD)	% asig.	Total Unidades	Inv. Proyectada Costo Unit. (USD)
Costo Directo (a)				3 619
<i>Mostrador de Facturación</i>	347 417	100,0%	96	3 619
Costo Indirecto (b)	Ratio EPC:	37,18%		1 346
Costo unitario por counter regular (a+b)				4 965

b) Inversión: Counters OOG

Concepto	Inf. LAP Total (USD)	% asig.	Total Unidades	Inv. Proyectada Costo Unit. (USD)
Costo Directo (a)				7 238
<i>Mostrador de Facturación</i>	21 713	100,0%	3	7 238
Costo Indirecto (b)	Ratio EPC:	33,05%		2 392
Costo unitario por counter OOG (a+b)				9 630

Fuente: LAP. Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

112. En el caso de las Inversiones Directas relacionadas a los equipos de Check-In, lo cual comprende aquellos elementos que forman parte de cada mostrador de Check-In (regular y OOG), esto es, Equipos y Balanzas, en la Propuesta de LAP se indica que las unidades físicas se determinaron de la misma forma que para el caso de los mostradores de Check-In, siendo que el monto de inversión proyectado por LAP asciende a USD 2 195 898 para

⁶³ De acuerdo con LAP, dicho porcentaje se obtienen dividiendo el total de costos indirectos de la adenda N° 2 entre el total de costos directos de la misma (USD 84 858 461 / USD 256 794 874).

Figura 9. Detalle de Inversiones del concepto ICT

Concepto	TOTAL (USD) TERMINAL WP3	TOTAL (USD) AIRSIDE WP3	TOTAL (USD) LANDSIDE WP3	TOTAL (USD) AIRSIDE WP2
Airport Operations Control Centre (CCO)	\$1,794,632.94	\$75,469.24	\$0.00	\$0.00
Emergency Control Centre (COE)	\$645,219.36	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Security Operations Control Centre (CCS)	\$1,146,109.13	\$25,156.41	\$0.00	\$0.00
Rescue Control Room (RFFS)	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$19,400.28
Maintenance Control Centre (CCM)	\$38,480.78	\$0.00	\$0.00	\$0.00
IT Control Centre (CCIT)	\$38,480.78	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	\$2,283,584.08	\$0.00	\$79,946.23	\$6,822.08
Access Control System (ACS)	\$3,349,853.58	\$441,303.18	\$0.00	\$86,469.84
Fire Alarm- Integration	\$134,949.23	\$0.00	\$0.00	\$19,400.28
Closed Circuit Television (CCTV) System	\$2,961,311.84	\$1,598.92	\$0.00	\$27,714.69
Perimeter Intrusion and Detection System (PIDIS)	\$0.00	\$0.00	\$499,141.61	\$0.00
Staff Badging System	\$402,033.59	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Automated Number Plate Recognition System (ANPR) System	\$167,887.08	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Panic Alarm / Help Point System	\$270,431.44	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Screening System Integration	\$159,359.48	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Automatic Barrier Control System	\$127,466.27	\$0.00	\$0.00	\$9,078.69
Crash Alarm System	\$88,580.42	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Passenger Airside Security Checkpoint System	\$909,468.30	\$40.00	\$22,736.71	\$0.00
Building Management System (BMS)	\$1,447,772.90	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Seismic and Tsunami Alert System	\$171,084.93	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Cable Management System	\$50,579.31	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Public Address System (PAS) & [4.04] PVAS System	\$1,735,472.73	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Network Management System (NMS)	\$1,712,944.18	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Ground/Air Radio System	\$127,317.03	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Virtual Solution Hosting and Management	\$7,355,859.31	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Master Clock System	\$130,352.21	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Local Area Network (LAN)	\$7,378,406.52	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Airport Wireless System	\$585,952.56	\$0.00	\$0.00	\$264,355.53
Data Centre (Primary & Secondary)	\$795,518.27	\$884,525.07	\$0.00	\$0.00
Communications Cabinets	\$695,532.19	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Integration Test Facility (ITF)	\$234,508.94	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Structured Cabling System	\$4,278,189.19	\$70,139.49	\$689,243.09	\$104,356.48
Backup & data recovery	\$1,011,373.09	\$0.00	\$0.00	\$0.00
TOTAL SUMA ALZADA ICT	\$42,249,311.69	\$1,498,232.33	\$1,291,067.64	\$537,597.88

Como se puede observar, este detalle se basa en la documentación contractual del paquete de trabajo 3 (WP3), suscrito con la empresa contratista Inti Punku, el cual especifica los equipos y sistemas involucrados. Además, se incluyen los paquetes de trabajo adicionales necesarios para la implementación completa del servicio de ICT, los cuales se reflejan en las columnas "Total (USD) Airside WP3", "Total (USD) Landside WP3" y "Total (USD) Airside WP2", abarcando todas las inversiones requeridas. Además, se han resaltado de color rojo las filas correspondientes a los conceptos **Puertos de Red (LAN)** y **Puntos de Red (Structured Cabling System)**, que se explicarán a continuación.

➤ **Puerto de red**
(Precio unitario actualizado: US\$ 1,012)

Para la valorización del concepto de Puertos de red, se considera exclusivamente el elemento **"Local Area Network (LAN)"** del desglose del paquete de ICT detallado líneas arriba (Figura 9). A continuación, se presenta el detalle de las **inversiones directas** asociadas a este concepto:

Figura 10. Inversiones directas – Puerto de Red (LAN)

Fase	COMMERCIAL EVALUATION	Field devices Terminal 2		Field devices Airside WP3 (Ind. Terminal 1)		Field devices Landside WP3		Field devices Airside WP2		Total (USD)
		Units	Price	Units	Price	Units	Price	Units	Price	
P2	EQUIPMENT									
P2	CISCO SOLUTION	0.5	5,712,104.74	0.5	-	0.5	-	0.5	-	5,712,104.74
P2	Switch distribution	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Switch Access	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Firewall	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Racks (Included at Communications Cabinets)	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Network Equipment (Included at Local Area Network)	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Servers (Included at Virtual Solution Hosting)	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Workstations (Included at CC3)	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Spare Parts	1.5	139,851.60	0.5	-	0.5	-	0.5	-	139,851.60
P2	Others system equipment	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Mock-up	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	SOFTWARE									
P2	Licenses	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Bespoke developments & Customizations	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Antivirus (Included at Virtual Solution Hosting)	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	INSTALLATION & CIVIL WORKS									
P2	Installation works	1.5	859,901.64	0.5	-	0.5	-	0.5	-	859,901.64
P2	Network cabling (Included at Structured Cabling System)	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Materials (supports, brackets, etc)	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	SERVICES									
P2	Design and Engineering	1.5	629,976.28	0.5	-	0.5	-	0.5	-	629,976.28
P2	Project Management	1.5	629,910.31	0.5	-	0.5	-	0.5	-	629,910.31
P2	Software configuration	1.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Integration development	1.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
P2	Training	1.5	21,532.18	0.5	-	0.5	-	0.5	-	21,532.18
P2	SAT	1.5	21,532.18	0.5	-	0.5	-	0.5	-	21,532.18
P2	Integration Test	1.5	21,532.18	0.5	-	0.5	-	0.5	-	21,532.18
P2	As Built	1.5	21,532.18	0.5	-	0.5	-	0.5	-	21,532.18
P2	Warranty & Maintenance	1.5	21,532.18	0.5	-	0.5	-	0.5	-	21,532.18
P2	TOTAL 7.23 LAN		7,378,406.52	5	-	5	-	5	-	7,378,406.52

El concepto "Puerto de Red" (LAN - Local Area Network) en el contrato se refiere a la infraestructura de red interna del aeropuerto. La inversión principal corresponde a la marca y modelo de solución CISCO (proveedor de redes), destinada al suministro de **10,000 puertos de red** distribuidos a lo largo de todo el nuevo terminal, de acuerdo con lo entregado por el contratista. Esto incluye además del equipamiento de red basado en tecnología CISCO, repuestos para garantizar la continuidad operativa, trabajos de instalación, diseño e ingeniería de la red, gestión del proyecto, capacitación del personal, pruebas de aceptación en sitio (SAT), integración con otros sistemas aeroportuarios, documentación "As Built" y garantía y mantenimiento para asegurar la operatividad a largo plazo.

Es preciso señalar que la **inversión directa** considerada asciende a **US\$ 7,378,407**. Adicionalmente, se asigna al costo total un porcentaje de **37.18%** que considera las **inversiones indirectas del contratista (Inti Punku)**. Dicho porcentaje se sustentó previamente en la sección de "Montos de inversión del Mobiliario". El importe total, por lo tanto, es de **US\$ 10,121,941³** (importe de inversiones directas + costos indirectos del constructor).

Finalmente, el costo unitario de este concepto se determina por la división del importe total entre los **10,000 puertos de red**, lo que resulta en **US\$1,012**. Tras una revisión exhaustiva de los cálculos, se ha actualizado el costo unitario de los mostradores regulares de **US\$ 989** a **US\$ 1,012**. Este ajuste responde a la corrección del porcentaje de costos indirectos del contratista, ya que inicialmente se consideró un 33.99%, estimado por el área de LAP Proyecto. Sin embargo, como se ha demostrado previamente, se ha aplicado el porcentaje correspondiente del 37.18% para reflejar de manera precisa la proporción de costos indirectos del contratista en esta sección de inversiones.

➤ **Punto de red**
(Precio unitario actualizado: **US\$ 705**)

Para la valorización del concepto de Puertos de red, se considera exclusivamente el elemento **"Structured Cabling System"** del desglose del paquete de ICT detallado líneas arriba (Figura 9). A continuación, se presenta el detalle de las **inversiones directas** asociadas a este concepto:

Figura 11. Inversiones directas – Punto de Red (SCS)

COMMERCIAL EVALUATION	Field devices Terminal 2		Field devices Airside WP3 (Ind. Terminal 1)		Field devices Landside WP3		Field devices Airside WP2		Total (USD)
	Units	Price	Units	Price	Units	Price	Units	Price	
8.07 SCS									
EQUIPMENT									
Network cabling	1	2,388,153.74	1	70,139.40	1	689,343.00	1	104,356.48	3,251,992.62
Racks (included at Communications Cabinets)	0	-	0	-	0	-	0	-	-
Network Equipment (included at Local Area Network)	0	-	0	-	0	-	0	-	-
Spare Parts									
Others system equipment	0	-	0	-	0	-	0	-	-
Mock-up	0	-	0	-	0	-	0	-	-
SOFTWARE									
Licenses	0	-	0	-	0	-	0	-	-
Bespoke developments & Customizations	0	-	0	-	0	-	0	-	-
Antivirus (included at Virtual Solution Hosting)	0	-	0	-	0	-	0	-	-
INSTALLATION & CIVIL WORKS									
Installation works	1	892,946.08	0	-	0	-	0	-	892,946.08
Network cabling	1	110,066.58	0	-	0	-	0	-	110,066.58
Materials (supports, brackets...etc)	1	59,586.59	0	-	0	-	0	-	59,586.59
SERVICES									
Design and Engineering	1	349,844.70	0	-	0	-	0	-	349,844.70
Project Management	1	349,205.13	0	-	0	-	0	-	349,205.13
Software configuration	1	-	0	-	0	-	0	-	-
Integration development	1	-	0	-	0	-	0	-	-
Training	1	23,877.27	0	-	0	-	0	-	23,877.27
SAT	1	23,877.27	0	-	0	-	0	-	23,877.27
Integration test	1	23,877.27	0	-	0	-	0	-	23,877.27
As Built	1	23,877.27	0	-	0	-	0	-	23,877.27
Warranty & Maintenance	1	23,877.27	0	-	0	-	0	-	23,877.27
TOTAL 8.07 SCS		4,776,189.10		70,139.40		689,343.00		104,356.48	5,141,928.24

El concepto "Punto de Red" en el contrato se refiere a un SCS (Structured Cabling System) o Sistema de Cableado Estructurado de modelo y marca CISCO, que comprende la instalación de **10,000 puntos de red** e incluye todos los elementos necesarios para garantizar una infraestructura eficiente y organizada. Este sistema abarca la instalación del cableado de red, los trabajos físicos de instalación, los materiales como soportes y brackets, el diseño e ingeniería del sistema, y la gestión del proyecto para asegurar su ejecución dentro de los estándares y plazos establecidos. Además, contempla la capacitación sobre el uso y mantenimiento del sistema, pruebas de aceptación en sitio (SAT) para verificar su correcto funcionamiento, pruebas de integración para asegurar compatibilidad con otros sistemas, documentación técnica actualizada (As Built) y garantía con mantenimiento para garantizar la operatividad a largo plazo.

Es preciso señalar que la **inversión directa** considerada asciende a **US\$ 5,141,928**, la cual es el resultado de la sumatoria de todos los importes de las columnas de los paquetes de trabajo detallados en el cuadro presentado. Adicionalmente, se asigna al costo total un porcentaje de **37.18%** que considera las **inversiones indirectas del contratista (Inti Punku)**. Dicho porcentaje se sustentó previamente en la sección de "Montos de inversión del Mobiliario". El importe total, por lo tanto, es de **US\$ 7,052,866⁴** (importe de inversiones directas + costos indirectos del constructor).

Finalmente, el costo unitario de este concepto se determina por la división del importe total entre los **10,000 puntos de red**, lo que resulta en **US\$705**. Tras una revisión exhaustiva de los cálculos, se ha actualizado el costo unitario de los mostradores regulares de **US\$ 689** a **US\$ 705**. Este ajuste responde a la corrección del porcentaje de costos indirectos del contratista, ya que inicialmente se consideró un 33.99%, estimado por el área de LAP Proyecto. Sin embargo, como se ha demostrado previamente, se ha aplicado el porcentaje correspondiente del 37.18% para reflejar de manera más precisa la proporción de costos indirectos del contratista en esta sección de inversiones.

³ US\$ 7,738,407 x (1 + 37.18%)

⁴ US\$ 5,141,928 x (1 + 37.18%)”

[El énfasis es de origen.]

- Como puede observarse, de acuerdo con la información presentada por el Concesionario, los montos proyectados por concepto de Puerto de Red y Punto de Red no solo comprenden la inversión directa en Puertos de Red (LAN) y Puntos de Red (*Structured Cabling System*) como tal, sino que también toman en cuenta los costos indirectos derivados del contratista, que incluyen aspectos tales como el diseño, los gastos generales y la utilidad. Así, como se aprecia, la información proyectada por LAP presenta un mayor nivel de detalle respecto de los conceptos que intervienen en la implementación del equipamiento de red que formará parte de la Facilidad Esencial, lo cual permite una mayor precisión respecto de las inversiones que deben reflejarse en el Cargo de Acceso, ya que

este último debe recoger los costos económicos vinculados con la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial.

117. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las proyecciones de inversiones directas relacionadas al equipamiento referidas al Puerto y Punto de Red, teniendo en cuenta la información más actualizada a la fecha de la presente propuesta, de acuerdo con lo remitido por el Concesionario mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025.

Tabla A-26 Proyección del costo unitario del Puerto y Punto de Red a implementarse en la Facilidad Esencial (USD)

a) Inversión: Puerto de Red (LAN - Local Area Network)				
Concepto	Inf. LAP Total (USD)	% asig.	Total Unidades	Inv. Proyectada Costo Unit. (USD)
Costo Directo (a)	7 378 407	100,00%	10 000	738
Costo Indirecto (b)	Ratio EPC:	37,18%		274
Costo unitario (a+b)				1 012

b) Inversión: Puntos de Red (Structured Cabling System)				
Concepto	Inf. LAP Total (USD)	% asig.	Total Unidades	Inv. Proyectada Costo Unit. (USD)
Costo Directo (a)	5 141 928	100,00%	10 000	514
Costo Indirecto (b)	Ratio EPC:	37,18%		191
Costo unitario (a+b)				705

Fuente: LAP. Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

118. Por otro lado, en el caso de las cámaras, los Usuarios Intermedios manifiestan que estas no forman parte del servicio y que deben ser consideradas como parte de los gastos de seguridad imputados a la TUUA. Al respecto, en línea con lo indicado por los Usuarios Intermedios, debe señalarse que las cámaras ubicadas en la zona de mostradores están relacionadas con el CCTV (circuito cerrado de televisión) y, por ende, se encuentran incluidas en la TUUA que paga el pasajero. En efecto, haciendo un símil con lo observado en el actual Terminal, las cámaras que se encuentran ubicadas en la zona de mostradores del hall de Check-In no forman parte de la Facilidad Esencial y, por tal motivo, el Cargo de Acceso respectivo tampoco incorpora costos por concepto de dichos equipos. En ese sentido, para efectos de la presente Propuesta, no se consideran las inversiones proyectadas por dicho concepto.
119. En el caso de los monitores, los Usuarios Intermedios manifiestan que, mientras LAP propone un costo de USD 6 920, en las consultas que realizaron a Copilot® observan que el precio de los monitores para aeropuertos fluctúa entre los USD 1 000 y USD 5 000, y por ello proponen una cotización media USD 3 000 teniendo en cuenta que, en la anterior revisión del cargo, el Ositrán aprobó por monitores con un valor de USD 715. Sobre el particular, considerando que la cotización propuesta por los Usuarios Intermedios corresponde a montos muy generales procedentes de diversas fuentes de internet, las cuales no guardan relación con las características de la Facilidad Esencial que es materia de análisis en el AIJC, no corresponde su consideración para efectos del cálculo del cargo de acceso.
120. Por su parte, mediante el Oficio N° 0129-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 17 de marzo de 2025, se solicitó al Concesionario remitir una descripción más detallada de los conceptos que comprenden la inversión en mobiliario y equipamiento a implementarse en el servicio bajo análisis. En esa línea, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025, el Concesionario cumplió con informar, entre otros, el detalle de las inversiones en monitores, señalando lo siguiente:

“Es importante señalar que los sustentos para la valorización del equipo “Monitor LCD 49-inches with integrated controller” también están incluidos en (...) [el] contrato EPC suscrito con el contratista Inti Punku, los cuales fueron enviados al regulador mediante la carta C-LAP-GPF-2024-0187 y, además, se detallaron líneas arriba.

*Para la valorización, se consideró exclusivamente la línea del concepto “Flight Information Display System (FIDS) - Field screens”, presentada en el cuadro “Detalle de Inversiones del concepto ICT” en la sección anterior (Figura 9: séptimo ítem). La valorización total asciende a **US\$ 2,370,352**, correspondiente a la sumatoria de todas las columnas presentadas para los paquetes de trabajo.*

El Monitor LCD de 49 pulgadas con controlador integrado es una pantalla de gran formato que ofrece imágenes nítidas y de alta calidad. Este tipo de monitores son ideales para aplicaciones profesionales, entretenimiento o señalización digital. Su resolución, que puede variar entre Full HD (1920x1080) y 4K (3840x2160), garantiza una reproducción de imágenes detalladas y precisas. Además, gracias a la tecnología LCD, proporciona colores vibrantes y un amplio ángulo de visión, asegurando una excelente visibilidad desde distintas posiciones. El controlador integrado permite gestionar la pantalla sin necesidad de hardware externo adicional, facilitando su configuración y uso.

Es importante precisar que mediante el Memo M-GPF-GSC-2025-0012, enviado el 27 de febrero de 2025, se precisa que es fundamental considerar todos los elementos necesarios para su correcto funcionamiento. No es suficiente con evaluar únicamente el precio unitario de cada equipo, sino que también es necesario incluir los costos asociados a su implementación, instalación y puesta en marcha, así como otros componentes.

Como se detalla en dicha lista de inversiones, estas incluyen instalación, software especializado, servidores, estaciones de trabajo, licencias de operación, sistemas de gestión, soporte técnico, garantías, entre otros. Todos estos elementos son imprescindibles para asegurar el óptimo desempeño y operatividad del sistema.

Adicionalmente, se incluyó el concepto de costos indirectos del contratista (Inti Punku), cuyo porcentaje (37.18%) se sustentó líneas arriba y que es crucial incluir, ya que abarca costos esenciales como diseño, costos indirectos, seguros, gastos generales y utilidad del contratista. Estos elementos forman parte de la estructura de costos del proyecto, que no solo cubre la adquisición e instalación de los monitores, sino también la gestión administrativa y operativa de Inti Punku, empresa a cargo del proyecto.

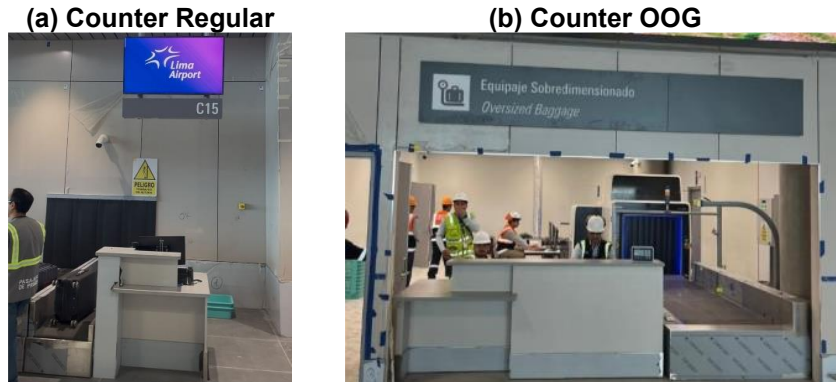
*Por lo tanto, el costo unitario como se sustentó en el memo M-GPF-GSC-2025-0012, es de **US\$ 6,609 (valor del monitor + costos de instalación + costos indirectos del constructor).**”*

[El énfasis es de origen.]

121. Sobre el particular, como puede apreciarse, el Concesionario señala que los dispositivos que se proyectan implementar como parte de la Facilidad Esencial en el nuevo Terminal corresponden a monitores LCD de 49 pulgadas con controlador integrado cuya resolución puede variar entre Full HD (1920x1080) y 4K (3840x2160), e indica que la tecnología LCD proporciona colores vibrantes y un amplio ángulo de visión, asegurando una excelente visibilidad desde distintas posiciones. Asimismo, LAP menciona que el controlador integrado permite gestionar la pantalla sin necesidad de hardware externo adicional, facilitando su configuración y uso.
122. Cabe indicar que, de la revisión a la información remitida por LAP, no se aprecia la presencia de monitores LCD de 49 pulgadas en los mostradores de equipaje sobredimensionado (OOG), a diferencia de lo observado en el caso de los mostradores de Check-In regulares en donde dicho dispositivo sí está instalado, tal como se detalla en la siguiente ilustración. Por tal motivo, para efectos de proyectar los montos de inversión en

equipamiento, se tomará en cuenta dicha característica en la asignación de los dispositivos según el tipo de mostrador.

Ilustración 1 Tipología de los mostradores a ser instalados en el nuevo Terminal



Fuente: LAP, Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025

123. Por otra parte, en la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278 recibida el 27 de febrero de 2025, LAP manifestó que, además del costo del monitor, existen otros conceptos que forman parte de la inversión proyectada, esto es, los costos asociados a la implementación, instalación y puesta en marcha de los dispositivos, además de los costos indirectos del contratista referidos a su gestión administrativa y operativa. Así, para efectos de cálculo, se evaluará dicha información presentada, con el objetivo de confirmar su inclusión en las proyecciones de inversión en monitores, toda vez que el Cargo de Acceso debe recoger los costos económicos vinculados con la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial.
124. Con relación a los costos directos, los cuales incluyen los costos de los monitores y los costos asociados a la implementación, instalación y puesta en marcha de los dispositivos, LAP menciona que, para su valorización, se consideró la documentación contractual del paquete de trabajo 3, suscrito con la empresa contratista Inti Punku, por concepto de "Flight Information Display System (FIDS) - Field screens". Al respecto, en la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278, el Concesionario presenta mayor detalle de los rubros que componen dicho gasto. Así, LAP manifiesta que el costo directo unitario se obtiene dividiendo el importe total (USD 2,37 millones) entre el número total de monitores adquiridos como parte del concepto "Flight Information Display System (FIDS) - Field screens" (492 dispositivos), lo cual asciende a USD 4 818, y comprende tanto el valor del monitor como los costos de instalación asociados. Cabe indicar que, según lo señalado por LAP, los dispositivos adquiridos como parte del concepto "Flight Information Display System (FIDS) - Field screens" involucran, además de los monitores LCD de 49 pulgadas con controlador integrado que formarán parte de la Facilidad Esencial, otros dispositivos como monitores LCD de 75 pulgadas con controlador integrado y videowalls LCD de 55 pulgadas.
125. Al respecto, debemos indicar que, luego de revisar los cálculos del Concesionario, se observan algunas inconsistencias en el procedimiento empleado para determinar el costo directo unitario. Por un lado, LAP asigna un mismo costo a todos los dispositivos adquiridos, independientemente de sus características o costo de adquisición; así, por ejemplo, bajo el razonamiento aplicado por LAP, el costo unitario de los monitores LCD de 49 pulgadas con controlador integrado sería el mismo de los videowalls LCD de 55 pulgadas, siendo que, de acuerdo con la información presentada por LAP, los videowalls costarían entre USD 46 mil y USD 76 mil, además de ser equipos con características diferentes a los monitores LCD de 49 pulgadas. Por otro lado, LAP estaría asumiendo que los costos asociados a la implementación, instalación y puesta en marcha serían los mismos para todos los dispositivos.

126. Por tanto, teniendo en cuenta lo anterior, para efectos de asignar los conceptos de costo directo a la valorización de los monitores LCD de 49 pulgadas, deberá tenerse en consideración los siguientes aspectos:

- De la información detallada de la valorización de monitores presentada por LAP en la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278, se emplearán los montos totales de cada una de las partidas comprendidas en dicho detalle, los cuales corresponden a la suma de las columnas “*Field devices Terminal 2*”, “*Field devices Landside WP3*” y “*Field devices Airside WP2*”. Al respecto, dichas partidas se clasifican en las siguientes categorías: “*Equipment*”, “*Installation & Civil Works*”, “*Services*” y “*Warranty & Maintenance*”, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración:

Ilustración 2 Información remitida por LAP respecto a la valorización de monitores

COMMERCIAL EVALUATION	Field devices Terminal 2		Field devices Airside WP3 (incl. Terminal 1)		Field devices Landside WP3		Field devices Airside WP2		Total (USD)
	Units	Price	Units	Price	Units	Price	Units	Price	
3.048 FIDS									
EQUIPMENT	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Field Equipment	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Videowall 5x3, LCD 55-inches monitor	2	76,002.21	0	0	0	0	0	0	76,002.21
Videowall 3x1, LCD 55-inches monitor	2	46,795.19	0	0	0	0	0	0	86,590.38
Monitor LCD 49-inches with integrated controller	416	3,411.04	0	0	80	3,411.04	2	3,411.04	1,964,415.64
Monitor LCD 75-inches with integrated controller	11	6,715.48	0	0	0	0	0	0	73,870.32
Controller for videowall	0	0	0	0	0	0	0	0	10,872.69
Network Equipment	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Servers	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Workstations	2	3,197.85	0	0	0	0	0	0	6,395.70
Spare Parts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Monitor LCD 55-inches for videowall	1	86,448.52	0	0	0	0	0	0	86,448.52
Monitor LCD 49-inches with integrated controller	14	0	0	0	0	0	0	0	0
Monitor LCD 75-inches with integrated controller	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Controller for videowall	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Controller for standard monitor	14	0	0	0	0	0	0	0	0
Others system equipment	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mock-up	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Monitor LCD 49-inches with integrated controller	1	10,019.93	0	0	0	0	0	0	10,019.93
Monitor LCD 75-inches with integrated controller	1	0	0	0	0	0	0	0	0
SOFTWARE	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Licenses	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bespoke developments & Customizations	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Antivirus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INSTALLATION & CIVIL WORKS	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Installation works	1	88,154.04	0	0	0	0	0	0	88,154.04
Materials (cables, supports, brackets, etc.)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Standard brackets for wall installation	492	266.49	0	0	0	0	0	0	130,594.97
Cabinets IP54 for make-up area & exterior monitors	29	0	0	0	0	1,918.71	0	0	28,780.64
SERVICES	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Design and Engineering	1	156,694.61	0	0	0	0	0	0	156,694.61
Project Management	1	175,881.70	0	0	0	0	0	0	175,881.70
Software configuration	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Integration development	1	26,755.34	0	0	0	0	0	0	26,755.34
Training	1	5,542.94	0	0	0	0	0	0	5,542.94
SAT	1	10,979.28	0	0	0	0	0	0	10,979.28
Integration Test	1	5,542.94	0	0	0	0	0	0	5,542.94
Warranty & Maintenance	1	43,810.53	0	0	0	0	0	0	43,810.53
TOTAL 3.048 FIDS	0	2,283,584.08	0	0	0	79,946.23	0	6,822.08	2,370,352.39

Fuente: LAP. Memorandum N° M-GPF-GSC-2025-0012 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278.

- Respecto a la categoría “*Equipment*”, se identifican dos conceptos: “*Field Equipment*”, relacionado con el valor de adquisición de los equipos, y “*Spare Parts*”, relacionado con repuestos a los mismos. Cabe indicar que no está considerado el concepto de “*Mock-up*”, debido a que, para el cálculo del costo unitario, solo se están valorizando los monitores que estarán instalados efectivamente en la Facilidad Esencial. Así, para estimar el costo unitario del monitor de 49 pulgadas correspondiente a esta categoría:
 - En el caso de “*Field Equipment*”, se dividirá el monto total de la partida “*Monitor LCD 49-inches with integrated controller*” entre el número de unidades adquiridas (448).
 - En el caso de “*Spare Parts*”, si bien no se presenta mayor detalle por cada tipo de dispositivo, para efectos de asignarlo al monitor de 49 pulgadas se prorrateará el monto total de dicho concepto de manera proporcional al número de unidades que se indican por tipo de dispositivo. Así, en el caso de “*Monitor LCD 49-inches with integrated controller*” se indican 14 unidades, lo cual representa el 45,2%⁶⁶ del total de unidades de “*Spare Parts*”. Luego, una vez asignado, se prorratea dicho monto entre el total de unidades adquiridas

⁶⁶ Calculado como: $14/(1+14+1+1+14)$.

de “Monitor LCD 49-inches with integrated controller” (448), a efectos de obtener el costo imputado a cada monitor de ese tipo.

- Respecto a la categoría “*Installation & Civil Works*”, se identifican dos conceptos: “*Installation Works*” y “*Standard brackets for wall installation*”. Cabe indicar que no está considerado el concepto de “*Cabinets IP54 for make-up area & exterior monitors*”, debido a que, en el detalle presentado, se observa que el costo de esta partida está asignado únicamente a “*Field devices Landside WP3*”, mientras que los monitores que formarán parte de la Facilidad Esencial se encuentran en “*Field devices Terminal 2*” y, por ende, no representarían costos compartidos. Así, para estimar el costo unitario del monitor de 49 pulgadas correspondiente a esta categoría:
 - En el caso de “*Installation Works*”, si bien no se presenta mayor desagregación, para efectos de asignarlo al monitor de 49 pulgadas se prorrateará el monto total de dicho concepto de manera proporcional a la valorización total de los equipos, según lo observado en el concepto “*Field Equipment*”, lo cual incluye monitores (incluyendo los de *videowall*), controladores de *videowall* y *workstations*. Así, en el caso de los monitores de 49 pulgadas, la valorización de dichos equipos representaría el 84,0%⁶⁷ de la valorización total de los equipos adquiridos, siendo dicho porcentaje aplicado sobre el costo total de “*Installation Works*”. Luego, una vez asignado, se prorratea dicho monto entre el total de unidades adquiridas de “*Monitor LCD 49-inches with integrated controller*” (448), a efectos de obtener el costo imputado a cada monitor de ese tipo.
 - En el caso de “*Standard brackets for wall installation*”, si bien no se presenta mayor detalle por tipo de dispositivo, se observa que el total de unidades coincide con la suma de las unidades de monitores (49 y 75 pulgadas) y los *videowalls* asignados a “*Field devices Terminal 2*” y “*Field devices Airside WP2*”. Así, en el caso de los monitores de 49 pulgadas, estos comprenderían 418 unidades, y representaría el 96,8%⁶⁸ del total de dichos dispositivos, siendo dicho porcentaje aplicado sobre el costo total de “*Standard brackets for wall installation*”. Luego, una vez asignado, se prorratea dicho monto entre el total de unidades de “*Monitor LCD 49-inches with integrated controller*” aplicables a este concepto (418), a efectos de obtener el costo imputado a cada monitor de ese tipo.
- Finalmente, respecto a las categorías “*Services*” y “*Warranty & Maintenance*”, si bien no se presenta mayor desagregación, para efectos de asignarlos al monitor de 49 pulgadas se prorrateará el monto total de dichos conceptos siguiendo el mismo criterio aplicado para el caso de “*Installation Works*”, esto es, de manera proporcional a la valorización total de los equipos, según lo observado en el concepto “*Field Equipment*”. Así, en el caso de los monitores de 49 pulgadas, se aplicará el porcentaje de 84,0% sobre los costos totales de “*Services*” y “*Warranty & Maintenance*”. Luego, una vez asignados, se prorratean dichos montos entre el total de unidades adquiridas de “*Monitor LCD 49-inches with integrated controller*” (448), a efectos de obtener el costo imputado a cada monitor de ese tipo.

127. Por otro lado, respecto a los costos indirectos, LAP menciona que estos se determinan como un porcentaje de los costos directos debido a que involucran costos tales como

⁶⁷ Calculado como: $1364415,64 / (76002,21 + 93590,39 + 1364415,64 + 73870,32 + 10872,69 + 6395,7)$.

⁶⁸ Calculado como: $(416 + 2) / (1 + 2 + 416 + 11 + 2)$.

diseño, costos indirectos, seguros, gastos generales y utilidad del contratista. Así, el Concesionario señala que dicho porcentaje asciende a 37,18%⁶⁹.

128. Con todo ello, en la siguiente tabla se presenta la estimación del costo unitario de los monitores que LAP proyecta implementar en la Facilidad Esencial, el cual asciende a USD 5 956 por monitor.

Tabla A-27 Proyección del costo unitario de los monitores a implementarse en la Facilidad Esencial (USD)

Concepto	Inf. LAP Total (USD)	% asig.	Total Unid.	Inv. Proyectada Costo Unit. (USD)
Costo Directo (a)				4 342
Equipment: Monitor LCD 49-inches with integrated controller				
- Field Equipment	1 364 416	100,0%	448	3 046
- Spare Parts	86 449	45,2%	448	87
Installation & Civil Works				
- Installation works	88 154	84,0%	448	165
- Standard brackets for wall installation	106 595	96,8%	418	247
Services				
- Design and Engineering	156 695	84,0%	448	294
- Project Management	175 882	84,0%	448	330
- Integration development	26 755	84,0%	448	50
- Training	5 543	84,0%	448	10
- SAT	10 979	84,0%	448	21
- Integration test	5 543	84,0%	448	10
Warranty & Maintenance	43 811	84,0%	448	82
Costo Indirecto (b)	Ratio:	37,18%		1 614
Costo unitario por monitor (a+b)				5 956

Fuente: LAP. Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278, recibida el 27 de febrero de 2025.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

129. Finalmente, para el caso de las balanzas, LAP emplea como *proxy* el costo unitario de las balanzas considerado en el mandato de acceso emitido por el Ositrán en el año 2022. En particular, LAP señala que dicha información fue tomada del archivo Excel® del Flujo de caja, pestaña "3. CAPEX", "3. BASE DE CAPITAL E INVERSIONES", "A. Información de Base de capital", "1. Base de capital, Valor de activos", "Equipos", "Balanzas", la cual asciende para el año 2015 a USD 47 500 por un total de 25 balanzas. Con ello, LAP determina que, para el presente caso, se emplee un costo unitario de USD 1 900 por balanza (a valor del 2015), siendo que, llevado a valores de 2024 y 2025 mediante una tasa de 2%, estiman que el costo unitario de las balanzas ascendería a USD 2 271 y USD 2 316, respectivamente. Al respecto, con relación a los montos proyectados por LAP, considerando que la inversión relacionada al equipamiento de Check-In será asignada de manera agregada al año 0 del flujo de caja descontado, para efectos de cálculo del Cargo de Acceso se tomará el costo unitario de las balanzas a partir del costo promedio proyectado por LAP para dichos años. Así, el costo unitario ascendería a USD 2 293.
130. Tomando en cuenta lo anterior, en la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas a los equipos para el servicio. Cabe indicar que, como se señaló anteriormente, para efectos de proyectar los montos de inversión en equipamiento, se tomará en cuenta la asignación de los dispositivos según el tipo de mostrador; así, en el caso de los mostradores de Check-In regulares, se empleará un costo unitario considerando la presencia del monitor, en tanto que, para el caso de los mostradores OOG, el costo unitario considerado no tendrá en cuenta el costo del monitor. Así, el costo unitario de equipos asignados a los mostradores regulares asciende a USD 13 399,

⁶⁹ De acuerdo con LAP, dicho porcentaje se obtienen dividiendo el total de costos indirectos del contrato entre el total de costos directos del mismo (USD 169 812 105,93 / USD 456 689 355).

mientras que, para el caso de los mostradores OOG, el costo unitario asciende a USD 7 443. Además, para efectos de estimar la depreciación anual, se considerarán tanto los equipos como las balanzas bajo la categoría de Equipos.

Tabla A-28 Inversiones directas relacionadas a los equipos de Check-In en el nuevo Terminal (USD)

Tipo de activo	Concepto	Entrega	Cantidad	Costo unitario (USD)	Total (USD)
Equipos	Equipos - Counters regulares Check-in	Primera entrega	90	13 399	1 205 882
Equipos	Equipos - Counters regulares Check-in	Segunda Entrega	30	13 399	401 961
Equipos	Equipos - Counters OOG Check-in	Primera entrega	3	7 443	22 329
Equipos	Equipos - Counters OOG Check-in	Segunda Entrega	3	7 443	22 329
Equipos	Balanzas - Counters regulares Check-in	Primera entrega	90	2 293	206 404
Equipos	Balanzas - Counters regulares Check-in	Segunda Entrega	30	2 293	68 801
Equipos	Balanzas - Counters OOG Check-in	Primera entrega	3	2 293	6 880
Equipos	Balanzas - Counters OOG Check-in	Segunda Entrega	3	2 293	6 880
Total					1 941 466

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

131. En el caso de las Inversiones Indirectas, el monto de inversión proyectado por LAP, al igual que en el caso de las Inversiones Directas, fue determinado en función de dos entregas para los años 2024 y 2025⁷⁰. Sin embargo, como se indicó anteriormente, teniendo en cuenta que la prestación del servicio tendrá lugar en el año 2025, resulta razonable considerar dicho monto proyectado 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.
132. Respecto al procedimiento efectuado por LAP para su proyección, en el sustento presentado se indica que, en primer lugar, se estimó un porcentaje de incidencia del CAPEX Directo a partir de la proporción de inversión que representa el Terminal de Pasajeros sobre el CAPEX Total Directo del proyecto de ampliación del AIJC, el cual incluye el Terminal de Pasajeros, el *Airside* (Lado Aire) y el *Landside* (Lado Tierra). A partir de ello, se procedió a determinar un porcentaje de incidencia de la inversión específica en Check-In aplicable a cada grupo de Inversión Directa (áreas, mobiliarios y equipos). Finalmente, se aplicaron tanto los porcentajes de incidencia específica en Check-In como el porcentaje de incidencia del CAPEX Directo sobre el importe total del CAPEX Indirecto, el cual está compuesto por los conceptos de "*Project Management Office (PMO)*", "*Corporate & Others*" y "*Master Planning*"⁷¹. Cabe indicar que, debido a la aplicación de los porcentajes de incidencia de la inversión específica sobre cada grupo de Inversión Directa (áreas, mobiliarios y equipos), la inversión indirecta proyectada también se subdivide en áreas, mobiliarios y equipos.
133. Sobre el particular, con relación a dicho monto de inversión, en la presente Propuesta se tomará el monto proyectado por LAP, previo ajuste en los porcentajes de incidencia específica en Check-In sobre la base de las inversiones directas determinadas anteriormente, en tanto que, a la fecha de elaboración del presente informe, no se dispone de la información necesaria para validar tanto los montos totales del proyecto de ampliación del AIJC como los criterios aplicados para su obtención a través del uso de *drivers*, por encontrarse dicho proyecto en curso. Asimismo, para efectos de estimar la depreciación anual, dado que la inversión indirecta proyectada también se subdivide en áreas, mobiliarios y equipos, se considerará la misma categorización que fue asignada a dichos grupos en el caso de las Inversiones Directas. En la siguiente tabla se detallan las inversiones indirectas proyectadas.

⁷⁰ En la Propuesta de los Usuarios Intermedios se cuestiona que, en la propuesta presentada por LAP en la etapa de negociaciones, el Concesionario propuso un factor de 15,6% por costos indirectos en las inversiones. Al respecto, dado que en la Propuesta presentada por LAP en el marco del procedimiento de Emisión de Mandato de Acceso no se observa la aplicación de dicho criterio, no es posible verificar lo señalado por los Usuarios Intermedios.

⁷¹ En el Anexo 4 del presente informe se encuentra la explicación remitida por LAP respecto a dichos conceptos.

Tabla A-29 Inversiones Indirectas vinculadas al servicio en el nuevo Terminal (USD)

Concepto	% Incidencia	Total (USD)
Capex Total Indirecto (USD)		246 737 596
<i>Project Management Office (PMO) (USD)</i>		151 705 455
<i>Corporate & Others (USD)</i>		93 956 133
<i>Master Planning (USD)</i>		1 076 008
Capex Directo (USD)		1 539 762 037
<i>Airside</i>		349 927 657
<i>Landside</i>		1 085 867 884
<i>Contingency</i>		103 966 496
Monto de inversión Terminal (Inversión Oficinas del Terminal) (USD)		434 429 418
Incidencia Capex Directo (%)	28,21%	
Capex Directo (USD)		69 614 699
Inversión indirecta:		
<i>Infraestructura de Check-in - Primera Entrega</i>	0,24%	168 738
<i>Infraestructura de Check-in - Segunda Entrega</i>	0,11%	76 190
<i>Muebles de Check-in - Primera Entrega</i>	0,11%	76 228
<i>Muebles de Check-in - Segunda Entrega</i>	0,04%	28 496
<i>Equipos de Check-in - Solo Equipos Primera Entrega</i>	0,28%	196 813
<i>Equipos de Check-in - Solo Equipos Segunda Entrega</i>	0,10%	67 990
Inversiones indirectas vinculadas al servicio		614 455

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

134. 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.
135. 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):

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

136. 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.

137. 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 2025⁷². En la siguiente tabla se presenta el detalle de las inversiones luego del ajuste efectuado.

Tabla A-30 Inversiones proyectadas, ajustadas por el porcentaje de reconocimiento de inversiones (USD)

Tipo de Activo	Descripción	% Reconocimiento	Año 0
Infraestructura	Áreas - Counters regulares Check-in	90,75%	1 194 847
Infraestructura	Áreas - Counters OOG Check-in	90,75%	338 401
Muebles	Mostradores - Counters regulares Check-in - EPC	90,75%	540 641
Muebles	Mostradores - Counters OOG Check-in - EPC	90,75%	52 433
Equipos	Equipos - Counters regulares Check-in - EPC	90,75%	1 459 117
Equipos	Equipos - Counters OOG Check-in - EPC	90,75%	40 526
Equipos	Balanzas - Counters regulares Check-in - EPC	90,75%	249 749
Equipos	Balanzas - Counters OOG Check-in - EPC	90,75%	12 487
Infraestructura	Inversión indirecta: Infraestructura de Check-in (USD)	90,75%	222 272
Muebles	Inversión indirecta: Muebles de Check-in (USD)	90,75%	95 037
Equipos	Inversión indirecta: Equipos de Check-in (USD)	90,75%	240 309
Total Activo, Inversiones			4 445 820

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

138. Finalmente, respecto al cálculo de la depreciación, LAP ha considerado que las inversiones clasificadas como Equipos y Muebles deben depreciarse considerando una vida útil de cinco (5) y diez (10) años, respectivamente, en tanto las inversiones clasificadas como 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 cinco (5) años para equipos, diez (10) años para muebles y treinta (30) años para los activos de infraestructura. Al respecto, los Usuarios Intermedios señalan 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, plantean, resulta pertinente aplicar la depreciación económica y no la contable.
139. Sobre el particular, respecto a lo señalado por los Usuarios Intermedios, debe mencionarse que el Contrato de Concesión del AIJC se suscribió bajo la modalidad autosostenible o autofinanciada, lo que implica que el inversionista asume íntegramente el riesgo de demanda, siendo que la recaudación por los servicios que presta a los usuarios debe permitirle cubrir los costos de operación y mantenimiento, la recuperación de inversiones, el pago del servicio de la deuda y el costo de oportunidad de sus accionistas durante el periodo de vigencia del Contrato.
140. Conforme lo señala el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362⁷³, al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la Concesión revierte al Estado Peruano de manera

⁷² Al respecto, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización señala que la información remitida mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN tiene como fecha de corte al 26 de agosto de 2025, siendo el último reconocimiento de inversiones del 22 de julio de 2025.

⁷³ 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

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 Aeropuerto. Aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar periodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión⁷⁴.

141. 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 fijo⁷⁵ 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.
142. En ese sentido, en la presente Propuesta, para el caso de las inversiones clasificadas como 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 inversiones⁷⁶. 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 consideradas en el año 0 del flujo de caja descontado tendrán una vida útil de 15,88 años⁷⁷.
143. Por su parte, en el caso de las inversiones clasificadas como Equipos y Muebles se les considera una vida útil de cinco (5) y diez (10) años, lo cual coincide con la vida útil propuesta por las partes.
144. Con todo ello, en la siguiente tabla se presenta el flujo de inversiones consideradas para el cálculo de la presente Propuesta. Al respecto, nótese que el valor de recupero de los

pública titular del proyecto queda facultada para realizar las gestiones y contrataciones necesarias para garantizar la continuidad del proyecto, por un periodo no mayor a los tres (03) años calendario.

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

⁷⁴ Contrato de Concesión. -

"CLÁUSULA 14 CADUCIDAD POR VENCIMIENTO DE LA VIGENCIA DE LA CONCESION

(...)

14.4 Pago por Vencimiento. La transferencia de los Bienes de la Concesión del Concesionario al Concedente o su permanencia en el Concedente, una vez vencida la Vigencia de la Concesión (excluyendo cualquier terminación anticipada de la misma) será efectuada al Valor Contable de las Mejoras que no hayan sido totalmente depreciadas, y el Concesionario tendrá derecho a recibir dicho precio del Concedente al vencimiento de la Vigencia de la Concesión, dentro de los sesenta (60) Días Útiles subsiguientes.
(...)"

⁷⁵ En el siguiente enlace se puede consultar la Cuenta General de la República al 31/12/2023. En la página 157 se aprecia que la infraestructura del AIJC forma parte del activo fijo del Estado Peruano: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/Cuenta_General_Republica_2023.pdf (última revisión: 17 de enero de 2025).

⁷⁶ 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.*".

⁷⁷ 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.

activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (29 de marzo de 2030) asciende a USD 1 546 811, el cual es resultado de detraer la depreciación acumulada al final del horizonte de evaluación al valor de la inversión bruta acumulada.

Tabla A-31 CAPEX proyectado para el servicio en el nuevo Terminal (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de activos de capital	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	4 445 820	0	0	0	0	0	0
Valor de Recupero	0	0	0	0	0	0	1 546 811
Depreciación y amortización		440 014	579 802	579 802	579 802	579 802	139 788

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

145. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección de la depreciación y amortización para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año⁷⁸. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de la depreciación y amortización para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación⁷⁹.

II.2.5. Régimen tributario

e.1) Impuesto a la renta

146. 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-32 Impuesto a la renta proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	2 570 783	3 619 807	3 794 645	3 867 932	3 857 364	929 995
Gastos Operativos y Pagos al Estado	-1 817 181	-2 524 209	-2 624 252	-2 676 776	-2 689 956	-653 033
Depreciación y Amortización	-440 014	-579 802	-579 802	-579 802	-579 802	-139 788
Utilidad Neta	313 588	515 796	590 591	611 354	587 606	137 174
Pago de IR	81 219	133 591	152 963	158 341	152 190	35 528

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

e.2) Impuesto General a las Ventas

147. 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.
148. 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

⁷⁸ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando la depreciación anual proyectada para el 2025 por (365-31-28-29)/365.

⁷⁹ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando la depreciación anual proyectada para el 2030 por año por (31+28+29)/365.

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-33 IGV proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	0	-800 248	-419 626	0	0	0	0
IGV Neto	-800 248	380 622	540 690	569 821	580 572	576 161	138 291
IGV Ingresos	0	462 741	651 565	683 036	696 228	694 326	167 399
IGV Egresos - OPEX	0	-82 119	-110 875	-113 215	-115 656	-118 164	-29 109
IGV Egresos - CAPEX	-800 248	0	0	0	0	0	0
Crédito Fiscal Final	-800 248	-419 626	0	0	0	0	0
Pago IGV	0	0	121 064	569 821	580 572	576 161	138 291

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.2.6. Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

149. 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.

II.2.7. Flujo de caja económico

150. 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-34 Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tiempo de uso de mostradores (horas)		735 613	1 035 785	1 085 813	1 106 784	1 103 760	266 112
Cargo de acceso, USD		3,49	3,49	3,49	3,49	3,49	3,49
Ingresos Brutos		2 570 783	3 619 807	3 794 645	3 867 932	3 857 364	929 995
Ingresos Brutos Total		2 570 783	3 619 807	3 794 645	3 867 932	3 857 364	929 995
Retribución al Estado 46,511%		-1 195 697	-1 683 609	-1 764 928	-1 799 014	-1 794 099	-432 550
Aporte por Regulación 1,00%		-25 708	-36 198	-37 946	-38 679	-38 574	-9 300
Ingresos Netos		1 349 379	1 900 001	1 991 771	2 030 239	2 024 692	488 145
Costo Directo		-37 542	-50 688	-51 758	-52 874	-54 020	-13 307
Costo Indirecto		-427 372	-577 027	-589 205	-601 905	-614 961	-151 489
Costo No Imputable		-130 862	-176 687	-180 416	-184 305	-188 302	-46 386
Total Costos de Operación	0	-595 776	-804 403	-821 378	-839 083	-857 284	-211 183
Net IGV	-800 248	380 622	540 690	569 821	580 572	576 161	138 291
Pago de IGV	0	0	-121 064	-569 821	-580 572	-576 161	-138 291
Pago de IR	0	-81 219	-133 591	-152 963	-158 341	-152 190	-35 528
Flujo de Caja Operativo	-800 248	1 053 005	1 381 633	1 017 430	1 032 815	1 015 218	241 434
Base de activos	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	-4 445 820	0	0	0	0	0	0
Valor residual	0	0	0	0	0	0	1 546 811
Flujo de Caja Económico	-5 246 068	1 053 005	1 381 633	1 017 430	1 032 815	1 015 218	1 788 245

WACC	9,77%
VAN	0

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

151. 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.

II.2.8. Cargo propuesto

152. 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 (Mostradores de Check-In) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 3,49 por hora o fracción (sin IGV), el cual se encontrará vigente por cinco (5) años.

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 inglés⁸⁰), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés⁸¹), 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.
β	:	Beta apalancado, medida del riesgo de la inversión.
r_m	:	Tasa de retorno del mercado.
$r_{país}$:	Tasa de riesgo del país.

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

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

Donde:

β_{na}	:	Beta de activos o no apalancado.
--------------	---	----------------------------------

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

⁸⁰ *Weighed Average Cost of Capital.*

⁸¹ *Capital Asset Pricing Model.*

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 (1964)⁸², Lintner (1965)⁸³ y Treynor (1961)⁸⁴, sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)⁸⁵ 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)⁸⁶, el modelo CAPM asume lo siguiente:

- Los inversores son adversos al riesgo y buscan maximizar su riqueza.
- Ningún inversor es suficientemente grande para influenciar en el mercado (los inversores son precios aceptantes y tienen las mismas expectativas sobre el retorno de activos que se distribuyen normalmente).
- Existe una tasa libre de riesgo a la cual los inversionistas pueden prestarse o pedir prestado.
- No existen fricciones en el mercado.
- Se cuenta con información perfecta porque la información es libre.
- Los mercados son perfectos, no hay regulaciones, impuestos u otras restricciones de mercado que limite las transacciones de los inversionistas.

7. El modelo CAPM postula que el costo del patrimonio de una empresa, la rentabilidad que un inversionista debería obtener al invertir en la empresa, es igual a la rentabilidad de un activo libre de riesgo (tasa libre de riesgo) más el premio o prima por riesgo de mercado, multiplicado por una medida de riesgo sistémico del patrimonio de la empresa, denominado “beta” (β). En ese sentido, el modelo CAPM está definido por las siguientes expresiones:

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

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

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

⁸² 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.

⁸³ 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.

⁸⁴ TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

⁸⁵ MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume7, Issue1. March 1952. Pages 77-91.

⁸⁶ GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports.

I. Tasa Libre de Riesgo

11. La tasa libre de riesgo representa el rendimiento que se espera obtener de un activo sin riesgo. Se considera que un activo es libre de riesgo cuando su rendimiento efectivo coincide constantemente con el rendimiento esperado, es decir, no presenta riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. En este sentido, en las últimas décadas, los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos (*T-Bonds*) han sido reconocidos globalmente como el principal activo seguro. Por lo tanto, de acuerdo con el criterio utilizado por el Ositrán en procedimientos anteriores, se empleará como *proxy* de la tasa libre de riesgo el promedio histórico del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.
12. Respecto al tipo de promedio a utilizar, ya sea aritmético o geométrico, no existe una norma específica que determine cuál de las dos opciones es superior. Al respecto, autores como Ross et al. (2012)⁸⁷ y Brealey et al. (2010)⁸⁸ 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)⁸⁹ 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%⁹⁰.

II. Prima por riesgo de mercado

15. Según Damodaran (2014)⁹¹, 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

⁸⁷ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

⁸⁸ BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.:McGraw-Hill.

⁸⁹ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

⁹⁰ 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/>.

⁹¹ DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

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)⁹².

18. En la siguiente tabla se presenta la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años emitidos por el gobierno de los EE.UU., considerando el periodo 1928-2024.

Tabla 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%
Prima por riesgo de mercado	7,00%

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III. Prima por riesgo país

19. Según López-Dumrauf (2010)⁹³, 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)⁹⁴ 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)⁹⁵, en el cual se afirma:

⁹² 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.

⁹³ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

⁹⁴ 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).

⁹⁵ MACROCONSULT (2007). "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP". Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

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

[El subrayado es nuestro.]

23. En este sentido, para calcular la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBIG+ Perú para el periodo de enero de 2023 a diciembre de 2024, obteniéndose una prima de riesgo país de 1,71%, como se muestra en la siguiente tabla⁹⁶.

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
Promedio	171	

Nota: 100 puntos básicos es un 1%.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV. Riesgo sistémico (β)

24. El valor del parámetro β (en adelante, beta) refleja el riesgo sistemático específico de la empresa en relación con el riesgo de mercado. Según la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción respecto al mercado, basado en los cambios en los precios históricos. En este sentido, el beta puede interpretarse como el riesgo por el cual el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.
25. Existen tres metodologías para estimar este parámetro:
- **Empresas cotizadas:** Si la empresa cotiza en bolsa, el beta se estima como el coeficiente de correlación entre los rendimientos de la empresa y los del mercado. Es fundamental que el período de análisis sea suficientemente amplio, generalmente entre dos y cinco años, variando en función de la frecuencia de los datos (diaria, semanal o mensual), para asegurar una estimación adecuada del parámetro.
 - **Empresas no cotizadas (Beta contable):** Para empresas cuyas acciones no cotizan en bolsa, una alternativa es calcular el beta contable utilizando información de libros contables⁹⁷. Este enfoque evalúa la sensibilidad de los retornos contables de la empresa respecto al retorno promedio del mercado.

⁹⁶ 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.

⁹⁷ Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000; y, GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012).

- **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)⁹⁸, existen cinco factores que deben considerarse para homogeneizar los riesgos de diferentes empresas y su incidencia en el valor del beta: tipo de propiedad, régimen regulatorio, nivel de competencia en el mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.
27. Con base en lo anterior, en la presente Propuesta, se empleará la metodología de *benchmarking* para estimar el beta de LAP. Se seleccionaron empresas que operan aeropuertos regulados bajo un esquema de alto poder de incentivos (o *price cap*), y cuyos valores de beta sean accesibles a través de *Bloomberg*.
28. En la tabla siguiente se presentan los operadores aeroportuarios que conforman la muestra utilizada para la estimación del beta, en la cual se incluyen únicamente aeropuertos de propiedad y/o gestión privada.

Tabla 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
Kobenhavns Lufthavne A/S	Aeropuerto de Copenhague-Kastrup	Dinamarca	KBHL:DC
Grupo Aeroportuario del Sureste, S.A.B. de C. V.	9 aeropuertos en la región sureste de México	México	ASURB:MM
Grupo Aeroportuario Centro Norte, S.A.B. de C. V.	13 aeropuertos de la región Centro y Norte de México	México	OMAB:MM
Malta International Airport Plc.	Aeropuerto Internacional de Malta	Malta	MIA:MV
Aeroporto Guglielmo Marconi Di Bologna SpA	Aeropuerto Guglielmo Marconi - Bolonia	Italia	ADB:IM

Fuente: *Bloomberg*®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. A partir de la muestra seleccionada, se estimó el beta apalancado de cada empresa para el año 2024 mediante el sistema *Bloomberg*. Para esta estimación, se consideró un horizonte temporal de cinco años, desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024, con periodicidad semanal, utilizando como índice de referencia el índice bursátil representativo del país de cada empresa, en su moneda local respectiva⁹⁹.

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.

⁹⁸ 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.

⁹⁹ 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.

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*¹⁰⁰ 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 2024¹⁰¹, mediante la siguiente fórmula:

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

32. En la tabla siguiente, se presenta el promedio aritmético de los betas desapalancados de la muestra, que asciende a 0,721¹⁰².

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

Operador aeroportuario	País	Símbolo	Bolsa de referencia	Beta apalancado ^{a/}	Impuesto efectivo ^{b/}	Ratio D/E ^{c/}	Beta desapalancado
Flughafen Wien AG	Austria	FLU AV	ATX Index	0,657	0,261	0,034	0,641
Grupo Aeroportuario del 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
Promedio aritmético							0,721

Notas:

^{a/} Adjusted beta.

^{b/} Bloomberg code: EFF_TAX_RATE.

^{c/} Bloomberg code: TOT_DEBT_TO_TOT_EQY.

Fuente: Bloomberg®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁰⁰ 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/pdfiles/cfovhd/BloombergBetapage.pdf> (último acceso: 9 de enero de 2025).

¹⁰¹ Cabe indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, solo se dispone de información anual para el caso de Auckland Internacional. En tal sentido, para el resto de operadores aeroportuarios, se optó por considerar la información más actualizada para ambas variables; así, para el caso de Malta Internacional Airport se consideró la información al primer semestre de 2024 (30.06.2024), mientras que para el resto de operadores se consideró la información al tercer trimestre de 2024 (30.09.2024).

¹⁰² 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.

V. Estructura de capital

33. En cuanto a la determinación de las ponderaciones de deuda y capital, Chisari *et al.* (1999)¹⁰³ 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 resultaría conveniente el uso de los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario.

153. Cabe indicar que el empleo de los valores en libros de la empresa al año 2024 implicaría asumir que la estructura de financiamiento estimada se mantendrá en dicho nivel durante el horizonte del flujo de caja. Sin embargo, si se tiene en consideración que tanto los niveles de endeudamiento como de capital propio de la empresa podrían fluctuar a lo largo del tiempo, la determinación de una estructura de financiamiento a partir de la información de un ejercicio contable en específico podría acarrear desventajas si la estructura real de la empresa tiende a modificarse. Ello, debido a la naturaleza prospectiva de la metodología que se está empleando para la determinación del Cargo de Acceso. Así, ante dicho escenario, resultaría más razonable determinar el ratio Deuda Capital mediante el establecimiento de una estructura objetivo¹⁰⁴.

154. Al respecto, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023, en diciembre de 2022 la empresa suscribió un contrato de préstamo "Mini-Perm" con el Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Société Générale, con la finalidad de: i) pagar el préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) financiar el programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión. Como consecuencia de dicho contrato de préstamo, LAP asumió diversos compromisos financieros, del cual se destaca que el ratio Deuda/Patrimonio neto de la empresa no podrá exceder de 75/25. En efecto, en el numeral 15 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente:

"15. DEUDA DE CORTO Y LARGO PLAZO

(...)

(e) Los principales compromisos financieros son:

(...)

4. El ratio Deuda/Patrimonio neto no excederá de 75:25."

[El subrayado es nuestro.]

155. Asimismo, en las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se menciona que la empresa suscribió un acuerdo con sus socios a efectos de que se realicen

¹⁰³ 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.

¹⁰⁴ Cabe señalar que, en su propuesta de Cargo de Acceso, el Concesionario propuso el empleo de un ratio objetivo, obtenido a partir del promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030; sin embargo, en su propuesta presentada, la empresa no remitió sustento alguno respecto a dicha forma de cálculo.

aportes de capital con el objetivo de cumplir con el compromiso asumido a raíz del contrato de préstamo “Mini-Perm”. En efecto, en el numeral 1.4 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente:

“1.4. Financiamiento

(...)

El 22 de diciembre de 2022, como parte del financiamiento Mini-Perm, LAP, Fraport AG e IFC firmaron un Acuerdo de Aporte de Capital. De conformidad con este acuerdo, Fraport AG e IFC, como socios de LAP, acordaron realizar contribuciones de capital a LAP periódicamente para cumplir con el índice de deuda a capital requerida.”

[El subrayado es nuestro.]

156. Como puede observarse, debido a que, en atención al cumplimiento del compromiso asumido por LAP a raíz del contrato de préstamo “Mini-Perm”, los socios de la empresa han acordado la realización de aportes de capital periódicamente, resulta razonable suponer que el ratio Deuda Capital de LAP tenderá a modificarse para los años posteriores y, por tanto, diferir del valor obtenido a partir de los valores en libros de la empresa al año 2024. No obstante, dado que a raíz del contrato de préstamo suscrito, el ratio Deuda/Patrimonio neto de LAP no podrá exceder de 75/25, resultaría consistente considerar dicho ratio máximo como la estructura objetivo para el cálculo del WACC de la empresa en el presente procedimiento, en línea con los aspectos comentados anteriormente respecto a la naturaleza prospectiva de dicho ratio.
157. Por lo tanto, para el cálculo del WACC de la empresa se considerará el uso de un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo “Mini-Perm”, el cual es igual a 3,00, siendo el porcentaje de Deuda de 75% y el porcentaje de Capital de 25%.

VI. Costo de la Deuda

35. Respecto al costo de deuda de LAP, considerando el enfoque prospectivo de la metodología aplicada en este procedimiento, así como la situación financiera de LAP al cierre de 2024, que incluye un contrato de préstamo de largo plazo para financiar las inversiones en Lado Aire y parte de Lado Tierra, el costo de la deuda se estimará como la tasa que refleje el costo total (*all-in cost*) asociado a dicho contrato. Esta tasa se calculará a partir del flujo de caja relacionado con la deuda contraída por la empresa, e incluirá tanto los desembolsos de principal como los pagos proyectados de amortización, intereses y otros costos derivados de la operación de financiamiento¹⁰⁵.
36. 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 tabla¹⁰⁶. 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

¹⁰⁵ 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.

¹⁰⁶ 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.

2024-2028 corresponden a las proyecciones financieras de LAP respecto a su situación de financiamiento.

Tabla B-5 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.

37. 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 "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 futuros¹⁰⁷.
38. 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.
39. De este modo, con base en esta información, se calcula la Tasa Interna de Retorno (TIR) trimestral a partir del flujo neto de la deuda¹⁰⁸, determinando de este modo la tasa que garantiza que el Valor Actual Neto (VAN) de la diferencia entre desembolsos y pagos de

¹⁰⁷ 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.

¹⁰⁸ Esto es, Desembolsos – (Amortización + Intereses + Comisión de compromiso + Costo de emisión de deuda).

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%¹⁰⁹, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla B-6 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
Valor Presente Neto						0,00
Costo de deuda - Trimestral						1,78%
Costo de deuda - Anual						7,33%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

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

¹⁰⁹ 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%.

Tabla B-7 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
Retorno del capital	22,77%	Cálculo	-
% Capital propio	25,00%	Ratio objetivo, Contrato de préstamo	LAP
Costo de deuda	7,33%	Estimado a partir de la deuda vigente de LAP	LAP
% Deuda	75,00%	Ratio objetivo, Contrato de préstamo	LAP
WACC	9,77%		

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO 4

LAP: COSTO (EN 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 Memorandum 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 metro cuadrado 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 1,965,691,171.¹¹⁰ 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
Total Capex NewLim	1,955,455,769
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
Total Budget NewLim	1,965,691,171

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.

¹¹⁰ Este importe está sujeto a algunos potenciales incrementos (contratos abiertos que se seguirán actualizando conforme se avance la ejecución del proyecto).

- **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.
- **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
Inversiones Terminal	675,966,008

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 m². 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 ²)	265,000
Ratio Terminal INT-INT (US\$/m²)	2,550.82

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 de 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 electrógenos, 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%
2234 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 m³/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

NECESIDADES DIARIAS AGUA POTABLE	
INFRAESTRUCTURA	37,7MPax m³/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
Total del Consumo del Terminal	3,811.30
Total del Consumo del Proyecto	4,028.93
Factor de incidencia agua	94.60%

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_IPT_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
Total del Consumo del terminal	20,846.08
Total del Consumo del proyecto	29,368.72
Factor de incidencia electricidad	70.98%

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 auxiliar, 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	-
2234 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
Total de la inversión	30,847,781

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 (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 1 (USD/m²)	116.41

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 (m³/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 (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 2: Sistema de obtención de agua cruda (USD/m²)	11.43

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 (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 3: Planta de Tramto. de Aguas Residuales (USD/m²)	14.37

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 (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 4: Redes y sistemas de plomería Landside (USD/m²)	31.14

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 (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 5: Redes y sistemas eléctricos Landside (USD/m²)	51.40

Inversión total (US\$) - Planta de generación eléctrica	19,734,790
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 6: Planta de generación eléctrica (USD/m²)	52.86

Inversión total (US\$) - Depósito de combustible	2,695,168
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 8: Depósito de combustible (USD/m²)	7.22

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
Factor de incidencia agua helada	94.21%

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 (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada (USD/m²)	60.40

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/m²)
Edificios auxiliares Landside	116.41
Sistema de obtención de agua cruda	11.43
PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	14.37
Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	31.14
Redes y sistemas eléctricos Landside	51.40
Planta de generación eléctrica	52.86
Planta de producción de agua helada	60.40
Depósito de combustible	7.22
Ratio Generales (US\$/m²)	345.23

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:

- 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 prorrateo 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
Factor de incidencia Terminal de Pasajeros	70.68%

Para calcular los ratios por m2, se aplica el factor de incidencia sobre la inversión total identificada y luego se divide entre los m2 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 (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	7.52
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 (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	194.04
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 (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	74.43
Site Managment	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Site Managment	7,733,305
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	29.18
Ratio Transversales (US\$ / m2)	305.16

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
Ratio de Terminal de Pasajeros	3,201.21

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 (RFFS)	NO
Maintenance Control Centre (CCM)	NO
IT Control Centre (CCIT)	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
Access Control System (ACS)	SI
Fire Alarm & [4.04] PVAS System Integration	SI
Closed Circuit Television (CCTV) System	SI
Perimeter Intrusion and Detection System (PIDS)	NO
Staff Badging System	NO
Automated Number Plate Recognition System (ANPR) System	NO
Panic Alarm / Help Point System	SI
Screening System Integration	NO
Automatic Barrier Control System	NO
Crash Alarm System	SI
Security System Integration (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Inside Security Checkpoint System	NO
Building Management System (BMS)	SI
Seismic and Tsunami Alert System	SI
Cable Management System	SI
Public Address System (PAS) & [4.04] PVAS System	SI
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
Master Clock System	SI
Local Area Network (LAN)	SI
Airport Wireless System	SI
Data Centre (Primary & Secondary)	NO
Communications Rooms	NO
Integration Test Facility (ITF)	NO
Structured Cabling System	SI
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	81,845,180
MEP	67,424,234
ICT	14,420,946
Swing	46,086,675
MEP	35,270,965
ICT	10,815,709
Doméstico	19,728,909
MEP	14,321,055
ICT	5,407,855
Internacional	18,657,472
MEP	13,249,618
ICT	5,407,855
Señalética	4,362,738
Equipos aeroportuarios	70,855,617
Inversiones Retiradas	241,536,591

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	203,387,454
Swing	116,442,943
Doméstico	68,555,161
Internacional	46,043,859
Señalética	-
Equipos aeroportuarios	-
Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal	434,429,418

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 (m2)	265,000
Ratio Terminal (US\$/m²)	1,639.36

- **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
Factor de incidencia	40.01%
MOU Memorandum of Understanding	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	2,817,638
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión MOU	1,127,337
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	4.25
Design	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	72,749,663
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Design	29,107,140
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	109.84
Early Works	
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 (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	42.13
Site Managment	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Site Managment	4,377,611
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	16.52
Ratio Transversales Oficinas del Terminal (US\$ / m2)	172.74

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

	TUUA	Oficinas del Terminal
Ratio Terminal (USD/m2)	2,550.82	1,639.36
Ratio Generales (USD/m2)	345.23	-
Ratio Transversales (USD/m2)	305.16	172.74
Ratio Terminal + Generales + Transversales (USD/m2)	3,201.21	1,812.10

INFORME CONJUNTO N° 00274-2025-IC-OSITRAN

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

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

JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Asunto : Recursos de Reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN

Fecha : 11 de diciembre de 2025

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025
19:02:53 -0500

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025
19:09:02 -0500

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° 0051-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de **Mostradores Check In** 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 de 2024 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 Mostradores Check In para brindar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJC.
3. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0016-2025-PD-OSITRAN del 24 de enero de 2025, se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Mostradores Check In 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° 0093, N° 0095, N° 0096, N° 0097, N° 0098, N° 0099, N° 0100 y N° 0092-2025-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-2025-0278 y las Cartas ° S/N, recibidas el 27 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° 0051-2025-PD-OSITRAN del 10 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00069-2025-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 18:59:22 -0500

Visado por: ZEGARRA ROMERO
Jose Hector FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025 18:54:04 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025 18:43:25 -0500

Visado por: MAMANI OSORIO Ernesto
Alberto FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025 18:11:24 -0500

el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Mostradores Check In**); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso.

7. Mediante los Oficios N° 00330, N° 00331, N° 00332, N° 00333, N° 00334, N° 00335, N° 00336 y N° 00329-2025-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° 0051-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00069-2025-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° 0051-2025-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° 0051-2025-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° 00331-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán cumplió con notificar adecuadamente, entre otras, la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-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 el 08 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN.
11. Mediante el Oficio N° 06854-2025-GSF-OSITRAN, recibido 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° 0051-2025-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° 06854-2025-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, 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, recibido 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-2025-00221, recibida el 29 de mayo de 2025, LAP presentó sus alegaciones u observaciones a los recursos de reconsideración presentados por los Usuarios Intermedios, conforme se le solicitó mediante el Oficio N° 06854-2025-GSF-OSITRAN.

16. 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° 0051-2025-PD-OSITRAN, como una situación de emergencia.
17. Mediante las Cartas S/N, recibidas el 02 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 como una situación de emergencia.
18. El 13 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) remitió a la GSF el Informe N° 00101-2025-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 (Mostradores Check In) en el Nuevo Terminal del AIJC.
19. 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° 00177-2025-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.
20. Mediante el Memorando N° 00446-2025-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° 00101-2025-GRE-OSITRAN y N° 00177-2025-IC-OSITRAN, emitidos por la GRE, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de la Asesoría Jurídica, respectivamente.
21. Mediante proveído del 21 de agosto de 2025, recaído en el Memorando N° 00446-2025-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.
22. 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° 00194-2025-IC-OSITRAN que adjunta el Informe N° 00101-2025-GRE-OSITRAN que resuelve los recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN. Cabe precisar que los mismos fueron devueltos para que, de corresponder, a fin de que se proceda a actualizar los informes de acuerdo a criterios adoptados en la Resolución CD 019-2025.
23. El 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) remitió a la GSF el Informe N° 00125-2025-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 (Mostradores Check In) en el Nuevo Terminal del AIJC.

III. ANÁLISIS

24. 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° 0051-2025-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

25. De acuerdo con el numeral 3 del artículo 86¹ 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.
26. Asimismo, el artículo 223² 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.
27. En el presente caso, mediante las Cartas S/N, recibidas el 08 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° 0051-2025-PD-OSITRAN como recursos de apelación. Por su lado, mediante la Carta S/N, también recibida el 08 de mayo de 2025, AEROVÍAS DE MÉXICO presentó su impugnación en contra de la citada resolución como un recurso de reconsideración.
28. 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 44³ 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.
29. De otro lado, según el numeral 10 del artículo 9⁴ del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, ROF), 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.
30. 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° 0051-2025-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.

¹ 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."

² 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."

³ 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."

⁴ 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; (...)."

31. Ahora bien, al tratarse de una decisión emitida por un órgano que constituye única instancia, la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN solo puede ser impugnada a través de un recurso de reconsideración, de conformidad con el artículo 219⁵ 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.
32. 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° 0051-2025-PD-OSITRAN.
33. 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

34. 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.
35. En el presente caso, la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-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.
36. Por otro lado, con relación al plazo para la interposición, el numeral 2 del artículo 218⁶ del TUO de la LPAG dispone que dicho plazo es de quince (15) días hábiles. Al respecto, entre el 14 y 15 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° 0051-2025-PD-OSITRAN, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00069-2025-GRE-OSITRAN y el modelo económico de sustento; siendo que el 08 de mayo de 2024 se recibieron sus recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN.
37. 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.

⁵ 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. (...)."*

⁶ 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, (...)."*

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.	14/04/2025	09/05/2025	08/05/2025
2	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.	14/04/2025	09/05/2025	08/05/2025
3	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.	14/04/2025	09/05/2025	08/05/2025
4	AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. SUCURSAL DEL PERU	14/04/2025	09/05/2025	08/05/2025
5	UNITED AIRLINES INC SUCURSAL DEL PERU	14/04/2025	09/05/2025	08/05/2025
6	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ	14/04/2025	09/05/2025	08/05/2025
7	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ	15/04/2025	12/05/2025	08/05/2025

Elaboración: GAJ

38. Adicionalmente, el artículo 221⁷ 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 124⁸y 221 del TUO de la LAPG, por lo que corresponde continuar con el procedimiento recursivo.

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

39. Mediante las Cartas S/N, recibidas el 08 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN.

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

40. 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.

⁷ 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."

⁸ 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."*

"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>"

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
2.6 Área(s): Es (son) el(los) espacio(s) calificado(s) como Facilidades Esenciales de acuerdo con el REMA y REA LAP, en el que se ubica(n) físicamente el(los) Mostrador(es) y el Equipamiento, que va desde la parte trasera del (de los) Mostrador(es) -que incluye el corredor, que serán arrendado(s) por LAP al USUARIO INTERMEDIO donde deberá llevar a cabo el Check In de acuerdo con lo previsto en el presente documento	<p>El regulador no ha indicado comentario alguno sobre este pedido de precisión, por lo que reiteramos el mismo para su revisión.</p> <p>Precisión:</p> <p>2.6 Área(s): Es (son) el(los) espacio(s) calificado(s) como Facilidades Esenciales de acuerdo con el REMA y REA LAP, en el que se ubica(n) físicamente el(los) Mostrador(es) y el Equipamiento, que va desde la parte trasera del (de los) Mostrador(es) -que incluye el corredor, que serán arrendado(s) por LAP al USUARIO INTERMEDIO donde deberá llevar a cabo el Check In de acuerdo con lo previsto en el presente documento</p>	Sin comentarios	<p>Con relación a la eliminación propuesta es pertinente señalar que, a partir de la revisión de la solicitud de Mandato de Acceso por parte de las aerolíneas, no se observa que exista desacuerdo en el texto del numeral 2.6 del proyecto de mandato de acceso.</p> <p>Cabe recordar que, en aplicación de lo establecido en el REMA, cada Usuario Intermedio indicó en forma expresa su posición respecto a los puntos sobre los que existía desacuerdo y conforme a lo indicado en dichos documentos se emitió el proyecto de Mandato de Acceso respectivo.</p> <p>En este sentido, tal como se señaló en el numeral 4.11 del Informe Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos 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</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
			formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
<p>Cláusula Tercera.- Objeto del Contrato (...) Asimismo, el Servicio Esencial no incluye la reserva y/o venta de tickets aéreos, venta de servicios especiales, venta de ancillaries tales como: pagos por equipaje, asiento favorito, upgrades, etc.</p>	<p>El regulador no está tomando en cuenta la real y diferente distribución que se tiene en el nuevo Terminal, en efecto, como se indicó si las aerolíneas se ven impedidas de realizar la venta de equipaje, up-grades, entre otros, en estas áreas, se afectará al pasajero puesto que este deberá contratar el servicio con anticipación teniendo en cuenta que no existe otro espacio que LAP haya dispuesto en el P30 para poder realizar estas actividades.</p> <p>Además, hay que considerar que a diferencia del terminal actual, las oficinas operativas de las aerolíneas se encuentran distribuidas en diferentes niveles, lo que para el caso del cobro de equipajes, genera un flujo de pasajeros hacia áreas restringidas en otros niveles.</p> <p>Por lo expuesto, al contar con una infraestructura que no ha considerado ni cuenta con espacios para estas actividades, se debe eliminar esta restricción.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>El último párrafo del literal d) del artículo 4 del REA de LAP señala que al interior de los counters <u>únicamente</u> se podrá llevar a cabo operaciones de check in (chequeo de pasajeros y su equipaje).</p> <p>Asimismo, la redacción del proyecto de mandato permite que los Usuarios Intermedios lleven a cabo actividades que se encuentren directamente vinculadas al chequeo de pasajeros, exceptuando aquellas que no son necesarias para completar la cadena logística de transporte aéreo y que pueden llevarse a cabo fuera de los counters como la venta de tickets aéreos, servicios especiales, etc.</p> <p>En este punto, cabe precisar que el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el Contrato de Concesión se encuentran sujetos a supervisión por parte del Ositrán, siendo uno de ellos el tiempo de espera en cola para la facturación del equipaje.</p> <p>En consecuencia, si al habitual servicio de chequeo de pasajeros se le adiciona la venta de ancillaries (asiento favorito, upgrade de cabina, etc), los tiempos de espera se incrementarían afectando directamente los niveles del servicio brindado a los usuarios.</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>Asimismo, lo señalado por el Regulador se encuentra en línea con lo establecido en el Informe Conjunto N° 000124-2022-IC-OSITRAN, que sustenta el Mandato de Acceso para Mostradores Check In aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Cuarta. - Prestación del Servicio Esencial de Check In El USUARIO INTERMEDIO deberá prestar el Servicio Esencial de manera segura, ordenada y fluida, observando los criterios establecidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión (Requisitos Técnicos Mínimos), así como las disposiciones previstas en el REA de LAP, en el REMA, en las Leyes Aplicables y de acuerdo con las normas y estándares –tanto nacionales como internacionales– que resulten aplicables.</p>	<p>OSITRAN por favor considerar que el Anexo 14 del Contrato de Concesión es sumamente técnico; por lo cual, LAP, al tener mayor conocimiento sobre el mismo, debería indicar a los Uis los puntos aplicables mediante una comunicación. Teniendo en cuenta que el UI no está familiarizado con la terminología que obra en el Anexo 14 del Contrato de Concesión.</p> <p>Enviamos contrapropuesta:</p> <p>"El USUARIO INTERMEDIO deberá prestar el Servicio Esencial de manera segura, ordenada y fluida, observando los criterios establecidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión (Requisitos Técnicos Mínimos) que hayan sido previamente informados por LAP, así como las disposiciones previstas en el REA de LAP, en el REMA, en las Leyes Aplicables y de acuerdo con las normas y estándares</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Con relación a la propuesta es pertinente señalar que, a partir de la revisión de la solicitud de Mandato de Acceso por parte de las aerolíneas, no se observa que exista desacuerdo en el texto de la cláusula cuarta del proyecto de mandato de acceso.</p> <p>Cabe recordar que, en aplicación de lo establecido en el REMA, cada Usuario Intermedio indicó en forma expresa su posición respecto a los puntos sobre los que existía desacuerdo y conforme a lo indicado en dichos documentos se emitió el proyecto de Mandato de Acceso respectivo.</p> <p>En este sentido, tal como se señaló en el numeral 4.11 del Informe Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos que no hayan sido oportunamente negociados; lo cual es</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
	–tanto nacionales como internacionales-que resulten aplicables."		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. Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el Mandato de Acceso a Mostradores Check In aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN. Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
Cláusula Séptima. - Cargo de Acceso y forma de pago 7.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el arrendamiento de las Facilidades Esenciales la suma de US\$ 4.91 (Cuatro y 91/100 Dólares Americanos) por hora o fracción. (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 (Mostradores Check In), se desarrolla en el Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN elaborado por la GRE.
7.4 El pago del Cargo de Acceso deberá abonarse dentro de los siete (07) Días calendario de recibida la factura por parte del USUARIO INTERMEDIO El Cargo de Acceso incluye los servicios de mantenimiento de podiums, mantenimiento de counters,	Este punto es materia de nulidad que se desarrolla en el recurso principal. Aerovías de México: 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	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 (Mostradores Check In), se desarrolla en el Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN elaborado por la GRE.

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
limpieza de estructuras metálicas, limpieza interna de counters, limpieza del área de mostradores, mantenimiento de balanzas, seguros, impuestos municipales, impuesto a las transacciones financieras (ITF) y fee del operador.	<p>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 treinta (30) días, dentro del cual poder llevar a cabo nuestros procedimientos</p>		<p>Respecto a lo señalado por Aeroméxico, 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 Informe N° 00095-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-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>
7.8 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.	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	Sin comentarios	Se observa que la propuesta de la aerolínea no fue materia de negociación entre las partes, lo cual se ve reflejado en la matriz de desacuerdos presentada en la solicitud de Mandato de Acceso.

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>Usuario Intermedio. De esta manera, solicitamos se incorpore dicha posibilidad.</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 Informe N° 00095-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-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>
<p>Cláusula Octava. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO (...) El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que la(s) Área(s) a serle asignada(s) en ejecución del presente Mandato se encuentra(n) en adecuadas condiciones, todo lo anterior sobre la base y limitado a</p>	<p>Esta declaración no se condice con la realidad puesto que LAP está entregando Mostradores que sólo contienen una posición de trabajo y no dos como dicta el Mandato y lo que anteriormente ha entregado LAP:</p> <p>"8.1 El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que la(s) Área(s) a serle asignada(s) en ejecución del presente</p>	Sin comentarios	<p>Con relación a este cuestionamiento es pertinente señalar que, a partir de la revisión de la solicitud de Mandato de Acceso por parte de las aerolíneas, no se observa que exista desacuerdo en el texto de la cláusula octava del proyecto de mandato de acceso, referida específicamente a la declaración de las Aerolíneas en el sentido que conocen que las áreas asignadas se encuentran</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
<p>la información que le ha brindado LAP, y que es (son) apropiada(s) para desarrollar las Actividades establecidas en la Cláusula Tercera del presente Mandato.</p>	<p>Mandato se encuentra(n) en adecuadas condiciones, todo lo anterior sobre la base y limitado a la información que le ha brindado LAP, y que es (son) apropiada(s) para desarrollar las Actividades establecidas en la Cláusula Tercera del presente Mandato."</p> <p>Este punto también se desarrolla en el recurso de apelación puesto que es una condición que debe exigirse LAP para la entrega de un adecuado mobiliario de trabajo</p>		<p>en condiciones adecuadas y que son apropiadas para desarrollar las actividades que son objeto del Mandato de Acceso.</p> <p>Cabe recordar que, en aplicación de lo establecido en el REMA, cada Usuario Intermedio indicó en forma expresa su posición respecto a los puntos sobre los que existía desacuerdo y conforme a lo indicado en dichos documentos se emitió el proyecto de Mandato de Acceso respectivo.</p> <p>En este sentido, tal como se señaló en el numeral 4.11 del Informe Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos 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>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Octava. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO (...)</p> <p>8.3 En caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando actividades distintas a las correspondientes al Servicio Esencial de Tráfico de Pasajeros y Equipaje Check In. LAP notificará al Usuario Intermedio una Comunicación informando sobre dicho incumplimiento; el USUARIO INTERMEDIO, procederá a desocupar el Área en un plazo de treinta (30) Días Hábiles. El Contrato 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 vigente</p>	<p>En atención a lo indicado precedentemente (N77) consideramos necesario que por lo menos se incorpore las modificaciones propuestas.</p> <p>Aerovías de México</p> <p>Es importante considerar a favor de los Usuarios Intermedios la posibilidad para subsanar los incumplimientos y, solo en caso de no subsanar, se pueda solicitar la desocupación del espacio, pero que dicha medida no sea aplicada de manera inmediata sino previo establecimiento de un cronograma entre las Partes.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>En este extremo, el presente Mandato de Acceso regula las actividades que se pueden llevar a cabo dentro de la facilidad esencial de mostradores, pudiendo ser utilizados únicamente para el servicio de chequeo de pasajeros y equipaje de conformidad con lo establecido en el literal d) del artículo 4 del REA de LAP.</p> <p>Por tanto, en tales facilidades solo se pueden realizar actividades vinculadas al servicio para el cual son provistas, de 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: "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. (...)"; en ese sentido, la resolución contractual contemplada en</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>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 el mismo texto se encuentra en el Mandato de Acceso a Mostradores Check In aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por lo expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>8.12 (...) Si el hecho es atribuible, directa o indirectamente al Personal del USUARIO INTERMEDIO, este deberá reponer los bienes con otros de iguales o similares características, a satisfacción de LAP, en un plazo no mayor de tres (3) Días Hábiles, contados desde la fecha de emisión de la comunicación a la que se refiere el párrafo anterior, salvo plazo distinto indicado por LAP</p>	<p>Aerovías de México: 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>Agradeceremos considerar un plazo más favorable a la ejecución de la obligación regulada, ampliándolo de tres (3) a cinco (5) días hábiles.</p>	Sin comentarios	<p>Se observa que la propuesta de 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 Informe N° 00095-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>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>
<p><u>8.14 EL USUARIO INTERMEDIO acepta, de manera irrevocable, que no tendrá ningún derecho a compensación o reclamo alguno por la ejecución de alguna de las actividades señaladas en el párrafo anterior, ni sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas ni referir incumplimiento del pacto de disfrute silencioso (expreso o implícito), siempre que dichas actividades hayan sido debidamente notificadas al USUARIO INTERMEDIO o en casos de emergencia. Las Partes podrán evaluar si tales actividades implican un impacto económico negativo en el negocio del USUARIO INTERMEDIO que pueda poner en riesgo el mismo, y establecerán comunicaciones, con el fin de llegar a un acuerdo que les permita cumplir con los fines del Mandato</u></p>	<p>Aerovías de México: 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>Agradeceremos considerar la posibilidad de ajustar el que el Usuario Intermedio no podrá recibir ninguna compensación, ya que consideramos de que en caso de que sea atribuible a LAP, la misma sí debería de existir a favor del Usuario Intermedio</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Se observa que la propuesta de 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 Informe N° 00095-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-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</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>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>Cláusula Décima. - Inspecciones y Verificaciones</p> <p><u>10.1 El USUARIO INTERMEDIO faculta a LAP y las Autoridades Gubernamentales (OSITRAN, INDECI y otras que LAP indique) a realizar visitas e inspecciones periódicas al (a las) Área(s) durante el plazo de vigencia del Contrato, siempre que estas visitas e inspecciones no impidan el normal desarrollo de las actividades, las cuales podrán consistir entre otros aspectos del propio Contrato, operativos, de seguridad, orden, limpieza, mantenimiento y cuidado de infraestructura, sobre aspectos eléctricos, usos y otros que LAP estime pertinente. Si el USUARIO INTERMEDIO se niega injustificadamente -en opinión de LAP- a la realización de alguna visita o inspección, LAP podrá proceder de acuerdo con lo establecido en el literal c) de la Cláusula Vigésimo Tercera</u></p>	<p>Aerovías de México:</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>Eliminar "en opinión de LAP", toda vez que puede caerse en subjetividad. La decisión debe ser justificada y sustentada.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Se observa que la propuesta de eliminar el texto "en opinión de LAP" de la cláusula no fue materia de negociación ni 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 Informe N° 00095-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-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>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
			Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos
<p>Cláusula Décimo Segunda. - Solicitud de autorizaciones. -</p> <p>12.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga 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</p>	<p>Aerovías de México: 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>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</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Se observa que la aerolínea realiza un comentario sin llegar a ser una observación, el mismo que no fue materia de negociación 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 Informe N° 00095-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-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>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Décimo Tercera. - Obligaciones generales del USUARIO INTERMEDIO. -</p> <p>13.50 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice un cambio de Control Efectivo, deberá enviar una Comunicación a LAP a más tardar cuarenta y cinco (45) 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 OPERADOR declara y garantiza a LAP el continuo cumplimiento íntegro del Anexo 4 – Anticorrupción, Anti-Lavado de Activos y Anti-Financiamiento del Terrorismo, durante toda la vigencia del Contrato, por parte (i) del OPERADOR, (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 4.</p> <p>Asimismo, en caso LAP detecte que la información a) y/o b) proporcionada</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>"13.49 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 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>Sin comentarios</p>	<p>Como se mencionó en el Informe N° 00095-2025-IC-OSITRAN, LAP está requiriendo información financiera de la empresa, la misma que abarca el Estado de Situación Financiera y el Estado de Resultados. Adicionalmente este 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 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>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
<p>pudiera representar un riesgo para la ejecución del Contrato conforme a lo aquí estipulado, LAP se 23 encuentra facultada a requerir mayor información y/o solicitar al USUARIO INTERMEDIO un plan de acción y/o mitigación. Este plan de acción y/o mitigación deberá ser presentado a LAP en los plazos que este indique. Asimismo, el plan de acción y/o mitigación tendrá que ser aprobada por LAP antes del inicio de su ejecución.</p>			
<p><u>Cláusula Décimo Séptima. - Intereses moratorios y compensatorios.-</u></p> <p><u>17.2 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 conceptos se deberá realizar dentro de los siete (7) Días Calendario siguientes a la presentación de la factura respectiva por parte de LAP.</u></p>	<p>Aerovías de México:</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. (...) 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, 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 reconsidere un plazo de 30 días.</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Respecto a lo señalado por Aeroméxico, 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 Informe N° 00095-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>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>Cláusula Vigésimo Primera. - Penalidad por incumplimiento</p> <p>21.1 Las Partes acuerdan que para determinados supuestos de incumplimiento de obligaciones asumidas por el USUARIO INTERMEDIO en el Mandato serán aplicables las Penalidades establecidas en el Anexo 4 – Tabla de Penalidades. Los detalles de las Penalidades a cargo del USUARIO INTERMEDIO y su forma de aplicación están establecidos en el referido <i>Anexo 4 – Tabla de Penalidades</i>.</p>	<p>Comentario vinculado al numeral 21.2 segundo párrafo, que se detalla líneas abajo</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Al respecto, de la revisión de la solicitud de Mandato de Acceso por parte de las aerolíneas, no se observa que exista desacuerdo en el texto del numeral 1 de la cláusula vigésimo primera del proyecto de mandato de acceso.</p> <p>Cabe recordar que, en aplicación de lo establecido en el REMA, cada Usuario Intermedio indicó en forma expresa su posición respecto a los puntos sobre los que existía desacuerdo y conforme a lo indicado en dichos documentos se emitió el proyecto de Mandato de Acceso respectivo.</p> <p>En este sentido, tal como se señaló en el numeral 4.11 del Informe Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos 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</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>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>21.2 (...)</p> <p>Todo lo antes mencionado, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior, así como del ejercicio por parte de LAP de los demás derechos conferidos por ley o por el presente instrumento (incluyendo -pero no limitándose al derecho de LAP de optar por la resolución de pleno derecho del Mandato).</p>	<p>Como se indicó, la aplicación de la terminación del contrato más penalidades implica un doble castigo para los Uis. Se solicita que sea o uno o el otro, conforme se pactó entre las partes en el numeral 12.1. Además, la referencia al daño ulterior debe quedar como en el párrafo anterior.</p> <p>"Todo lo antes mencionado, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior siempre que este daño y su cuantía sean debidamente sustentados conforme a lo detallado en el párrafo anterior. LAP podrá optar ejercer así como del ejercicio por parte de LAP de los demás derechos conferidos por ley o por el presente instrumento (incluyendo -pero no limitándose al derecho de LAP de optar por la resolución de pleno derecho del Contrato) en lugar de aplicar las penalidades."</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 "En el caso que las partes no remitan comentarios a OSITRAN dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el Proyecto", no corresponde en vía de reconsideración cuestionar extremos que fueron aceptados por aplicación del citado artículo.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Vigésimo Tercera. Resolución del Contrato</p> <p>23.1 (...)</p> <p>f) No utilice los métodos y procedimientos necesarios que</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</p>		<p>Al respecto, de la revisión de la solicitud de Mandato de Acceso por parte de las aerolíneas, no se observa que exista desacuerdo en el texto del literal f) 1 de la cláusula vigésimo tercera del proyecto de mandato de acceso.</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
<p>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 Procedimiento de Operación de LAP.</p>	<p>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>Que se conceda un plazo para cumplir o subsanar antes de resolver el contrato.</p> <p>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.</p> <p>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 recordar que, en aplicación de lo establecido en el REMA, cada Usuario Intermedio indicó en forma expresa su posición respecto a los puntos sobre los que existía desacuerdo y conforme a lo indicado en dichos documentos se emitió el proyecto de Mandato de Acceso respectivo.</p> <p>En este sentido, tal como se señaló en el numeral 4.11 del Informe Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos 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>h) Solicite o sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial del INDECOPI o cualquier entidad que tenga sus facultades o se</p>	<p>La cláusula debe aplicarse únicamente cuando la declaración de insolvencia o la reestructuración patrimonial sea solicitada por un tercero. Esto se debe a que, si es la propia empresa quien inicia el procedimiento, no existe un riesgo</p>	<p>Sin comentarios</p>	<p>Al respecto, reiteramos lo señalado mediante el Informe Conjunto N° 00020-2025-IC-OSITRAN, donde se indicó que los supuestos que señala la cláusula (reestructuración patrimonial o declaración de insolvencia),</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
<p>inicie algún proceso de naturaleza similar contra o por él.</p>	<p>inmediato de pérdida de control ni un impacto económico negativo que justifique una resolución anticipada del contrato. En situaciones en que la propia empresa inicia voluntariamente el proceso, no existe un riesgo real o inmediato que justifique la resolución del contrato. Aplicar la cláusula sin distinguir estos supuestos generaría un trato injustificado y desproporcionado.</p>		<p>independientemente de quien lo solicite, sea el propio usuario intermedio o un tercero, reflejan la situación financiera de una empresa, la cual pondría en riesgo el cumplimiento de las obligaciones de pago vinculadas en la relación de Acceso.</p> <p>Por otro lado, cabe precisar que la resolución no aplica de manera automática y es facultativo del Concesionario solicitar la resolución del mandato. Es decir, en el supuesto expuesto por los Usuarios Intermedios que no exista un riesgo en el proceso de reestructuración patrimonial o declaración de insolvencia cuando es presentado por ellos mismos, podrán presentar a LAP el sustento correspondiente que acredite que la empresa se encuentra en una situación de solvencia financiera o justificar las razones por las cuales están llevando a cabo cualquiera de esos dos procesos.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el Mandato de Acceso a Mostradores Check In aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>23.2 En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en alguno de los supuestos estipulados en el</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>Sin comentarios</p>	<p>Cabe precisar que la regla del pago por daño ulterior, de manera adicional a la penalidad, se encuentra recogida en el</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
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 Décimo Novena, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.	"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, siempre que el daño y su cuantía se encuentre debidamente sustentado. "		<p>numeral 26.2 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y en el numeral 26.2 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN, la cual fue incorporada sin desacuerdo entre las partes.</p> <p>Adicionalmente, la propuesta planteada por las Aerolíneas de replicar la redacción correspondiente al numeral 18.2 no coincide con dicha cláusula referida al régimen de seguros aplicable a la relación de acceso.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el Mandato de Acceso a Mostradores Check In aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
Cláusula Vigésimo Cuarta. Terminación Anticipada	<p>Aerovías de México:</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</p>	Sin comentarios	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 Ositran en las etapas del

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>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>Comentario General 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>		<p>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.</p> <p>Tal como se precisó en el Informe N° 00095-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-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 referido 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>Cláusula Vigésimo Cuarta. - Terminación Anticipada 24.2 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 la</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>El texto propuesto por las aerolíneas 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 Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
responsabilidad frente al USUARIO INTERMEDIO en todo lo concerniente a las obligaciones asumidas mediante el presente Mandato	24.2 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>de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-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>
<p>Cláusula Vigésimo Cuarta: Terminación Anticipada 24.3 (...) 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.</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, LAP</p>	Sin comentarios	<p>Como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00095-2025-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>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
	reconoce el derecho de los Usuarios Intermedios a su indemnización.		<p>Cabe señalar que en el mencionado informe sí se abordó este aspecto al analizar la cláusula 24.1, indicando que se trata de supuestos en los que la decisión del Concesionario obedece al cumplimiento de una disposición proveniente de una autoridad.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>24.4 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.</p>	<p>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.</p> <p>Cabe agregar que un escenario de responsabilidad por parte de LAP es perfectamente posible, en la medida en que actúa como parte accionante dentro del contrato. En ese sentido, una ampliación de sus prerrogativas como la presente cláusula, sin el debido contrapeso, compromete el equilibrio contractual y enfrena al UI en una situación de indefensión.</p>		<p>Igual comentario que la cláusula 24.3.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos</p>
<p><u>Cláusula Vigésimo Sexta. - Relación entre las Partes</u></p> <p>26.8 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</p>	<p>Reiteramos que esto podría generar contingencias laborales para los UIs que aparten a sus trabajadores de manera inmediata solo por la notificación de LAP, tales como el reclamo judicial por parte del trabajador, que podría solicitar: i) la reposición al puesto de trabajo o una</p>		<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</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
<p>reclamo, multa, sanción u otro tipo de pago impuesto en su contra como consecuencia de la conducta de dicho trabajador.</p>	<p>indemnización por despido arbitrario, y ii) una indemnización por daños y perjuicios.</p> <p>Se hace la siguiente contrapropuesta:</p> <p>Cláusula Vigésimo Primera. - Relación entre las Partes. –</p> <p>"26.6 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>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 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 Mandato de Acceso a Mostradores Check In aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>ANEXO 5.- SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL</p> <p>(...)</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</p>	<p>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</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 "En el caso que las partes no remitan comentarios a OSITRAN dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el Proyecto", no corresponde en vía de reconsideración cuestionar extremos que fueron</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
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>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>En dicho sentido también se deberá modificar el numeral 3 de este anexo:</p> <p>"3. 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>aceptados por aplicación del citado artículo.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>ANEXO 1-SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL</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</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 UI.</p> <p>Igual comentario que el punto precedente, no existe necesidad de incorporar una obligación existente a nivel legislativo (que por sí solo ya tiene el suficiente carácter obligatorio) sino es para incluir una nueva</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</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
la Ley N° 29783 "Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo".	causal de aplicación de penalidad, por lo que debe ser eliminada. Se advierte una doble penalidad en la disposición analizada, toda vez que cualquier inobservancia de la normativa mencionada ya es susceptible de sanción por parte de la autoridad administrativa competente. En ese sentido, que LAP imponga adicionalmente una penalidad contractual por el mismo hecho configura una doble sanción por una misma conducta.		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 administrativas que corresponden a los Usuarios Intermedios frente a la administración pública en su condición de empleadores. Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos
ANEXO 2.- SOSTENIBILIDAD 4. Ser responsable de los aspectos y daños ambientales generados por sus Actividades o las de su Personal, pudiendo ser emisiones atmosféricas, vertimientos de efluentes, ruidos, vibraciones, disposición de residuos, sustancias y/o materiales peligrosos y no peligrosos al medio ambiente, según lo que aplique.	Es necesario que el supuesto se acote, una obligación general es sumamente perjudicial para los UIs. Cabe recalcar que esta misma obligación se encuentra en los otros Mandatos por lo que se estaría cubriendo la actividad que se realiza en el marco de cada mandato. Se reitera la contrapropuesta: "4. De ser el caso, asumir la responsabilidad ante cualquier aspecto y/o daño ambiental directo que pudiera generar con ocasión de sus Actividades o las de su Personal en el marco del presente Mandato."	Sin comentarios	De acuerdo a la cláusula 18 del Contrato de Concesión, LAP es el responsable de los temas medio ambientales que surjan en la operación del aeropuerto, en tal sentido, a fin de salvaguardar el cumplimiento del Contrato de Concesión, está facultado para establecer obligaciones a los Usuarios Intermedios para cumplir con las disposiciones legales vigentes en la materia. Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
5. Elaborar los informes, reportes, así como entregar a LAP toda la información que le solicite a fin de acreditar el cumplimiento de sus obligaciones bajo el presente Anexo, en la forma y plazo indicado por LAP. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO deberá conservar, durante la vigencia	La elaboración de informes y reportes encarecen la operación de los UIs; lo cual termina siendo perjudicial para todos. En vista de ello, solicitamos acotar el numeral 4 conforme a lo siguiente:	Sin comentarios	De acuerdo con la cláusula 18 del Contrato de Concesión, LAP es el responsable de los temas medio ambientales que surjan en la operación del aeropuerto, en tal sentido, a fin de salvaguardar el cumplimiento del Contrato de Concesión, está facultado para establecer obligaciones a los

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
del Contrato, todos los informes, reportes, documentos, y en general, evidencias del cumplimiento de sus obligaciones ambientales.	"4. Elaborar los informes, reportes, así como entregar a LAP toda la información que sea necesaria y le solicite a fin de acreditar el cumplimiento de sus obligaciones bajo el presente Anexo, en la forma y plazo acordados entre indicado por LAP y el USUARIO INTERMEDIO. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO deberá conservar, durante la vigencia del Contrato, copia de todos los informes, reportes, documentos, y en general, evidencias del cumplimiento de sus obligaciones ambientales."		<p>Usuarios Intermedios para cumplir con las disposiciones legales vigentes en la materia.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>6. El USUARIO INTERMEDIO permitirá a LAP verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Anexo, a través de inspecciones, auditorías o evaluaciones técnicas integrales a las Actividades realizadas por el USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto. Las inspecciones y/o auditorías serán inopinadas, siendo que el USUARIO INTERMEDIO deberá brindar a LAP todas las facilidades necesarias para ello. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se encuentra obligado a aprobar la evaluación técnica integral conforme a los criterios de evaluación establecidos por LAP, y realizar el levantamiento de observaciones que se generen en las inspecciones y/o auditorías en el plazo que LAP indique, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, en función al impacto que, en opinión exclusiva de LAP, genere la observación.</p>	<p>Recalcamos que el servicio consiste en el que OPERADOR ingrese al área para controlar el sistema HBS. En este no existe mayor posibilidad de que se generen un daño ambiental. No se acepta este numeral. LAP es el que ha comprado e instalado los equipos necesarios y quien se encarga de revisar si estos se encuentran en óptimas condiciones.</p> <p>En vista de ello, proponemos la siguiente redacción:</p> <p>"6. El USUARIO INTERMEDIO permitirá a LAP verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Anexo, a través de inspecciones, auditorías o evaluaciones técnicas integrales a las Actividades realizadas por el USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto. Las inspecciones y/o auditorías serán inopinadas, siendo que el USUARIO INTERMEDIO deberá brindar a LAP todas las facilidades necesarias para ello siempre que estas inspecciones y/o auditorías no perjudiquen ni impidan la ejecución de las Actividades. Asimismo, el</p>	Sin comentarios	<p>De acuerdo con la cláusula 18 del Contrato de Concesión, LAP es el responsable de los temas medio ambientales que surjan en la operación del aeropuerto, en tal sentido, a fin de salvaguardar el cumplimiento del Contrato de Concesión, está facultado para establecer obligaciones a los Usuarios Intermedios para cumplir con las disposiciones legales vigentes en la materia.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>USUARIO INTERMEDIO se encuentra obligado a aprobar la evaluación técnica integral conforme a los criterios de evaluación establecidos por LAP, y realizar el levantamiento de observaciones que se generen en las inspecciones y/o auditorías en el plazo que haya sido acordado entre LAP y el USUARIO INTERMEDIO indique, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, en función al impacto que, en opinión exclusiva de LAP, genere la observación."</p>		
ANEXO 3 ANTICORRUPCIÓN, ANTI-LAVADO DE ACTIVOS Y ANTI-FINANCIAMIENTO DEL TERRORISMO	<p>Aerovías de México:</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>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>Sin comentarios</p>	<p>Se observa que la oportunidad de mejora presentada 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, 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 Informe N° 00095-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-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</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>En efecto, a mayor abundamiento, es preciso señalar que AEROMÉXICO no puede asumir una responsabilidad a cargo de un tercero, aunque dicha responsabilidad se establezca en una cláusula ya que AEROMÉXICO no puede asumir obligaciones que no le son propias. En efecto, AEROMÉXICO puede asumir que sus colaboradores cumplan con su Código de Conducta, que capacita a sus colaboradores para prevenir conductas contrarias al lavado de dinero y la comisión de actos de corrupción y que promueve que no haya incumplimientos en estas materias con sus políticas y Código de Conducta, pero no puede asumir la responsabilidad de que un tercero cumpla con esta normativa.</p>		<p>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>
NUEVA PROPUESTA [No incluye propuesta de cláusula]	<p>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 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.</p>	Sin comentarios	<p>Respecto a la propuesta de inclusión 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, 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 en la etapa de negociaciones.</p> <p>En este sentido, tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00095-2025-IC-OSITRAN y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la</p>

Texto cláusula de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	Reconsideración - LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>Además, esta obligación no creo ningún perjuicio a LAP.</p> <p>Solicitamos se incluya como nuevo literal l) dentro de la "Cláusula Décimo Cuarta. - Obligaciones generales de LAP. -" a la siguiente disposición:</p> <p>"l) 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>facilidad esencial de mostradores check in dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos 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>

B. Determinación del cargo de acceso

41. En ejercicio de su función de formular y proponer los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales⁹, con fecha 11 de diciembre de 2025 la GRE remite a la GSF el Informe N° 00125-2025-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.
42. De acuerdo con lo señalado en el numeral 31 del mencionado informe, corresponde declarar fundado en parte el argumento indicado en el numeral (i) 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 32 del mismo informe, la GRE sustenta que no corresponde emitir pronunciamiento sobre los demás argumentos referidos a la determinación del cargo de acceso.
43. Con relación al criterio de mejor información disponible sostenido en el Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN, debe tenerse en cuenta que, según el numeral 6.3¹⁰ 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.
44. Siendo así, en atención a las consideraciones expuestas en el Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN corresponde dejar sin efecto el cargo de acceso incluido en el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Mostradores Check In 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° 0051-2025-PD-OSITRAN.
45. 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.
46. En este punto, cabe traer a colación lo prescrito por el artículo 157 del TUO de la LPAG¹¹, respecto de la posibilidad de dictar medidas cautelares previstas en dicho cuerpo legal o en otras disposiciones jurídicas aplicables. Específicamente, el artículo 79¹² del Reglamento

⁹ De conformidad con el numeral 3 el artículo 38 del ROF del Ositrán.

¹⁰ 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. (...)”*

¹¹ 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.
(...)”*

¹² REGO:
*“Artículo 79.- Medidas cautelares.
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*

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 611¹³ 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.

47. En el presente caso, el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0051-2025-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.
48. En efecto, de conformidad con lo previsto en el artículo 9¹⁴ 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 66.5¹⁵ 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 f¹⁶ del artículo 7 del Reglamento de Usuarios, tienen derecho a

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. (...)”

- ¹³ 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.”
- ¹⁴ 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, (...)”
- ¹⁵ 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. (...)”
- ¹⁶ 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: (...)
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. (...)”

exigir de las entidades prestadoras la prestación de servicios de calidad y cobertura.

49. 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.
50. 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° 0051-2025-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.
51. 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 Mostradores Check In 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° 0051-2025-PD-OSITRAN.

IV. CONCLUSIONES

52. Luego de la evaluación efectuada de los recursos de reconsideración interpuestos por los Usuarios Intermedios en contra de la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-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.
 - (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° 00125-2025-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 Mostradores Check In 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° 0051-2025-PD-OSITRAN, en aplicación de lo establecido en el artículo 79 del REGO y el artículo 611 del Código Procesal Civil.

V. RECOMENDACIÓN

53. 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° 0051-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de **Mostradores Check In** 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. 2025176157