

**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
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/12/2025
15:31:08 -0500**RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO****N° 0027-2025-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° 0047-2025-PD-OSITRAN; el Informe Conjunto N° 00275-2025-IC-OSITRAN de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y la Gerencia de Asesoría Jurídica de Ositrán; y, el Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; y,

CONSIDERANDO:

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

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

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

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

Que, entre el 05 de setiembre y el 02 de diciembre de 2024, Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú (en adelante, Aerolíneas o Usuarios Intermedios) solicitaron la emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, del Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS 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 10:09:02 -0500Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/12/2025 09:40:35 -0500Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/12/2025 09:10:26 -0500Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/12/2025 22:13:38 -0500

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

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 00011-2025-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° 0055, N° 0057, N° 0059, N° 0061, N° 0063, N° 0065, N° 0067 y N° 0053-2025-PD-OSITRAN, respectivamente;

Que, luego de recibidos los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, mediante la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN del 08 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00064-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso;

Que, mediante las Cartas S/N, recibidas el 06 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN;

Que, en la sección antecedentes del Informe Conjunto N° 00275-2025-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° 00124-2025-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° 0047-2025-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° 00275-2025-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 Gerencia de Regulación y Estudios Económicos 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 Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS 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° 0047-2025-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° 00124-2025-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00275-2025-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

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

Presidencia del Consejo Directivo

acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 822-2025-CD-OSITRAN de fecha de 17 de diciembre 2025;

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° 0047-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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° 0047-2025-PD-OSITRAN, junto con el Informe N° 00124-2025-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 Uso de la Facilidad Esencial la suma de US\$ 0,90 el cual no incluye IGV, por pasajero que factura equipaje en salidas (nacional e internacional) y transferencia.

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\$ 0,90 el cual no incluye IGV, por pasajero que factura equipaje en salidas (nacional e internacional) y transferencia, aplicable al Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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° 0047-2025-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° 00124-2025-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00275-2025-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° 001024-2025-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00275-2025-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

Visada por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT. 2025180427

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° 00124-2025-GRE-OSITRAN

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2025
19:09:49 -0500

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

Asunto : Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN.

Fecha : 10 de diciembre de 2025

I. OBJETO

1. Actualizar el Informe N° 00102-2025-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° 0047-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) 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: Ositrán.

3. El 24 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0011-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el AIJC a favor de las líneas aéreas, sustentado en el Informe Conjunto N° 0017-2025-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN.
4. Entre el 28 y 29 de enero 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° 0011-2025-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 18:43:34 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Deysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2025 18:56:16 -0500

Visado por: MORILLO BLAS Manuel
Martin FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 10/12/2025 18:27:37 -0500

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

Número de trámite	Oficio N°	Fecha de recepción	Empresa
2025011352	0053-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	LAP
2025011386	0055-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Plus Ultra Líneas Aéreas
2025011401	0057-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Latam Airlines Perú
2025011425	0059-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Sky Airline Perú
2025011435	0061-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Air Europa Líneas Aéreas
2025011450	0063-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	United Airlines
2025011486	0065-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	American Airlines
2025011500	0067-2025-PD-OSITRAN	29.01.2025	Aerovías de México S.A de C.V.

Elaboración: 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 10 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
2025016729	N° C-LAP-GSC-2025-0190	05.02.2025	LAP
2025016621	S/N	05.02.2025	Air Europa Líneas Aéreas
2025017427	S/N	06.02.2025	Latam Airlines Perú
2025018013	S/N	07.02.2025	Plus Ultra Líneas Aéreas
2025018100	S/N	07.02.2025	American Airlines
2025018900	S/N	10.02.2025	Sky Airline Perú
2025019157	S/N	10.02.2025	Aerovías de México S.A de C.V.
2025019320	S/N	10.02.2025	United Airlines

Elaboración: Ositrán.

- Mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0261, recibida el 24 de febrero de 2025, LAP remitió el Memorandum N° M-GPF-GSC-2025-0006 con sus comentarios respecto al Cargo de Acceso propuesto. Asimismo, entre el 24 y 25 de febrero de 2025, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Air Europa Líneas Aéreas (Carta S/N del 24.02.25, NT: 2025026942), Sky Airline Perú (Carta S/N del 24.02.25, NT: 2025027053), Latam Airlines Perú (Carta S/N del 24.02.25, NT: 2025027138) y Aerovías de México S.A de C.V. (Carta S/N del 25.02.25, NT: 2025027296) remitieron el Informe "Comentarios a la propuesta de OSITRAN de cargo de acceso para la revisión de equipaje 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° 0047-2025-PD-OSITRAN de fecha 08 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 0089-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 0064-2025-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

(Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS); estableciendo las condiciones y el Cargo de Acceso respectivo.

9. Entre el 06 y 07 de mayo de 2025, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas presentaron Recursos de Reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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
2025061175	S/N	06.05.2025	American Airlines Inc.
2025061623	S/N	06.05.2025	Plus Ultra Líneas Aéreas S.A.
2025061665	S/N	06.05.2025	Air Europa Líneas Aéreas S.A.
2025061696	S/N	06.05.2025	Latam Airlines Perú S.A.
2025061878	S/N	07.05.2025	United Airlines Inc.
2025061884	S/N	07.05.2025	SKY Airline Peru S.A.C.
2025061899	S/N	07.05.2025	Aerovías de México S.A. de C.V.

Elaboración: 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° 00102-2025-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° 00195-2025-IC-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva solicitó actualizar el Informe N° 00102-2025-GRE-

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° 0047-2025-PD-OSITRAN contiene 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° 0047-2025-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° 0047-2025-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° 0064-2025-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° 0047-2025-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° 0047-2025-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° 0047-2025-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° 0047-2025-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° 0047-2025-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° 0047-2025-PD-OSITRAN genera, sin ningún tipo de justificación, un perjuicio económico a las aerolíneas y un beneficio extraordinario a LAP, además de que el Regulador no ha evaluado la disponibilidad a pagar de las aerolíneas del nuevo cargo

de acceso y que ello agravaría dicho perjuicio económico. En particular, los argumentos presentados por los Usuarios Intermedios son los siguientes:

a) 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 al monto de inversiones consideradas en el Cargo de Acceso

- (i) Respetto a las inversiones consideradas por el Regulador, los Usuarios Intermedios manifiestan que se trataría 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° 0047-2025-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° 0047-2025-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° 0047-2025-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.
- (vi) 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). Además, 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.
- (vii) 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.
- (viii) 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”*.

c) Respetto a la inversión en máquinas de rayos X

- (i) Respecto al costo de las máquinas de rayos X, los Usuarios Intermedios manifiestan que las máquinas que fueron cotizadas en el informe de AETAI son nuevas porque provienen directamente de los registros de la SUNAT mientras que las máquinas de rayos X “RTT 100” y “ORION 928” (que, según las aerolíneas, el Regulador pretende compararlas con la cotización de AETAI) son equipos usados del terminal actual y están depreciados al año 2025. Al respecto, las aerolíneas señalan que el Regulador estaría comparando un valor de mercado, proporcionado por AETAI, con un valor contable, representado por los equipos depreciados.
- (ii) Los Usuarios Intermedios argumentan una falta de motivación en la Resolución N° 0047-2025-PD-OSITRAN, alegando que el Regulador no ha sustentado el motivo por el cual la cotización de AETAI estaría errada en comparación con lo propuesto por LAP. En particular, las aerolíneas señalan que, de acuerdo con los registros de la SUNAT, los equipos cotizados por AETAI han sido adquiridos por

la misma empresa (“Unlimited System”) que provee los equipos a LAP y que, por ello, son los mismos equipos, pero que el Concesionario *“incrementa el valor en más de 500%, tal y como sucedió en el caso de puentes de embarque en el año 2007”*. Además, los Usuarios Intermedios manifiestan que el objetivo del Ositrán es buscar la eficiencia en costos y que, en el presente caso, el Regulador no ha sustentado que la información proveniente de LAP sea costo eficiente.

- (iii) Los Usuarios Intermedios indican que en la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN se evidenció que el servicio de HBS se restringía únicamente a las máquinas de rayos X y a los inspectores que realizan la revisión del equipaje. En particular, las aerolíneas alegan que *“en ningún caso se consideró el alquiler de espacios o áreas para la prestación del referido servicio porque se entendía que estabas(sic) se encuentran financiadas con el TUUA de origen”*.

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 lo manifestado por las aerolíneas en lo referente a la información de los Estados Financieros Auditados de LAP, debe señalarse lo siguiente:
 - 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 lo afirmado por las aerolíneas corresponde a una interpretación muy propia respecto de la evaluación efectuada por el Regulador a la metodología planteada por los Usuarios Intermedios para la estimación de la inversión en infraestructura asignada al servicio.
 - Respecto a lo anterior, como parte de sus comentarios al Cargo de Acceso, las aerolíneas propusieron una metodología para valorar la infraestructura asignada al servicio basada en los montos registrados en los Estados Financieros Auditados y la Contabilidad Regulatoria de LAP. Sobre el particular, con relación a dicha metodología, en el informe que sustenta el Cargo de Acceso se señaló, entre otros aspectos, lo siguiente:

“309. Sin perjuicio de lo anterior, respecto a la metodología planteada por los Usuarios Intermedios, debe indicarse lo siguiente:

(...)

- *De la revisión de los Estados Financieros de LAP, se observó que estos solo contenían el detalle de la información de inversiones de los paquetes 1, 2 y 3; sin embargo, no se evidenció el detalle de otros conceptos tales como inversiones transversales e inversiones indirectas, las cuales también forman parte del proyecto de ampliación del AIJC. Por tal motivo, teniendo en cuenta el mayor nivel de detalle empleado en su cálculo, para la determinación del cargo se tomaron las inversiones proyectadas por el Concesionario como la mejor información disponible al momento de elaborar la propuesta.*

Cabe añadir que, en la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041, recibida el 14 de marzo de 2025 en el marco de los comentarios a la propuesta de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) de Transferencia en AIJC, el

Concesionario precisó que la inversión total del proyecto de ampliación asciende a USD 1 950 millones, y además de los paquetes de trabajo 1, 2, 3 se han ejecutado inversiones transversales, indirectas e inversiones adicionales en los paquetes de trabajo, los cuales se componen de la siguiente manera:

- Contratos adicionales al paquete de trabajo 3 (Terminal de Pasajeros y lado Tierra) que ascienden alrededor de USD 100 millones.
- Contratos adicionales al paquete de trabajo 2 (Pista y Torre de Control, Lado Aire) que ascienden a alrededor de USD 70 millones.
- Inversiones transversales que ascienden a alrededor de USD 160 millones.
- Inversiones indirectas que ascienden a alrededor de USD 250 millones.

Por tanto, en caso se aceptara el comentario de los Usuarios Intermedios y se considerasen los montos de inversión en infraestructura proyectados bajo su metodología, no se estarían reconociendo aquellos otros conceptos que también estarían asociados al proyecto de ampliación del AIJC."

[El subrayado es nuestro.]

Como puede apreciarse, lo manifestado por el Regulador no "descalifica" a los Estados Financieros Auditados de LAP, como pretenden interpretar las aerolíneas. Lo que se señala en el numeral 309 del informe que sustenta el Cargo de Acceso es que, para efectos de determinar los montos proyectados de inversión en infraestructura asignada al servicio, se empleó la información proporcionada por LAP debido a que esta presenta un mayor nivel de detalle respecto de los conceptos y partidas de gasto que conformarían la inversión total en dicho activo, en comparación a lo observado en los Estados Financieros Auditados de LAP, los cuales, además de presentar información con un mayor nivel de agregación, no permitirían la identificación de otros conceptos de inversión tales como las inversiones transversales, indirectas e inversiones adicionales.

- Asimismo, como puede apreciarse en el numeral 309 del informe que sustenta el Cargo de Acceso, en los argumentos presentados por el Regulador sí se señalan los motivos por los cuales la información de inversiones contenida en los Estados Financieros Auditados de LAP presentaría diferencias respecto de la información proporcionada por el Concesionario, con lo cual no sería correcto lo sostenido por las aerolíneas respecto a que no se sustentó por qué la información registrada en los Estados Financieros Auditados de LAP está incompleta.

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° 064-2025-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 308 del Informe N° 064-2025-GRE-OSITRAN se indicó:

"308. En tal sentido, dado que en esta etapa del procedimiento aún no se dispone de los montos reconocidos de las inversiones, el empleo de la información proyectada 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 acceso¹.

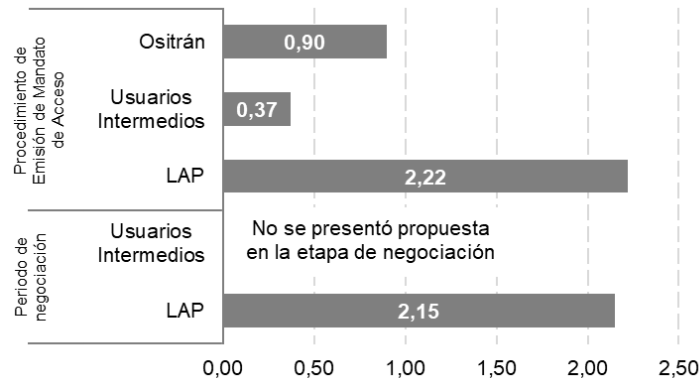
25. Sin perjuicio de lo anterior, debe indicarse que se ha identificado un aspecto relevante en el Recurso de Reconsideración presentado por los Usuarios Intermedios, el cual amerita un análisis particular. Al respecto, en atención al criterio de emplear la mejor información disponible y razonablemente 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 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° 0047-2025-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

¹ 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.

participación informada y significativa de las partes involucradas, corresponde dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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, sino que el informe señala los motivos por los cuales la información de inversiones contenida en los Estados Financieros Auditados presentaría diferencias respecto de la información proporcionada por 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 la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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° 0047-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) 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 0,90 por pasajero que factura equipaje (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 Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS 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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) 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° 0047-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS); estableciendo las condiciones y el Cargo de Acceso respectivo.
40. Entre el 06 y 07 de mayo de 2025, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas presentaron Recursos de Reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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° 0047-2025-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° 0047-2025-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 del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS en el AIJC, el cual asciende a USD 0,90 por pasajero que factura equipaje (sin IGV), el cual 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 del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS 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° 2025175606

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 SISTEMA DE INSPECCIÓN DE EQUIPAJE EN BODEGA – HBS 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 Acceso².
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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) 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.

² 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 distribuidos³ 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 años⁴.
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 2024⁵. En ese sentido, el horizonte de evaluación de los flujos de caja comprenderá el periodo 2024-2030.

³ 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)”.

⁴ 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 el 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.

⁵ 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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) será cobrado en USD por pasajero que factura equipaje, considerando pasajeros en salidas (nacional e internacional) y transferencia, 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 pasajero que factura equipaje, la proyección de demanda por el uso del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS se encontrará expresada en dicha unidad de cobro, esto es, en número de pasajeros que facturan equipaje.
12. Al respecto, debemos indicar que el número de pasajeros que facturan equipaje depende esencialmente de la cantidad de pasajeros embarcados que decidieron realizar su viaje llevando equipaje en la bodega del avión. Sin embargo, dichos pasajeros no representan la totalidad de los pasajeros embarcados, debido a que existirían pasajeros que deciden realizar su viaje portando únicamente un equipaje de mano o algún artículo pequeño como mochilas, maletines, carteras, etc.
13. Sobre el particular, en la siguiente tabla se presenta la evolución histórica del número de pasajeros que facturaron equipaje en el AIJC (y por tanto hicieron uso del sistema HBS) y el número total de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia), así como también el ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje, calculado a partir del total de pasajeros que facturaron equipaje y el total de pasajeros embarcados, el cual reflejaría el porcentaje de pasajeros embarcados que facturaron equipaje en el AIJC.

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.

Tabla A-1 Pasajeros que facturan equipaje y tráfico de pasajeros embarcados en el AIJC, 2020-2024

Año	Pasajeros que facturan equipaje	Pasajeros en Salidas y Transferencia	Part.% de Pasajeros que facturan equipaje
2020 ^{a/}	653 975	930 768	70,26%
2021	2 332 663	5 425 943	42,99%
2022	4 178 573	9 482 641	44,07%
2023	4 553 884	10 959 296	41,55%
2024	5 203 184	12 750 139	40,81%

^{a/} Comprende la información del periodo setiembre-diciembre de 2020, debido a que a partir de setiembre de dicho año se remitió la información respecto de la prestación del servicio de inspección de Equipaje en Bodega.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

14. Como se puede observar, con excepción de los años 2020 y 2021, la tendencia del tráfico de pasajeros con equipaje facturado se ha mantenido creciente, al igual que la del tráfico agregado de pasajeros en Salidas y en Transferencia; no obstante, este último presentando un crecimiento relativamente superior al del tráfico de pasajeros con equipaje facturado. Por ello, como puede apreciarse, la participación de pasajeros con equipaje facturado ha presentado una ligera tendencia decreciente en los últimos años, situándose en torno al 41% del tráfico total de pasajeros en Salidas y en Transferencia, es decir, menos de la mitad de los pasajeros embarcados decidieron realizar su viaje llevando equipaje en la bodega del avión.
15. Cabe indicar que, en el año 2020, el flujo de pasajeros se vio afectado como consecuencia de las medidas impuestas a nivel mundial en el sector aeronáutico por la pandemia de la COVID-19⁶, observándose una recuperación gradual del tráfico de pasajeros en el año 2021; por tal motivo, en la tabla anterior se aprecia un valor inferior el tráfico de pasajeros, tanto de los facturaron equipaje como del total de Salidas y Transferencia, debido a las medidas de distanciamiento y restricción de aforos existentes durante dicho año en el AIJC. Así, el ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje, tanto del 2020 como del 2021 presentarían valores atípicos que no serían comparables con la tendencia histórica de dicho ratio observada para el periodo 2022-2024.
16. Por tanto, sobre la base de lo descrito y en línea con los criterios aplicados en el anterior procedimiento, para efectos de proyectar la demanda del servicio (expresada en número de pasajeros), se tomarán en cuenta dos variables: el ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje y el número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia), de manera tal que⁷:

$$PEF_t = \theta_t * Pax_t$$

Donde:

PEF_t : Número de pasajeros con equipaje facturado en el año t .
 θ_t : Ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje correspondiente al año t .
 Pax_t : Número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia) en el aeropuerto en el año t .

⁶ 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.

⁷ Cabe indicar que una metodología similar es empleada tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

17. 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 de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje” y “número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia)” para cada uno de los años de dicho periodo. Al respecto, debe indicarse que, en la medida 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 anual referente a la infraestructura que dejó de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal del AIJC; por tanto, para efectos de las proyecciones de demanda, se considerará dicha información histórica del servicio en la medida que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura⁸.
18. Con relación al ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje, como se indicó, en el caso del AIJC este se obtiene a partir del número de pasajeros que facturaron equipaje 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 pasajeros que facturaron equipaje⁹ como del número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia), 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.
19. Cabe mencionar que, como se evidenció anteriormente, para la estimación del ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje 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, 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 de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje.
20. En la siguiente tabla se presenta el cálculo del ratio de participación porcentual mensual de pasajeros que facturaron equipaje 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 pasajeros que facturan equipaje y el número agregado de pasajeros embarcados tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia, registrados en el AIJC entre enero de 2022 y diciembre de 2024, los cuales también son detallados en dicha tabla.

⁸ Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

⁹ Cabe indicar que el número de pasajeros que facturan equipaje tomado de la Declaración Estadística presentada por LAP al Ositrán coincide, agregado en términos anuales, con las cantidades del servicio de HBS reportado por LAP en su Contabilidad Regulatoria (con excepción del año 2024 debido a que aún no ha sido presentada al Regulador). 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.

Tabla A-2 Ratio de participación porcentual mensual de pasajeros que facturaron equipaje, 2022-2024

Mes	Número de pasajeros que facturan equipaje			Número de pasajeros en Salidas y Transferencia			Ratio Part.% de Pasajeros que facturan equipaje		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Enero	304 276	365 795	415 127	639 220	816 595	1 043 079	47,60%	44,80%	39,80%
Febrero	295 119	355 711	441 856	632 090	776 832	979 695	46,69%	45,79%	45,10%
Marzo	267 168	316 556	384 219	690 587	827 396	993 362	38,69%	38,26%	38,68%
Abril	302 926	347 704	396 798	706 348	812 917	979 879	42,89%	42,77%	40,49%
Mayo	337 936	328 408	394 830	751 704	865 092	1 049 550	44,96%	37,96%	37,62%
Junio	370 823	370 129	437 874	746 684	845 965	1 006 142	49,66%	43,75%	43,52%
Julio	349 762	359 191	416 276	878 387	1 002 943	1 149 222	39,82%	35,81%	36,22%
Agosto	426 780	466 354	507 154	904 567	1 025 859	1 142 724	47,18%	45,46%	44,38%
Setiembre	413 235	443 368	480 095	857 187	968 362	1 089 730	48,21%	45,79%	44,06%
Octubre	386 197	414 112	466 960	929 178	1 016 281	1 144 325	41,56%	40,75%	40,81%
Noviembre	399 485	412 036	463 924	850 284	962 865	1 068 726	46,98%	42,79%	43,41%
Diciembre	324 866	374 521	398 071	896 405	1 038 189	1 103 705	36,24%	36,07%	36,07%
Total	4 178 573	4 553 884	5 203 184	9 482 641	10 959 296	12 750 139	44,21%	41,67%	40,85%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

21. Como puede observarse, el valor promedio de los ratios mensuales entre los años 2022 y 2024 fluctúa entre 40,85% y 44,21%. Por tanto, para efectos de la proyección de demanda correspondiente al periodo 2025-2030 se asumirá un ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje constante, el cual se estima a partir del promedio de los valores medios de los ratios mensuales correspondientes al periodo 2022-2024, el cual asciende a 42,24%.
22. Al respecto, debe señalarse que en la Propuesta de LAP se considera el empleo de un ratio de 42,63%, obtenido a partir del promedio de los años 2022 y 2023, en tanto que la propuesta de los Usuarios Intermedios considera el empleo de un ratio de 40,33%, obtenido a partir del promedio de los años 2021 y 2022; no obstante, de la revisión de los cálculos presentados, en ambos casos se observan diferencias en la información estadística empleada para los años 2021, 2022 y 2023 respecto la información consignada en la Declaración Estadística del Ositrán. Sin perjuicio de ello, en la presente Propuesta se considera únicamente el promedio del periodo 2022-2024 debido a que, como se señaló anteriormente, tomar el promedio de un periodo que involucre a los años 2020 y 2021 podría introducir sesgos en razón de los valores atípicos observados en dichos años. Así, dado que lo que se busca es aproximarse al escenario que podría suceder en la operación de nueva infraestructura, el empleo de información más próxima a la fecha de inicio de operaciones reflejaría mejor el comportamiento actual del tráfico en el AIJC.
23. Con relación al número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia) 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 y transferencia 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 9% para pasajeros internacionales, indicando que dichas variaciones de pasajeros provienen de la tasa utilizada en la Propuesta de LAP.
24. Así, considerando que ambas partes coinciden en el uso de las tasas de crecimiento propuestas por LAP, para proyectar el número de pasajeros embarcados (en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia), se emplearán dichas tasas correspondientes al periodo 2025-2029, en tanto que, para las proyecciones del año 2030, se mantendrá constante la tasa de crecimiento del año 2029. Sin embargo, dado que la Propuesta de LAP presenta proyecciones individuales para los pasajeros en Transferencia Nacional (DOM-DOM) e Internacional (INT-INT), se sumarán estas proyecciones anuales para obtener las tasas de crecimiento del tráfico total de pasajeros en Transferencia. Esto

se debe a que, para el actual Terminal, la información reportada por el Concesionario en la Declaración Estadística del Ositrán agrupa el tráfico de pasajeros en Transferencia de manera agregada. En este contexto, dicha información se considerará como una *proxy* del número de pasajeros en Transferencia que utilizan la Facilidad Esencial.

25. 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, y en Transferencia correspondiente al año 2024. De este modo, en la siguiente tabla se presenta el detalle de las estimaciones del número de pasajeros en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia para el periodo 2025-2030.

Tabla A-3 Estimación del número de pasajeros en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia 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 en Transferencia		20,9%	15,7%	12,0%	7,4%	6,7%	6,7%
Pasajeros embarcados:	12 750 139	13 906 599	15 002 205	15 859 673	16 746 523	17 705 332	18 724 149
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	4 245 437	4 721 700	5 366 580	5 806 486	6 344 027	6 829 499	7 352 122
Pasajeros en Transferencia	1 320 662	1 596 313	1 847 668	2 069 759	2 223 598	2 372 791	2 531 994

Fuente: Propuesta de LAP, Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

26. Con todo ello, una vez que se dispone de las estimaciones del ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje y del número de pasajeros embarcados (en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia), se procede a realizar la proyección de la demanda del servicio (expresada en número de pasajeros), de acuerdo con la formulación detallada anteriormente. En la siguiente tabla se presenta la estimación del número de pasajeros que facturaron equipaje 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 se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección del número de pasajeros que facturaron equipaje para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año¹⁰. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección del número de pasajeros que facturaron equipaje para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación¹¹.

Tabla A-4 Proyección del número de pasajeros que facturan equipaje en el AIJC, 2025-2030

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pasajeros en Salidas y Transferencia	13 906 599	15 002 205	15 859 673	16 746 523	17 705 332	18 724 149
Part. % de Pasajeros que facturan equipaje estimada	42,24%	42,24%	42,24%	42,24%	42,24%	42,24%
Número de pasajeros que facturan equipaje	4 457 903	6 336 915	6 699 109	7 073 713	7 478 713	1 906 842

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁰ 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 estimado de 42,24%.

¹¹ 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 estimado de 42,24%.

II.2.3. Costos de operación y mantenimiento

27. 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.
28. Sobre el particular, en procedimientos anteriores sobre cargos de acceso, 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 de los procedimientos que tuvieron lugar en el año 2022.
29. En efecto, en dicha oportunidad 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. 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.
30. En esa línea, siguiendo con el criterio aplicado en los procedimientos del año 2022, en la presente propuesta se empleará 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.
31. Cabe señalar que, si bien la determinación del cargo vigente del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS tuvo lugar en el año 2020, y por tanto, en base al criterio mencionado, correspondería emplear además la información de la Contabilidad Regulatoria de los años 2020 y 2021, se debe indicar que, tal como también fue advertido en los procedimientos del año 2022, los resultados de los años 2020 y 2021 han sido atípicos por la coyuntura que generó la COVID-19 y, por ende, su empleo para efectos de la determinación del promedio histórico de costos conllevaría a introducir sesgos en el cálculo.
32. Adicionalmente, debe precisarse que, en la medida 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 que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.
33. 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 2020-2023, en tanto que en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo 2020-2022.
34. Un aspecto adicional que mencionar está referido a lo señalado en la Propuesta de los Usuarios Intermedios con relación a la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP. Los Usuarios Intermedios manifiestan que, en la Contabilidad Regulatoria del año 2021, existe un error al consignarse un valor de USD 486 150,59 por concepto de Mantenimiento de Equipos y Sistemas y, por ello, plantean un reajuste de dicho valor con la información histórica reportada por LAP entre los años 2020 y 2022. Sobre el particular, debemos mencionar que los Usuarios Intermedios no brindan mayores alcances respecto del error

que advierten en la información. Por otro lado, considerando que la observación planteada está referida al año 2021, y que para efectos de las proyecciones del OPEX en la presente Propuesta se empleará la información del periodo 2022-2023, se descarta el ajuste señalado, y se emplea la información reportada en la Contabilidad Regulatoria de LAP.

35. Sobre este punto, 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.
36. 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. 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.
37. Finalmente, 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.¹²

II.2.3.1. Costos Directos

38. 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 partidas:
- Mantenimiento de equipos,
 - Seguros.
39. Cabe mencionar que similar criterio es considerado en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, mientras que en el caso de la Propuesta de LAP se plantea la adición de las

¹² 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.

partidas de Repuestos, Servicios de Terceros y Gastos de personal, indicando que dichas cuentas han sido identificadas como costos directos para “Inspección de Equipaje de Bodega” en la Contabilidad Regulatoria de la empresa.

40. Al respecto, de acuerdo con el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN, mediante el cual se determinó el Cargo de Acceso anterior, los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial comprenden los costos de mantenimiento de los equipos HBS y los costos de seguros¹³. En particular, en el caso de los costos de mantenimiento, tal como se detalló en el referido Informe Conjunto, los montos por dicho concepto contemplan, entre otros, una partida por repuestos, razón por la cual no se considera válida de la adición de una partida adicional de Repuestos al encontrarse ya incluida en el concepto de mantenimiento de los equipos.
41. Por otro lado, si se tienen en consideración las características económicas del servicio que es materia del presente procedimiento, el cual consiste en el arrendamiento del equipamiento necesario para la prestación del servicio de inspección de equipaje en bodega (cuya operación será efectuada por una empresa seleccionada por los Usuarios Intermedios) a efectos de completar la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y equipaje, tanto la partida de Servicios de Terceros como la de Gastos de personal estarían asociadas a actividades indirectas de la prestación del servicio por parte del Concesionario.
42. En efecto, considerando que el alquiler de los equipos HBS no incluye la asignación de personal de LAP de uso exclusivo para los Usuarios Intermedios, toda vez que la operación del sistema la realiza una empresa seleccionada por dichos usuarios, y teniendo en cuenta que, de acuerdo con el detalle observado en la Contabilidad Regulatoria de LAP, la partida de Servicios de Terceros involucra rubros tales como “Asesoría y Consultoría”, “Servicios de Administración en la Nube”, “Fee del Operador”, entre otros, los cuales no guardan relación directa con el equipamiento destinado a la inspección de equipaje en bodega (como sí lo son el costo de mantenimiento de equipos y el costo de seguros), no corresponde incluir los Costos Directos de las partidas de Servicios de Terceros y Gastos de personal en el cálculo del Cargo de Acceso.
43. Considerando ello, para la proyección de dichas partidas de costos se efectuará, por un lado, la estimación del valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de dicho cálculo, 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*¹⁴, las cuales se detallan en la siguiente tabla¹⁵.

¹³ Cabe indicar que en dicho procedimiento la propuesta presentada por LAP señaló que dentro de los costos directos del servicio se considera: i) el mantenimiento de los equipos que forman parte del sistema de inspección de equipaje en bodega; y, ii) el seguro de propiedad (multirriesgo).

¹⁴ 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).

¹⁵ Cabe mencionar que similar fuente de información es considerada tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso; 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.

Tabla A-5 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 equipos

44. Como se indicó previamente, en la medida que la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura, para la estimación del costo de Mantenimiento de equipos 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 costos¹⁶.
45. Con relación al monto base de Mantenimiento de equipos, para su estimación se tomará la información del costo directo de la cuenta de Mantenimiento de Activos asignado a Inspección de Equipaje en Bodega en la Contabilidad Regulatoria de LAP, el cual comprende las partidas de “Mantenimiento de Equipos y Sistemas” y “Mantenimiento correctivo equipos y sistemas”. Al respecto, el promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 para dicha información asciende a USD 300 832. Sin embargo, considerando que, de acuerdo con el análisis efectuado en la sección “II.2.4. Base de capital e inversiones” de la presente propuesta, la Facilidad Esencial que operará en la nueva infraestructura comprende un total de nueve (9) equipos HBS, y teniendo en cuenta que el promedio histórico calculado previamente refleja el gasto de mantenimiento de la antigua Facilidad Esencial que comprendía cinco (5) equipos, corresponde determinar el monto base de Mantenimiento de equipos considerando las condiciones operativas que tendrán lugar en el nuevo Terminal.
46. Para ello, tomando como *proxy* la relación observada en el número de equipos entre el antiguo y el nuevo Terminal, a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 se obtendrá el costo unitario base por equipo dividiendo el costo promedio (USD 300 832) entre el número de equipos asociados (5), el cual asciende a USD 60 166. Luego, multiplicando dicho costo unitario por el número de equipos del nuevo Terminal (9), se obtiene finalmente el monto base de Mantenimiento de equipos a ser considerado para la determinación del Cargo de Acceso, tal como se aprecia en la siguiente tabla¹⁷.

¹⁶ Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

¹⁷ Cabe indicar que una lógica similar es mencionada tanto por el Concesionario como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso, al considerar que, a partir del año 2025, LAP operará con 9 equipos HBS.

Tabla A-6 Estimación del monto base de Mantenimiento de equipos en el nuevo Terminal

Concepto	2022	2023
Mantenimiento de Activos (USD)	268 084	333 581
Costo total base, prom. 2022-2023 (USD)	300 832	
N° de equipos asociados, antiguo Terminal	5	
Costo unitario base (USD)	60 166	
N° de equipos asociados, nuevo Terminal	9	
Costo total base, nuevo Terminal (USD)	541 498	

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

47. A partir de dicho monto, se procede con la estimación de los costos de Mantenimiento de equipos 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 equipos para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año¹⁸. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección del costo de Mantenimiento de equipos para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación¹⁹.

Tabla A-7 Proyección del costo de Mantenimiento de equipos, 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 equipos	541 498	423 235	571 441	583 501	596 078	609 007	150 023

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 Seguros

48. Al igual que en el caso del costo de Mantenimiento de equipos, para la estimación del costo de Seguros se considerará 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 Seguros 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.
49. Asimismo, considerando que, de acuerdo con el análisis efectuado en la sección “II.2.4. Base de capital e inversiones” de la presente propuesta, la Facilidad Esencial que operará en la nueva infraestructura comprende un total de nueve (9) equipos HBS, y teniendo en cuenta que el promedio histórico reflejaría el gasto de seguros de la antigua Facilidad Esencial que comprendía cinco (5) equipos, corresponde determinar el monto base de Seguros considerando dichas condiciones operativas que tendrán lugar en el nuevo Terminal.
50. Cabe indicar que un criterio similar es considerado en la Propuesta de LAP, en la cual se estima el costo de Seguros a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria del periodo 2020-2023, y se efectúa un prorrateo en función al número de equipos tanto en el antiguo como en el nuevo Terminal. Por su parte, en la Propuesta de los Usuarios

¹⁸ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el costo anual proyectado para el 2025 por (365-31-28-29)/365.

¹⁹ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el costo anual proyectado para el 2030 por año por (31+28+29)/365.

Intermedios, el costo de Seguros es determinado a partir de un porcentaje de 0,229% sobre el monto de inversión de HBS, 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 tanto, la mejor información disponible, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, corresponde a la reportada en la Contabilidad Regulatoria de LAP.

51. De este modo, tomando como *proxy* la relación observada en el número de equipos entre el antiguo y el nuevo Terminal, a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 se tiene que el costo unitario base por equipo asciende a USD 2 478, el cual resulta de dividir el costo promedio de Seguros (USD 12 392) entre el número de equipos asociados (5). Luego, multiplicando dicho costo unitario por el número de equipos del nuevo Terminal (9), se obtiene el monto base de Seguros a ser considerado para la determinación del Cargo de Acceso, tal como se detalla en la siguiente tabla²⁰.

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

Concepto	2022	2023
Seguros (USD)	9 797	14 986
Costo total base, prom. 2022-2023 (USD)	12 392	
N° de equipos asociados, antiguo Terminal	5	
Costo unitario base (USD)	2 478	
N° de equipos asociados, nuevo Terminal	9	
Costo total base, nuevo Terminal (USD)	22 305	

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. Considerando dicho monto, se procede con la estimación de los costos de Seguros 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 Seguros 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 Seguros para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

Tabla A-9 Proyección del costo de Seguros, 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%
Seguros	22 305	17 434	23 539	24 035	24 553	25 086	6 180

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.

53. 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.

²⁰ Cabe mencionar que, si bien para efectos de la presente propuesta, el costo de seguro se estima prorrateando la información tomada de la Contabilidad Regulatoria de LAP en función a la relación observada en el número de equipos entre el antiguo y el nuevo Terminal, dicho concepto de gasto comprende el seguro de propiedad (multirriesgo) sobre la inversión en la Facilidad Esencial, en línea con lo señalado en el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN, mediante el cual se determinó el Cargo de Acceso anterior.

Tabla A-10 Costos Directos del servicio, 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Mantenimiento de equipos	423 235	571 441	583 501	596 078	609 007	150 023
Seguros	17 434	23 539	24 035	24 553	25 086	6 180
Costos Directos totales	440 668	594 980	607 536	620 631	634 093	156 202

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

54. Al igual que en el caso de los Costos Directos, dado que 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.
55. 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", "Subscripciones a Revistas y Diarios", "Premios y obsequios" e "Impuesto General a las Ventas".
56. 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 10 387. 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-11 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	10 387	8 119	10 961	11 193	11 434	11 682	2 878

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. 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 año. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de los Costos Indirectos para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

II.2.3.3. Costos No Imputables

58. 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)".
59. Dicho ratio objetivo se determinará a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al periodo 2022-2023, determinándose para cada año el valor del ratio "Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)", y

calculándose el ratio objetivo como el promedio de los ratios observados en dicho periodo. Con ello, el ratio objetivo asciende a 26,1%, tal como se presenta en la siguiente tabla²¹.

Tabla A-12 Ratio “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)” promedio (USD)

Concepto	2022	2023	Promedio
Costos Directos (CD)	443 071	388 273	
Costos Indirectos (CI)	11 050	9 724	
Costos No Imputables (CNI)	127 218	96 014	
Costo Total	581 338	494 012	
<i>Ratio: CNI / (CD + CI)</i>	<i>28,0%</i>	<i>24,1%</i>	<i>26,1%</i>

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. 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-13 Costos No Imputables del servicio, 2025-2030 (USD)

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Directos (CD)	440 668	594 980	607 536	620 631	634 093	156 202
Costos Indirectos (CI)	8 119	10 961	11 193	11 434	11 682	2 878
<i>Ratio: CNI / (CD + CI)</i>	<i>26,1%</i>	<i>26,1%</i>	<i>26,1%</i>	<i>26,1%</i>	<i>26,1%</i>	<i>26,1%</i>
Costos No Imputables (CNI)	116 995	157 964	161 298	164 774	168 349	41 471

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

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

Tabla A-14 Costos de operación y mantenimiento proyectados del servicio, 2025-2030 (USD)

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Directos	440 668	594 980	607 536	620 631	634 093	156 202
Costos Indirectos	8 119	10 961	11 193	11 434	11 682	2 878
Costos No Imputables	116 995	157 964	161 298	164 774	168 349	41 471
Costos totales	565 782	763 905	780 026	796 840	814 124	200 551

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

62. 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 infraestructura²². En ese marco, para efectos de la determinación del Cargo

²¹ 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 25,48%, mientras que el ratio considerado por los Usuarios Intermedios asciende a 26,27%; 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.

²² REMA.-

“Artículo 27.- Valorización de costos.

de Acceso, en anteriores procedimientos se han considerado dos tipos de inversiones: las realizadas y las proyectadas.

63. 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.
64. En particular, para el caso de las inversiones realizadas, debe señalarse que, en línea con anteriores procedimientos²³, 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 Concesión²⁴. Al respecto, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, no resulta suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán, conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.
65. De otro lado, en el caso de las inversiones proyectadas, en línea con anteriores procedimientos²⁵, 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.

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."

²³ 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.

²⁴ El numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Ello se encuentra en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se establece que el Concesionario deberá presentar al Ositrán la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad. En ese sentido, el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos respectivos al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación.

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

"1.4.2. ETAPAS DE DESARROLLO:

*En concordancia con lo establecido en el numeral 9.1 de la "Directiva para el Procedimiento de Revisión y Aprobación de las Etapas de Desarrollo de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC" vigente, queda establecido que los proyectos que serán presentados al Ositrán cumpliendo las etapas de desarrollo que sean aplicables, serán **aque**llos 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)."*

²⁵ 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.

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.

66. 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.
67. 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 2025, 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.
68. 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.
69. Cabe mencionar que, como se indicó anteriormente, si bien por su condición de inversiones proyectadas, los montos estimados no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas, sí será necesario evaluar la información remitida que forma parte del sustento de dichas inversiones.
70. 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-2024-0396, de fecha 29 de octubre de 2024, como la información presentada mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025, en la medida que contiene la información más actualizada respecto de las inversiones que se proyectan 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.
71. 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 dos grupos: Inversión relacionada al área de inspección HBS e Inversión relacionada los equipos de inspección HBS.
72. En el caso de las Inversiones Directas relacionadas área (infraestructura) de inspección HBS, en la Propuesta de LAP se proyecta un monto de inversión de USD 18 242 000, el cual se determinó en función a la valorización de las áreas de la Fase 1A y la Fase 1B, las cuales tendrán lugar en los años 2024 y 2025, respectivamente. 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 base del flujo de caja descontado

puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones son provistas a los Usuarios Intermedios²⁶.

73. En cuanto a su composición, LAP señala que dicha inversión comprende dos subgrupos: “Cuartos de Inspección” (desde el nivel 1 hasta el nivel 4) y “Sistema de fajas HBS”. Sobre este punto, los Usuarios Intermedios señalan que ambos subgrupos son activos que pertenecen al sistema BHS y que, en consecuencia, se encuentran retribuidos con el pago de la TUUA. Así, los Usuarios Intermedios señalan que el servicio HBS involucra únicamente la inspección de equipaje, y por ello sólo utiliza las máquinas de Rayos X.
74. Sobre el particular, de acuerdo con lo señalado en el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN²⁷, de fecha 6 de julio de 2020, el sistema HBS instalado en el AIJC consta de cinco (5) niveles y representa un sistema distinto al Sistema de Despacho de Equipaje (BHS), si bien ambos sistemas funcionan de manera integrada. En efecto, en el referido Informe Conjunto se concluye, entre otros aspectos, lo siguiente:

*“Respecto a la definición del **alcance técnico del Sistema de Inspección de Equipaje (Sistema HBS)**, el Regulador se ratifica en su análisis a través del cual concluye que el Sistema de Despacho de Equipaje (Sistema BHS) y el Sistema HBS son dos sistemas diferentes, cada uno con sus propias características; destacándose que, el Sistema HBS instalado en el AIJC consta de cinco (05) niveles, de conformidad con las obligaciones del Concesionario establecidas en el numeral 1 del Anexo 4 (SEGURIDAD INTEGRAL) y el numeral 1.18 del Anexo 14 (REQUISITOS TECNICOS MÍNIMOS) del Contrato de Concesión. Asimismo, teniendo presente que dichos sistemas funcionan de manera integrada, los Usuarios Intermedios requieren del acceso a ambos sistemas para poder prestar el servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (despecho e inspección del equipaje en bodega). Sin perjuicio de ello, de conformidad con el principio económico establecido en el literal g) del Artículo 26 del REMA, el Cargo de Acceso no considera los costos de inversión, mantenimiento y seguros correspondientes al Sistema de Despacho de Equipaje, por cuanto estos se encuentran cubiertos por la TUUA.”*

[El subrayado es nuestro.]

75. Asimismo, en el referido Informe Conjunto, se señala que, “de acuerdo con la normativa técnica internacional definida por la OACI, el **Sistema de despacho de equipaje** comprendido en los servicios aeroportuarios cubiertos por la TUUA que pagan los pasajeros en el AIJC, está referido a las rutas de circulación que sigue el equipaje a través de las fajas transportadoras, desde que este se separa del pasajero en los mostradores de check in hasta el punto de su entrega a las aeronaves; destacándose que, durante dicho recorrido, el equipaje debe someterse a todos los controles y procedimientos de seguridad que exige la regulación aeronáutica, como es la inspección a través del Sistema HBS”.
76. En ese sentido, con base en lo señalado y de conformidad con el principio económico establecido en el literal g) del Artículo 26 del REMA, las inversiones propuestas por LAP respecto del subgrupo “Sistema de fajas HBS” no corresponderían ser incorporadas para efectos de la determinación del Cargo de Acceso, toda vez que, al formar parte del Sistema de Despacho de Equipaje en el AIJC, sus costos asociados se encuentran cubiertos por la TUUA.

²⁶ 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 Fase 1A para el 2024 y una Fase 1B 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.

²⁷ Informe mediante el cual el Regulador se pronunció sobre el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso en favor de LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERÚ S.A. con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, estableciendo las condiciones y Cargo de Acceso correspondientes.

77. Por otro lado, en el caso de las inversiones propuestas por LAP respecto del subgrupo “Cuartos de Inspección”, debe señalarse que, en tanto estas corresponden a las áreas en donde tienen lugar las actividades de inspección²⁸, que van desde el nivel 1 al nivel 4, sí formarían parte del sistema HBS, y por tanto corresponderían ser incorporadas para efectos de la determinación del Cargo de Acceso. No obstante, para efectos de delimitar el alcance de dichas inversiones dentro del servicio, se debe tener en cuenta lo siguiente:
- De acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, el Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones son servicios cubiertos por la TUUA²⁹. Es decir, dicha tarifa cubre tanto el Sistema de Despacho de Equipaje (BHS) como las áreas de operaciones asociadas al referido despacho de equipaje, entendiéndose que tales áreas corresponden al espacio en el cual se encuentra el sistema BHS (fajas transportadoras).
 - Si bien, como se indicó en el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN, los sistemas BHS y HBS funcionan de manera integrada, cada sistema les permite a los Usuarios Intermedios la prestación del servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, tanto en lo referente al despacho (sistema BHS) como la inspección (sistema HBS) del equipaje en bodega. Así, el Sistema HBS comprendería tanto los equipos de rayos X (Nivel 1 y Nivel 3) como los operadores de inspección visual y apertura (Nivel 2, Nivel 4 y Nivel 5), en tanto que el sistema BHS se constituye por las fajas transportadoras que trasladan el equipaje desde los mostradores de Check-In hacia los niveles de inspección por rayos X o el carrusel de entrega a las aeronaves.
 - De acuerdo con lo sustentado por LAP, el subgrupo “Cuartos de Inspección” formaría parte del sistema HBS al corresponder a las áreas en donde tienen lugar las actividades de inspección, que van desde el nivel 1 al nivel 4. Al respecto, LAP señala que dicha infraestructura es necesaria para llevar a cabo la inspección del equipaje facturado, manifestando que dicho proceso consta de cuatro niveles de inspección y se encuentra integrado al servicio de revisión de imágenes realizado por las máquinas de rayos X, utilizando las estaciones de trabajo (*workstation*) instaladas en dichos cuartos. Así, para efectos de la proyección de la inversión, el Concesionario consideró el número de metros cuadrados construidos de cada nivel de inspección del sistema HBS, el cual asciende a 2 596 m², de acuerdo con la propuesta de LAP, conforme al siguiente detalle:

²⁸ LAP señala que dicha infraestructura es necesaria para llevar a cabo la inspección del equipaje facturado. Al respecto, LAP manifiesta que dicho proceso consta de cuatro niveles de inspección y se encuentra integrado al servicio de revisión de imágenes realizado por las máquinas de rayos X, utilizando las estaciones de trabajo (*Workstation*) instaladas en dichos cuartos.

²⁹ Apéndice 1 del Anexo 5.-

“1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)

1.1. Instalaciones y servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA

La Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo; y son los que se señalan a continuación:

➔ Embarque/Desembarque de Pasajeros

- (...)

- Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones

(...)

Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.”

[El subrayado es nuestro.]

Tabla A-15 Área total de los Cuartos de Inspección del Sistema HBS, según la propuesta de LAP

Descripción	Total en m ²
Cuartos para Inspección de Equipajes Nivel 1	2 029,99
Cuartos para Inspección de Equipajes Nivel 2	157,24
Cuartos para Inspección de Equipajes Nivel 3	292,95
Cuartos para Inspección de Equipajes Nivel 4	115,55
Área total de Cuartos de Inspección	2 595,73

Fuente: Propuesta de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Si bien LAP manifiesta que dicha infraestructura es empleada para llevar a cabo la inspección del equipaje facturado y se encuentra integrada al servicio de revisión de imágenes realizado por las máquinas de rayos X a través de las estaciones de trabajo, para efectos de realizar el contraste entre la función de dichos espacios según lo alegado por LAP y la lectura que se deriva del Anexo 5 del Contrato de Concesión conforme a lo indicado previamente, se realizó una nueva revisión exhaustiva de los metrajes declarados por el Concesionario, a partir del sustento presentado por este en su propuesta:

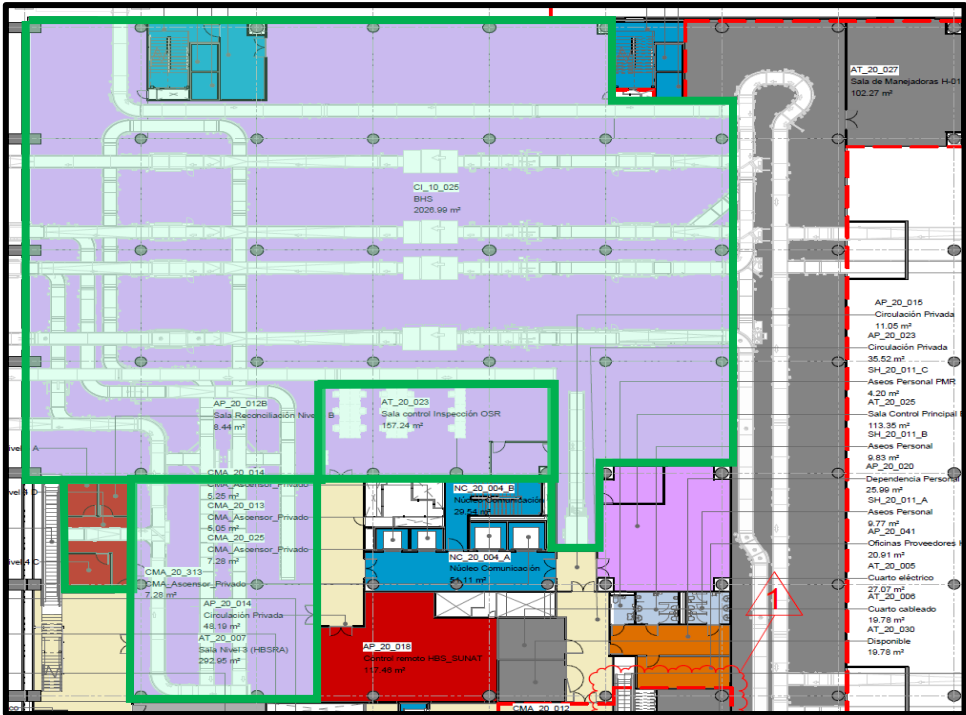
Tabla A-16 Composición de las áreas correspondientes a los Cuartos de Inspección del Sistema HBS, según la propuesta de LAP

N°	Nivel	Descripción/Ubicación	Cantidad	Unidad
1	1	BHS - P20	2 029,99	m ²
2	2	Sala control Inspección OSR - P20	157,24	m ²
3	3	Sala Nivel 3 (HBSRA) - P20	292,95	m ²
4	4	Sala Reconciliación 4A - P20	8,51	m ²
5	4	Sala Reconciliación 4B - P20	8,44	m ²
6	4	Sala Reconciliación 4C - P20	12,53	m ²
7	4	Sala Reconciliación 4D - P20	23,13	m ²
8	4	Reconciliación de equipajes nivel 4	41,43	m ²
9	4	Sala de Espera	21,51	m ²
Área total de Cuartos de Inspección			2 595,73	m²

Fuente: Propuesta de LAP.

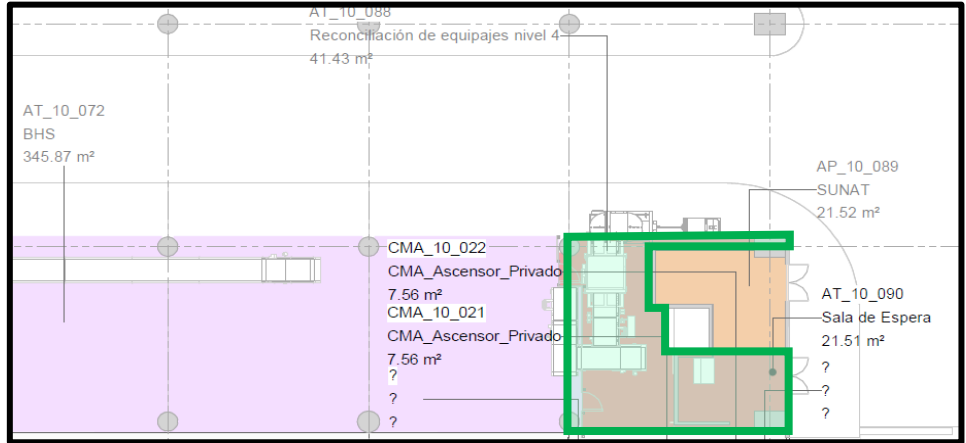
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ilustración 1 Diagrama de ubicación los Cuartos de Inspección de Equipaje (nivel 1 al 4), según la propuesta de LAP



Fuente: Propuesta de LAP.

Ilustración 2 Diagrama de los Cuartos de Inspección de Equipaje (nivel 4), según la propuesta de LAP



Fuente: Propuesta de LAP.

- Como puede observarse, dentro del área asignada por el Concesionario para el servicio de inspección HBS, es posible diferenciar cada uno de los Cuartos de Inspección correspondientes a los niveles 1 al 4 del sistema HBS, el cual, como se indicó anteriormente, comprende tanto los equipos de rayos X (Nivel 1 y Nivel 3) como los operadores de inspección visual y apertura (Nivel 2, Nivel 4 y Nivel 5). Sin embargo, al contrastar dicha asignación de espacios con lo señalado en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, el cual indica que la TUUA financia el Sistema de Despacho de Equipaje y las áreas físicas que el referido sistema ocupa para dicho traslado, se observa lo siguiente:
 - En el caso de los Cuartos de Inspección correspondientes al Nivel 1 y 3, las áreas asignadas se superponen con el área de operaciones del Sistema de

Despacho de Equipaje (BHS) que, como ya se señaló, se encuentra retribuido por la TUUA.

- En el caso del Cuarto de Inspección correspondiente al Nivel 2, las áreas asignadas corresponden a la sala de control de inspección OSR (*On-Screen Resolution*), la cual se encuentra en un ambiente separado del área de operaciones del Sistema de Despacho de Equipaje (BHS).
 - En el caso del Cuarto de Inspección correspondiente al Nivel 4, las áreas asignadas se subdividen en salas de reconciliación de equipaje y de espera, de manera previa al Nivel 5 en el cual se realiza la apertura del equipaje, encontrándose estas en ambientes separados del área de operaciones del Sistema de Despacho de Equipaje (BHS).
- De este modo, con base en lo observado, se concluye que los espacios correspondientes a los Cuartos de Inspección de los niveles 1 y 3, al encontrarse superpuestos con el área de operaciones del Sistema BHS, se encuentran financiados con la TUUA, de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
78. Por tanto, con base en lo descrito, y considerando que, de acuerdo con el principio económico establecido en el literal g) del artículo 26 del REMA, en la determinación de los Cargos de Acceso debe evitarse que estos cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales, para efectos del cálculo del cargo corresponderá excluir los metrajes de los Cuartos de Inspección de los niveles 1 y 3, y únicamente considerar lo correspondiente a los niveles 2 y 4.
79. Cabe indicar que, respecto al procedimiento efectuado por LAP para la proyección de la inversión del subgrupo “Cuartos de Inspección”, se observa que se empleó un costo estimado de 1 812 USD/m² de las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal³⁰, el cual es multiplicado por el número de metros cuadrados construidos de cada nivel de inspección del sistema HBS.
80. Así, para efectos de obtener la proyección de inversión del subgrupo “Cuartos de Inspección” de los niveles 2 y 4, se empleará el costo estimado de las áreas ascendente a 1 812 USD/m², 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 inspección HBS.

Tabla A-17 Inversiones directas relacionadas al área de inspección HBS en el nuevo Terminal (USD)

Tipo de activo	Concepto	Área (m ²)	Costo (USD/m ²)	Total (USD)
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 2	157,24	1812,10	284 935
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 4	115,55	1812,10	209 388
Total				494 323

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

81. En el caso de las Inversiones Directas relacionadas a los equipos de inspección HBS, en la Propuesta de LAP se proyecta un monto de inversión de USD 9 051 685, el cual se determinó en función de las Fases 1A y 1B para los años 2024 y 2025, contemplando un total de 9 máquinas: siete (7) máquinas para la Fase 1A en 2024 y dos (2) máquinas

³⁰ 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.

adicionales para la Fase 1B en 2025. Asimismo, LAP menciona que la inversión proyectada comprende los siguientes equipos:

- Cuatro (4) máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3.
- Dos (2) máquinas de rayos X Orion 927DX.
- Tres (3) máquinas de rayos X Orion 928DX.
- Dos (2) detectores de trazas de explosivos – ETD.

82. Respecto a las máquinas de rayos X, como mencionó previamente, LAP indica que se pondrán a disposición siete (7) máquinas para la Fase 1A y dos (2) máquinas adicionales para la Fase 1B. Sobre el particular, en cuanto al procedimiento efectuado por el Concesionario para la proyección de la inversión, de acuerdo a lo manifestado por LAP, los costos unitarios de las siete (7) máquinas adquiridas para la Fase 1A fueron determinados sobre la base de las valorizaciones obtenidas del contrato EPC y su adenda N° 2, suscrita con la empresa Inti Punku. Por otro lado, respecto a las dos (2) de las máquinas comprendidas en la Fase 1B, específicamente, una (1) máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 y una (1) máquina de rayos X Orion 928DX, LAP señala que estas procederán del actual Terminal e indica que, en tal caso, los costos unitarios de ambos equipos corresponden a las órdenes de servicio N° 4400002380 y N° 4400044358, respectivamente.
83. Al respecto, para el caso de las siete (7) máquinas que el Concesionario proyecta adquirir, LAP indica que dicha inversión incluye diversos conceptos, siendo el principal el valor del propio equipo (máquina de rayos X), que representa alrededor del 30% del costo unitario total, además de otros conceptos como Workstation o estaciones de trabajo, servidores y licencias, canalizado, cableado de fuerza y control, cableado UTP, cableado de fibra óptica, tableros de fuerza y control, sistema de respaldo UPS, instalación e integración, los cuales son necesarios para el correcto funcionamiento del equipo³¹.
84. Sobre este punto, los Usuarios Intermedios señalan que el valor de los equipos que está proponiendo LAP para el servicio de HBS no han sido sustentados y se encuentran muy por encima de los valores de mercado. Así, los Usuarios Intermedios proponen determinar el costo de las máquinas a partir de la información de aduanas y precios de mercado, indicando que, a solicitud, LAP les remitió la marca y el modelo del equipo que iba ser adquirido. Al respecto, de revisión efectuada a lo propuesto por los Usuarios Intermedios, no se observa la remisión de documentación de sustento que permita efectuar la trazabilidad respecto de los valores estimados. Adicionalmente, para la estimación de los costos, los Usuarios Intermedios alegan similitudes entre los equipos que propone LAP (los cuales no solo incluyen el costo del equipo, sino también otros conceptos detallados anteriormente) y los que han sido adquiridos por diversas empresas importadoras entre los años 2023 y 2024, además de que emplean supuestos para asignación proporcional de algunos componentes (instalación, software de prueba, etc.). Así, los costos que plantean no serían comparables con los que LAP propone implementar como parte de la Facilidad Esencial. En tal sentido, para efectos de cálculo del Cargo de Acceso, se tomará el costo unitario proyectado por LAP.
85. Cabe indicar que, mediante el Oficio N° 0130-2025-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 máquinas de rayos X a implementarse en el servicio bajo análisis. Al respecto, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025, el Concesionario cumplió con informar el detalle de dichos equipos, señalando lo siguiente:

- Respecto a las tres (3) máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3:

³¹ Asimismo, LAP señala que la instalación e integración de los equipos han sido valorizadas en el contrato EPC y su adenda N° 2, suscrita con la empresa Inti Punku, e indica, además, que dentro de la inversión en equipos de inspección HBS se incluyen los equipos ETD (detectores de trazas de explosivos).

“El sustento de la valorización de las **inversiones directas del contratista (Inti Punku)** se encuentra en (...) [el] contrato EPC ubicado en el documento PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082 Rev.5. El importe asciende a **US\$ 5,579,299**, el cual se puede observar a continuación:

Figura 1. Página 2510 Contrato EPC

2.2	HBS & Máquinas OOG EDS STD 3 (Indicador en Opcionales)	GL	1.00	6,170,325.51
2.2.1	HBS EDS STD 3 (Llave en mano integrados - indicar nombre del proveedor del caso base de la oferta. XX (según nombres listado opcionales)	GL	1.00	5,579,298.85
2.2.2	HBS EDS STD 3 (Ver Opcionales)	GL		

Es importante resaltar que este importe no solo valoriza las 3 máquinas de rayos X RTT110; si no también toma en cuenta otros conceptos como la instalación, puesta en marcha, así como servidores y licencias, estaciones de trabajo, instalación e integración y demás costos asociados, los cuales se encuentran empaquetados en una sola línea dentro del monto total acordado según contrato.

Asimismo, es fundamental recalcar que no se cuenta con un desglose detallado de estos costos, ya que el contrato se rige bajo la modalidad de suma alzada. Este tipo de contrato establece un precio global fijo para el alcance total de la línea mencionada, sin diferenciar cada componente por separado. Sin embargo, considerando el importe total se obtendría un costo unitario de **US\$ 1,859,766** (US\$ 5,579,299 entre 3).

De igual manera, para poder obtener una aproximación del desglose de costos, se ha consultado con el área especializada de LAP Proyecto, quien en base al expertise in-situ de las instalaciones de las máquinas han compartido el siguiente detalle:

Tabla 1. Desglose aproximado de máquinas RTT110 según área especializada

Concepto	%	Costo Total	Costo Unitario
HBS EDS STD 3 (Llave en mano integrados ...)		\$ 5,579,299	\$ 1,859,766
Máquinas Tomográficas	30%	\$ 1,673,790	\$ 557,930
Servidores y licencias	20%	\$ 1,115,860	\$ 371,953
Estaciones de Trabajo	13%	\$ 725,309	\$ 241,770
Canalizado	5%	\$ 278,965	\$ 92,988
Cableado de Fuerza y Control	4%	\$ 223,172	\$ 74,391
Cableado UTP	6%	\$ 334,758	\$ 111,586
Cableado Fibra óptica	6%	\$ 334,758	\$ 111,586
Tableros de Fuerza y Control	2%	\$ 111,586	\$ 37,195
Sistema de Respaldo UPS (Incluye Transformador de aislamiento y baterías)	2%	\$ 111,586	\$ 37,195
Instalación e Integración	12%	\$ 669,516	\$ 223,172

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\$ 7,653,865¹** (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 FUOS DE EMBARQUE)	\$	13,622,087.26
1.12	SEÑALÉTICA	\$	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 una partida aparte (punto 5), lo cual corresponde a una práctica común en este tipo de contratos.

Tras una revisión exhaustiva de los cálculos, se ha actualizado el importe total de la valorización de las 3 máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 y sus componentes esenciales inicialmente presentados, lo que ha generado un incremento en los importes de **US\$ 7,475,943 a US\$ 7,653,865**. 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.

¹ US\$ 5,579,299 x (1 + 37.18%)”

[El énfasis es de origen.]

- Respecto a las dos (2) máquinas de rayos X Orion 927 DX y las dos (2) máquinas de rayos X Orion 928 DX:

“(…) la valorización de este importe consideró tanto los montos establecidos en el contrato EPC como en la Adenda N°2 del contrato EPC. Asimismo, se considera que el contratista Inti Punku consolidó ambos modelos de máquinas en un solo paquete de inversiones, dado que se trata de un contrato a suma alzada. Además, ambos equipos comparten la misma tecnología y funcionalidades, como se detalla en el Anexo N°2 adjunto.

La diferencia entre los modelos 927DX y 928DX radica en su integración dentro del sistema. Las 927DX se instalan en el sistema de transportadores del BHS a una altura estándar, ya que reducir su altura afectaría la continuidad del flujo del equipaje. En cambio, las 928DX están diseñadas para el manejo de equipajes sobredimensionados, pues su transportador más bajo permite una manipulación ergonómica, reduciendo el esfuerzo al levantar bultos pesados. En ambos casos, la selección de los equipos responde a criterios de diseño del sistema y ergonomía.

(…)

Valorización según Contrato EPC: El sustento de la valorización de las inversiones directas se encuentra en (...) [el] contrato EPC que se ubica en el documento PM_3000_NF_EXP_ADN_NNA_PR_000082 Rev.5; este importe asciende a **US\$ 591,027**, el cual se puede observar a continuación:

Figura 5. Página 2510 Contrato EPC

2.2	HBS & Máquinas OOG EDS STD 3 (Indicar en Opcionales)	GL	1.00	6,170,325.51	6,170,325.51
2.2.1	HBS EDS STD 3 (Llave en mano integrados) - indicar nombre del proveedor del caso base de la oferta: XX (según nombres listado opcionales)	GL	1.00	5,579,298.85	5,579,298.85
2.2.2	HBS EDS STD 3 (Ver Opcionales)	GL			
2.2.3	Máquinas de Inspección OOG (Doble vista)	GL	2.00	295,513.33	591,026.66

Valorización según Adenda 2 del Contrato EPC: El sustento de la valorización de las inversiones directas se encuentra en (...) la Adenda N°2 del contrato EPC del documento referenciado; el importe asciende a **US\$ 79,842**, el cual se puede observar a continuación:

Figura 6. Página 131 Adenda N°2 al Contrato EPC

2.2	HBS & Máquinas OOG EDS STD 3 (Indicar en Opcionales)	GL			
	HBS EDS STD 3 (Llave en mano integrados) - indicar nombre del proveedor del caso base de la oferta: XX (según nombres listado opcionales)	GL			
	INSTALACIÓN E INTEGRACIÓN HBS EDS STD3 (Rapiscan Systems)	0	1.00	109,620.00	109,620.00
2.2.2	HBS EDS STD 3 (Ver Opcionales)	GL			
	Máquinas de Inspección OOG (Doble vista)	un	1.00	79,842.44	79,842.44

Por lo tanto, el importe total de las **inversiones directas del contratista (Inti Punku)** correspondería a la sumatoria de los importes del contrato EPC más la Adenda N°2 al contrato EPC, lo cual resulta en **US\$ 670,869**. (US\$ 591,027 + US\$ 79,842)

Es importante resaltar que estas líneas de dichos documentos no solo valorizan las máquinas de rayos X 927DX y 928DX; si no también toman en cuenta otros conceptos como la instalación, puesta en marcha, así como servidores y licencias, estaciones de trabajo, instalación e integración y demás costos asociados, los cuales se encuentran integrados en una sola línea dentro del monto total acordado.

Asimismo, es fundamental recalcar que no se cuenta con un desglose detallado de estos costos, ya que el contrato se rige bajo la modalidad de suma alzada. Este tipo de contrato establece un precio global fijo para el alcance total de la línea mencionada, sin diferenciar cada componente por separado. Sin embargo, considerando el importe total se obtendría un costo unitario de **US\$ 167,717** (US\$ 670,869 entre 4²).

De igual manera, para poder obtener una aproximación del desglose de costos, se ha consultado con el área especializada de LAP Proyecto, quien en base al expertise in-situ de las instalaciones de las máquinas han compartido el siguiente detalle:

Tabla 2. Desglose aproximado de máquinas 927DX y 928DX según área especializada

Concepto	%	Costo Total	Costo Unitario
Máquinas de Inspección OOG (Doble vista)		\$ 670,869	\$ 167,717
Máquinas Doble Vista	30%	\$ 201,261	\$ 50,315
Servidores y licencias	20%	\$ 134,174	\$ 33,543
Estaciones de Trabajo	13%	\$ 87,213	\$ 21,803
Canalizado	5%	\$ 33,543	\$ 8,386
Cableado de Fuerza y Control	4%	\$ 26,835	\$ 6,709
Cableado UTP	6%	\$ 40,252	\$ 10,063
Cableado Fibra óptica	6%	\$ 40,252	\$ 10,063
Tableros de Fuerza y Control	2%	\$ 13,417	\$ 3,354
Sistema de Respaldo UPS (Incluye Transformador de aislamiento y baterías)	2%	\$ 13,417	\$ 3,354
Instalación e Integración	12%	\$ 80,504	\$ 20,126

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%** para el contrato EPC (sustentado líneas arriba) y **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 de 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 7. Resumen WP3 Adenda N°2 al contrato EPC

		WP-3 / Ampliación a 37.7 Mpx (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 los siguientes importes: **US\$ 810,790³** para el contrato EPC y **US\$ 106,227⁴** para la Adenda N°2 del contrato EPC. Por lo tanto, el importe total por considerar por las inversiones en las máquinas asciende a **US\$ 917,016** (US\$810,790 + US\$ 106,227).

Tras una revisión exhaustiva de los cálculos, se ha actualizado el importe total de la valorización de las 4 máquinas de rayos X (2 máquinas 927DX y 2 máquinas 928DX) y sus componentes esenciales (sic) inicialmente presentados, lo que ha generado un incremento en los importes de **US\$ 667,075⁵** a **US\$ 917,016**. Como se ha demostrado previamente, los valores se encuentran sustentados tanto en el Contrato EPC como en la Adenda N° 2 de dicho contrato.

² En cuanto a las unidades utilizadas para el cálculo del costo unitario, se consideran las 2 máquinas de rayos X Orion 927 DX más las 2 máquinas de rayos X Orion 928 DX conforme a lo entregado por el contratista Inti Punku y descrito en el Anexo 2 del proyecto de contrato de acceso remitido a los usuarios intermedios. Si bien los cuadros presentados arriba muestran inicialmente un total de 3 máquinas (2 incluidas en el contrato EPC y 1 en la Adenda N°2 al EPC), durante el desarrollo del proyecto se definió que serían 4 en total. Dado que se trata de un contrato a suma alzada, el valor total a pagar al contratista debería mantenerse. Sin embargo, no se descarta la posibilidad de que este solicite un pago extra por la máquina adicional que han instalado.

³ US\$ 591,027 x (1 + 37.18%)

⁴ US\$ 79,842 x (1 + 33.05%)

⁵ 2 Máquina de rayos X Orion 927DX (US\$ 333,537), 1 Máquina de rayos X Orion 928DX (Para equipamiento sobredimensionado Este) (US\$ 167,769) y 1 Máquina de rayos X Orion 928DX (Para equipamiento transferencia) (US\$167,769)"

[El énfasis es de origen.]

86. Como puede observarse, de acuerdo con lo señalado por el Concesionario, los montos de inversión proyectados por concepto de las máquinas de rayos X no solo comprenden la valorización de las máquinas como tal, sino que también toman en cuenta otros conceptos tales como la instalación y puesta en marcha, así como servidores y licencias, estaciones de trabajo, instalación e integración y entre otros costos asociados. Además, LAP menciona que los montos de inversión proyectados comprenden tanto los costos directos, esto es, el equipamiento y los activos asociados a su instalación y puesta en operación, como los costos indirectos, que incluyen aspectos tales como el diseño, los gastos generales y la utilidad del contratista.

87. Así, como se observa, la información proyectada por LAP presenta un mayor nivel de detalle respecto de los conceptos que intervienen en la implementación del equipamiento que formará parte de la Facilidad Esencial, y no únicamente la valorización de los equipos de rayos X como fue planteado por los Usuarios Intermedios en su propuesta, 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.
88. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las proyecciones de inversiones relacionadas a las máquinas de rayos X adquiridas para el nuevo Terminal, 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-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025. Al respecto, para el caso de la inversión en máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 (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%³². Por otro lado, para el caso de la inversión en máquinas de rayos X Orion 927 DX y Orion 928 DX (panel b de la tabla), de acuerdo con lo señalado por LAP, las valorizaciones se sustentan tanto en el Contrato EPC como en la adenda N° 2 al referido contrato, siendo que el porcentaje del costo indirecto del Contrato EPC es de 37,18% y el de la adenda N° 2 es de 33,05%³³. Por tal motivo, para efectos de calcular el porcentaje del costo indirecto, calculará el promedio ponderado de dichos ratios, tomando como pesos los importes de inversiones directas del contratista tanto en el Contrato EPC como en la adenda N° 2, los cuales, de acuerdo con lo señalado por LAP, ascienden a USD 591 027 y USD 79 842, respectivamente; con ello, el porcentaje del costo indirecto para este caso se estima en 36,69%.

³² 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 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).

Tabla A-18 Proyección de inversiones relacionadas a los equipos de inspección HBS en el nuevo Terminal (USD)

a) Inversión: Máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3		
oncepto		USD
Costo Directo (a)		5 579 300
Máquinas RTT 110 EDS Estándar 3		1 673 790
Servidores y licencias		1 115 860
Estaciones de Trabajo		725 309
Canalizado		278 965
Cableado de Fuerza y Control		223 172
Cableado UTP		334 758
Cableado Fibra óptica		334 758
Tableros de Fuerza y Control		111 586
Sistema de Respaldo UPS		111 586
Instalación e Integración		669 516
Costo Indirecto (b)	Ratio: 37,18%	2 074 567
Costo Total (a+b)		7 653 867
b) Inversión: Máquinas de rayos X Orion 927 DX y Orion 928 DX		
oncepto		USD
Costo Directo (a)		670 868
Máquinas RTT 110 EDS Estándar 3		201 261
Servidores y licencias		134 174
Estaciones de Trabajo		87 213
Canalizado		33 543
Cableado de Fuerza y Control		26 835
Cableado UTP		40 252
Cableado Fibra óptica		40 252
Tableros de Fuerza y Control		13 417
Sistema de Respaldo UPS		13 417
Instalación e Integración		80 504
Costo Indirecto (b)	Ratio: 36,69%	246 147
Costo Total (a+b)		917 015

Fuente: LAP. Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

89. Por otro lado, para el caso de las dos (2) máquinas que LAP manifiesta que procederán del actual Terminal³⁴, debemos señalar que, mediante el Memorando N° 0071-2025-GRE-OSITRAN, de fecha 19 de marzo de 2025, se efectuaron diversas consultas a la GSF relacionadas con inversiones en infraestructura y equipamiento que son materia del presente procedimiento. En particular, se solicitó a la GSF indicar si la reutilización de las máquinas “RTT 110 EDS Estándar 3” y “Orion 928DX” por parte del Concesionario es consistente con sus obligaciones contractuales respecto a la inversión en el nuevo Terminal. Al respecto, mediante el Memorando N° 00089-2025-JCA-GSF-OSITRAN, de fecha 04 de abril de 2025, la GSF dio respuesta a las consultas efectuadas, señalando, sobre este aspecto, lo siguiente:

“Caso Específico – Equipos de Seguridad (Anexo 4- Numeral 1)

5. Sobre el particular, es importante indicar que las máquinas RTT 110 EDS Estándar 3 y Orion 928DX que es parte del cálculo del Cargo de Acceso pertenecen al ámbito de equipos y maquinaria usada para resguardar la seguridad integral del Aeropuerto. Es así que, el propio contrato de concesión consigna la tratativa específica de acuerdo al Anexo 4.
6. El Anexo 4 está referido a los lineamientos y requerimientos de operación que el Concesionario deberá cumplir para la correcta operación del Aeropuerto en materia de seguridad integral, siendo que en el numeral 1 se establece la forma y oportunidad en la

³⁴ Específicamente, una (1) máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 y una (1) máquina de rayos X Orion 928DX.

que el Concesionario debe cumplir con (i) tener equipos adecuados para la función de seguridad y (ii) tiempo de operación, reemplazo o actualización, según sea el caso:

“1. El Concesionario estará en la obligación de implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de seguridad necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad del Aeropuerto durante las 24 horas del día, todos los días del año, durante la Vigencia de la Concesión. El equipo de seguridad deberá ser operado y mantenido adecuadamente con el fin de asegurar su correcto funcionamiento y deberá ser reemplazado o actualizado en un plazo máximo de tres (3) años con el fin de que esté al día con la constante actualización de la tecnología de los equipos de seguridad.”

(El subrayado es nuestro)

7. *Estando a lo anterior, en efecto, si las referidas máquinas fueron adquiridas por LAP en el año 2023, según las condiciones del Anexo 4, aún se encuentran vigentes bajo la acepción del plazo máximo de tres (3) años; por lo tanto, al comprobarse que se trata del mismo modelo de equipos de seguridad adquiridos para el Nuevo Terminal de Pasajeros, estos no tendrían impedimento en su traslado y reubicación, teniendo en cuenta su periodo de tres (3) años desde su adquisición.”*

[El énfasis es de origen.]

90. Como puede observarse, de acuerdo con el análisis de la GSF, el Contrato de Concesión del AIJC contendría en su Anexo 4 una disposición específica aplicable al caso de equipos de seguridad, referida a las condiciones de adquisición e instalación de dichos equipos, siendo que dicha disposición es de aplicación complementaria a lo señalado en el numeral 5.16 del referido Contrato. En particular, en el marco de dicha disposición, las máquinas “RTT 110 EDS Estándar 3” y “Orion 928DX” que fueron adquiridas por el Concesionario en 2023 se encontrarían habilitadas para su traslado al nuevo Terminal sin que ello contravenga con sus obligaciones contractuales respecto a la inversión en la nueva infraestructura. Por tanto, en atención a lo dispuesto en el Anexo 4 del Contrato de Concesión, corresponderá la inclusión de la inversión referida a los dos (2) equipos trasladados del Terminal actual al nuevo Terminal, así como la inversión asociada a su instalación, en el CAPEX del servicio.
91. No obstante, considerando que la instalación de dichos equipos tendrá lugar luego del cese de operaciones del antiguo Terminal, y por tanto no estarán operando a partir de la fecha de inicio del servicio en el nuevo Terminal, su inclusión en el flujo de caja descontado para efectos del cálculo del Cargo de Acceso tomará lugar en el año 1 de operación, y no en el año 0 como en el caso de los equipos que serán adquiridos específicamente para la nueva infraestructura. Asimismo, considerando que la inversión total incluye tanto el valor de los equipos como el costo de la instalación, para su inclusión en el flujo de caja descontado se considerará la información remitida por LAP en tanto representa la mejor información disponible sobre dicha inversión a la fecha de la presente propuesta.
92. Sobre este punto, cabe indicar que, en la propuesta del Concesionario, el valor de estos equipos fue calculado restando de su valor de adquisición inicial el monto correspondiente a dos años de depreciación lineal. Ello, debido a que, como indica LAP, los equipos fueron adquiridos e instalados en 2023 y, al ser trasladados al nuevo Terminal en 2025, para su incorporación en el Cargo de Acceso se debe consignar únicamente el valor de recuperación o valor neto contable de ambos equipos, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla A-19 Inversiones en máquinas de Rayos X “RTT 110 EDS Estándar 3” y “Orion 928DX” presentadas por LAP en su propuesta (USD)

Nombre del equipo	Valor de adquisición	Depreciación 2023-2024	Monto propuesto por LAP
Máquina de rayos X “RTT 110 EDS Estándar 3”	812 793	162 559	650 234
Máquina de rayos X “Orion 928DX”	73 252	14 650	58 602

Fuente: Propuesta de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

93. Cabe indicar que, para descontar el monto de depreciación lineal del valor de adquisición inicial de las máquinas, en la propuesta del Concesionario se consideró que los equipos poseían una vida útil de 10 años, con lo cual las máquinas que a ser trasladadas al nuevo Terminal “costarían” lo equivalente a su valor neto contable y poseerían una vida útil de ocho años (ya que los dos primeros años fueron utilizadas en el Terminal actual). Sin embargo, el Concesionario, a pesar de haber calculado el valor neto de depreciación de ambas máquinas, en su modelo les aplica a dichos equipos una vida útil de 10 años, y no de ocho, asumiendo que ambas máquinas fueron adquiridas como nuevas en el año en que se ponen en operación en el nuevo Terminal.
94. Por tal motivo, para efectos de incorporar la inversión en dichos equipos en el CAPEX del servicio, se considerará el valor neto contable de ambos equipos, esto es, el valor de adquisición menos la depreciación lineal acumulada, además de una vida útil de ocho años, en tanto las máquinas ya han operado por dos años en el antiguo Terminal. Del mismo modo, si bien las máquinas fueron adquiridas en el año 2023, dado que su traslado e instalación en la nueva infraestructura con posterioridad al inicio de operaciones del servicio conllevará una inversión adicional al valor del equipamiento, para efectos de la determinación del presente Cargo de Acceso ambas inversiones recibirán el tratamiento de inversiones proyectadas en tanto existe una relación de complementariedad entre sí, además de que estas tendrán lugar durante el año 1 de operación.
95. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las proyecciones de inversiones relacionadas a las dos (2) máquinas de rayos X (RTT 110 EDS Estándar 3 y Orion 928DX) provenientes del antiguo Terminal, así como sus respectivos costos de instalación, las cuales serán consideradas en el año 1 del flujo de caja descontado y tendrán una vida útil de 8 años.

Tabla A-20 Proyección de inversiones relacionadas a las máquinas de rayos X trasladadas al nuevo Terminal (USD)

a) Inversión: Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3

Concepto	Valor de adquisición	Depreciación acumulada	Inversión neta
Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	812 793	162 559	650 234
Instalación			143 247
Inversión total			793 481

b) Inversión: Máquina de rayos X Orion 928 DX

Concepto	Valor de adquisición	Depreciación acumulada	Inversión neta
Máquina de rayos X Orion 928 DX	73 252	14 650	58 602
Instalación			24 398
Inversión total			83 000

Fuente: Propuesta de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. Cabe señalar que, en atención a la información solicitada por el Regulador, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025, el Concesionario brindó detalles respecto de la inversión en equipamiento destinado al servicio, señalando, entre otros aspectos, lo siguiente:

“ **2 detectores de trazas de explosivos ETD (inicio 2025)**

*El importe total de los Equipos de Detección de Trazas de Explosivos (ETD) está respaldado por la **orden de compra N°4400043611**, correspondiente a la adquisición de una serie de equipos para el proceso HBS. Estos equipos fueron solicitados en 2022 a la empresa Unlimited Systems e instalados a mediados del 2023. No forman parte del contrato EPC con Inti Punku. Se adjunta dicha orden en la presente carta, en la cual se especifica que el valor pagado por ambos equipos ETD es de **US\$ 32,186**.*

Cabe resaltar que, tal como se indicó en el memo M-GPF-GSC-2025-0006 titulado “Comentarios al Informe N°00011-2025-GRE-OSITRAN: 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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, se sustentó la inclusión en el modelo económico de las máquinas de rayos X instaladas recientemente (2023), a pesar de que provienen del terminal actual.

Siquiendo la misma lógica, los equipos ETD también deben ser considerados dentro de las inversiones del modelo económico, dado que se trata de equipos nuevos instalados en 2023. Estos equipos cumplen con los requisitos de tecnología y operatividad, generan eficiencia, optimizan recursos y garantizan el cumplimiento de las normativas de seguridad, contribuyendo a la sostenibilidad del sistema. Además, su exclusión supondría un impacto financiero, ya que obligaría a una inversión adicional innecesaria en nuevos equipos. Asimismo, influye en la determinación del cargo de acceso, pues si el regulador exigiera la adquisición de equipos completamente nuevos, sería necesario actualizar el cálculo del cargo para reflejar esta inversión adicional.

*Se considera metodológicamente adecuado aplicar una depreciación de 2 años (inicio de operaciones a mediados del 2025), dado que las máquinas fueron instaladas a mediados de 2023. Este criterio es consistente con el aplicado a las inversiones de la máquina RTT110, proveniente del actual Terminal de Pasajeros, presentada en la propuesta por el cargo de acceso al regulador. En consecuencia, el importe total asciende a **US\$ 25,729**, con un costo unitario de **US\$ 12,874**. A continuación, se presenta un resumen de lo expuesto:*

Tabla 3. Cuadro resumen de inversiones de equipos ETD (en US\$)

Equipos	Orden de Compra N° 4400043611	Importe total (depreciado)	Unidades	Costo Unitario
Detector de trazas de explosivos - ETD	32,186	25,749	2	12,874

Finalmente, se detallan a continuación las marcas y modelos de las máquinas ETD que serán trasladadas desde el terminal actual:

- ETD para Equipaje Sobredimensionado
 - Marca: Rapiscan
 - Modelo: Itemiser 4DX
 - Número de Serie: 24-5035
- ETD para Nivel 4 de Inspección
 - Marca: Rapiscan”

[El subrayado es nuestro.]

97. Como puede observarse, el Concesionario menciona que los equipos de Detección de Trazas de Explosivos (ETD) fueron adquiridos en 2022 e instalados en 2023 en el Terminal actual, presentando como sustento la orden de compra correspondiente. LAP manifiesta que dichos equipos ETD del Terminal actual deben ser considerados como parte de la Facilidad Esencial en el nuevo Terminal “*dado que se trata de equipos nuevos instalados en 2023*”. Así, el Concesionario indica que, para que dichas inversiones sean introducidas en el cálculo del Cargo de Acceso, debe descontarse una depreciación de dos (2) años al valor de adquisición en 2023.
98. Sobre el particular, debe señalarse que, en su propuesta presentada, el Concesionario solo manifestó su pretensión de traslado de las máquinas de rayos X “RTT 110 EDS Estándar 3” y “Orion 928DX”, dándose por entendido que el resto de los equipos propuestos corresponderían a nuevas adquisiciones, lo cual incluye a los equipos ETD, tal como se evidencia en la información presentada en su Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, de fecha 29 de octubre de 2024. Sin perjuicio de ello, debe señalarse que, respecto al traslado de dicho equipamiento, resulta también aplicable lo mencionado en párrafos previos respecto a la reubicación de equipos de seguridad del Terminal actual hacia el nuevo Terminal, además de que, para efectos de incorporar la inversión en dichos equipos en el CAPEX del servicio, se considerará el valor neto contable de ambos equipos y una vida útil de ocho años, en tanto las máquinas ya han operado por dos años en el antiguo Terminal. No obstante, su inclusión en el flujo de caja descontado tomará lugar en el año 0, esto debido a que, por las características físicas de los equipos, su traslado y puesta en operación en el nuevo Terminal implica una logística mínima en comparación con lo requerido en el caso de las máquinas de rayos X.
99. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las proyecciones de inversiones relacionadas a los equipos ETD, los cuales fueron ajustados por la depreciación lineal correspondiente a dos (2) años, manteniéndose el valor neto resultante en el año 0 del flujo de caja descontado; no obstante, se ajustó la vida útil pasando de 10 a 8 años.

Tabla A-21 Proyección de inversiones relacionadas a los equipos ETD trasladados al nuevo Terminal (USD)

Concepto	Valor de adquisición	Depreciación acumulada	Inversión neta
Detector de trazas de explosivos - ETD (E. Sobredim)	16 093	3 219	12 874
Detector de trazas de explosivos - ETD (Nivel 4)	16 093	3 219	12 874
Inversión total			25 749

Fuente: LAP. Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

100. Tomando en cuenta lo anterior, en la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas a los equipos de inspección HBS. Cabe indicar que, para efectos de estimar la depreciación anual, se considerará a la inversión en equipos de inspección HBS bajo la categoría de Equipos.

Tabla A-22 Inversiones directas relacionadas a los equipos de inspección HBS en el nuevo Terminal (USD)

Tipo de activo	Concepto	Nivel de inspección	Cantidad	Total (USD)	Ejecución (año)
Equipos	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	Nivel 1	3	7 653 867	Año 0
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Nivel 2	12		
	Estación de trabajo RTT 110 EDS - TMAS (Administrador)	Nivel 2	1		
	Estaciones de trabajo Orion 928DX (Workstation)	Nivel 2	2		
	Estación de trabajo Orion 928DX - TMAS (Administrador)	Nivel 2	1		
Equipos	Máquina de rayos X Orion 927DX	Nivel 3	2	917 015	Año 0
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Nivel 3	2		
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Nivel 4	1		
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Nivel 4	1		
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Nivel 4	1		
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Nivel 4	1		
	Máquina de rayos X Orion 928DX	Equipaje Sobredimensionado	1		
	Máquina de rayos X Orion 928DX	Equipaje Transferencia	1		
Equipos	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 (inc. instalación)	Nivel 1	1	793 481	Año 1
Equipos	Máquina de rayos X Orion 928 DX (inc. instalación)	Equipaje Sobredimensionado	1	83 000	Año 1
Equipos	Detector de trazas de explosivos - ETD	Equipaje Sobredimensionado	1	25 749	Año 0
	Detector de trazas de explosivos - ETD	Nivel 4	1		
Total				9 473 112	

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

101. 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 las Fases 1A y 1B para los años 2024 y 2025³⁵. 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.
102. 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 inspección de equipaje HBS aplicable a cada grupo de Inversión Directa (áreas y equipos). Finalmente, se aplicaron tanto los porcentajes de incidencia específica en inspección de equipaje HBS 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*”³⁶. Cabe indicar que, debido a la aplicación de los porcentajes de incidencia de la inversión específica sobre cada grupo de Inversión Directa (áreas y equipos), la inversión indirecta proyectada también se subdivide en áreas y equipos.
103. 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 inspección de equipaje HBS 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 y equipos, se considerará la misma categorización que fue asignada a

³⁵ 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.

³⁶ En el Anexo 4 del presente informe se encuentra la explicación remitida por LAP respecto a dichos conceptos.

dichos grupos en el caso de las Inversiones Directas. En la siguiente tabla se detallan las inversiones indirectas proyectadas.

Tabla A-23 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>		<i>151 705 455</i>
<i>Corporate & Others (USD)</i>		<i>93 956 133</i>
<i>Master Planning (USD)</i>		<i>1 076 008</i>
Capex Directo (USD)		1 539 762 037
<i>Airside</i>		<i>349 927 657</i>
<i>Landside</i>		<i>1 085 867 884</i>
<i>Contingency</i>		<i>103 966 496</i>
Monto de inversión Terminal (Inversión Oficinas del Terminal) (USD)		434 429 418
Incidencia Capex Directo (%)	28,21%	
Capex Directo (USD)		69 614 699
<u>Inversión indirecta:</u>		
Infraestructura Inspección Equipaje HBS - Cuarto de Inspección Fase 1A	0,11%	79 212
Equipos Inspección Equipaje HBS - Máquinas Rayos X Fase 1A	1,97%	1 373 432
Inversiones indirectas vinculadas al servicio		1 452 644

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. 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.
105. 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):

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

106. 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.
107. 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 2025³⁷. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las inversiones luego del ajuste efectuado.

Tabla A-24 Inversiones proyectadas, ajustadas por el porcentaje de reconocimiento de inversiones (USD)

Tipo de Activo	Descripción	% Reconocimiento	Año 0	2025
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 2	90,75%	258 578	
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 4	90,75%	190 020	
Equipos	Máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	90,75%	6 945 884	720 084
Equipos	Máquinas de rayos X Orion 927DX y Orion 928DX	90,75%	832 191	75 323
Equipos	Detectores de trazas de explosivos - ETD	90,75%	23 367	
Infraestructura	Inversión indirecta: Infraestructura Inspección Equipaje HBS	90,75%	71 885	
Equipos	Inversión indirecta: Equipos Inspección Equipaje HBS	90,75%	1 246 390	
Total Activo, Inversiones			9 568 315	795 407

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

108. Finalmente, respecto al cálculo de la depreciación, LAP ha considerado que las inversiones clasificadas como Equipos deben depreciarse considerando una vida útil de diez (10) años, 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 diez (10) años para equipos y una vida útil de treinta (30) años para los activos de infraestructura. Al respecto, los Usuarios Intermedios alegan que, al ser una depreciación económica lo relevante es que el activo continúe en uso, toda vez que la infraestructura que es materia de análisis continuará operando más allá de la terminación del plazo de la concesión, por lo que los equipos e infraestructura continuarán siendo utilizadas por cualquier otro operador que gestione el AIJC. En consecuencia, a criterio de los Usuarios Intermedios, el período de vida útil de los diferentes activos que se forman parte del servicio no debe limitarse al período de la concesión, porque ello implicaría asumir que el terminal cierra cuando finaliza la concesión.
109. 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 período de vigencia del Contrato.
110. Conforme lo señala el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362³⁸, al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la Concesión revierte al Estado Peruano de manera transitoria hasta suscribir un nuevo Contrato de Concesión, por lo que a la fecha de vencimiento de la Concesión del AIJC, LAP perderá el derecho a percibir ingresos derivados de la gestión del Aeropuerto. Aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de

³⁷ 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.

³⁸ Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362. Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos:

"Artículo 61.- Caducidad y Liquidación

61.1. Cuando se produzca la caducidad de un contrato de Asociación Público Privada, la entidad pública titular del proyecto, directamente o a través de terceros, asume el proyecto de manera provisional. Para tal efecto, la entidad pública titular del proyecto queda facultada para realizar las gestiones y contrataciones necesarias para garantizar la continuidad del proyecto, por un 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."

depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar periodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión³⁹.

111. 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 fijo⁴⁰ 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.
112. 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 inversiones⁴¹. 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 años⁴².
113. Por su parte, en el caso de las inversiones clasificadas como Equipos se les considera una vida útil de diez (10) años, lo cual coincide con la vida útil propuesta por las partes.
114. 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 activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (29 de marzo de 2030) asciende a USD 5 254 246, el cual es resultado de restar la depreciación acumulada al final del horizonte de evaluación al valor de la inversión bruta acumulada.

³⁹ 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.
(...)"

⁴⁰ 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_public/Cuenta_General_Republica_2023.pdf (última revisión: 17 de enero de 2025).

⁴¹ 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.*".

⁴² 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.

Tabla A-25 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	9 568 315	795 407	0	0	0	0	0
Valor de Recupero	0	0	0	0	0	0	5 254 246
Depreciación y amortización		711 518	1 036 986	1 036 986	1 036 986	1 036 986	250 013

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

115. 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 año⁴³. 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 contraprestación⁴⁴.

II.2.5. Régimen tributario

e.1) Impuesto a la renta

116. 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-26 Impuesto a la renta proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	4 001 848	5 688 632	6 013 772	6 350 054	6 713 621	1 711 767
Gastos Operativos y Pagos al Estado	-2 467 100	-3 466 631	-3 637 230	-3 813 814	-4 003 832	-1 013 828
Depreciación y Amortización	-711 518	-1 036 986	-1 036 986	-1 036 986	-1 036 986	-250 013
Utilidad Neta	823 230	1 185 014	1 339 556	1 499 254	1 672 803	447 925
Pago de IR	213 216	306 919	346 945	388 307	433 256	116 013

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

e.2) Impuesto General a las Ventas

117. 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.
118. Por otro lado, para determinar el pago neto del IGV se considera la suma del saldo neto del IGV más el crédito fiscal existente al inicio del ejercicio, tal como se aprecia en la siguiente tabla. Cabe señalar que, si al cierre del ejercicio se genera un crédito fiscal, esto es, el IGV recaudado es menor al IGV pagado, el monto del pago neto del IGV para dicho ejercicio resultará equivalente a cero.

⁴³ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando la depreciación anual proyectada para el 2025 por (365-31-28-29)/365.

⁴⁴ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando la depreciación anual proyectada para el 2030 por año por (31+28+29)/365.

Tabla A-27 IGV proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	0	-1 722 297	-1 241 348	-347 296	0	0	0
IGV Neto	-1 722 297	480 949	894 052	949 836	1 007 508	1 070 011	274 015
IGV Ingresos	0	720 333	1 023 954	1 082 479	1 143 010	1 208 452	308 118
IGV Egresos - OPEX	-1 722 297	-143 173	0	0	0	0	0
IGV Egresos - CAPEX	0	-96 211	-129 901	-132 643	-135 502	-138 441	-34 103
Crédito Fiscal Final	-1 722 297	-1 241 348	-347 296	0	0	0	0
Pago IGV	0	0	0	602 541	1 007 508	1 070 011	274 015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

119. 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

120. 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-28 Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Número de pasajeros que facturan equipaje		4 457 903	6 336 915	6 699 109	7 073 713	7 478 713	1 906 842
<i>Cargo de acceso por pasajero que factura equipaje</i>		<i>0,90</i>	<i>0,90</i>	<i>0,90</i>	<i>0,90</i>	<i>0,90</i>	<i>0,90</i>
Ingresos Brutos Total		4 001 848	5 688 632	6 013 772	6 350 054	6 713 621	1 711 767
Retribución al Estado	46,511%	-1 861 300	-2 645 840	-2 797 065	-2 953 473	-3 122 572	-796 160
Aporte por Regulación	1,00%	-40 018	-56 886	-60 138	-63 501	-67 136	-17 118
Ingresos Netos		2 100 530	2 985 906	3 156 569	3 333 080	3 523 913	898 489
Costo Directo		-440 668	-594 980	-607 536	-620 631	-634 093	-156 202
Costo Indirecto		-8 119	-10 961	-11 193	-11 434	-11 682	-2 878
Costo No Imputable		-116 995	-157 964	-161 298	-164 774	-168 349	-41 471
Total Costos de Operación		-565 782	-763 905	-780 026	-796 840	-814 124	-200 551
Net IGV	-1 722 297	480 949	894 052	949 836	1 007 508	1 070 011	274 015
Pago de IGV	-	-	-	-602 541	-1 007 508	-1 070 011	-274 015
Pago de IR	-	-213 216	-306 919	-346 945	-388 307	-433 256	-116 013
Flujo de Caja Operativo	-1 722 297	1 802 480	2 809 134	2 376 893	2 147 933	2 276 533	581 926
Base de activos existentes	-	-	-	-	-	-	-
Plan de inversiones	-9 568 315	-795 407	-	-	-	-	-
Recuperación Inversión	-	-	-	-	-	-	5 254 246
Flujo de Caja Económico	-11 290 612	1 007 073	2 809 134	2 376 893	2 147 933	2 276 533	5 836 171

WACC	9,77%
VAN	-

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

121. 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

122. 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 (Sistema de Inspección de

Equipaje en Bodega – HBS) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 0,90 por pasajero que factura equipaje (sin IGV), el cual se encontrará vigente por cinco (5) años.

ANEXO 3 CÁLCULO DEL COSTO DEL CAPITAL PROPUESTO POR EL OSITRÁN

- 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 inglés⁴⁵), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés⁴⁶), lo cual se encuentra en línea con la práctica regulatoria habitual.

- 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.

- 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.
--------------	---	----------------------------------

- 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).
- 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.

⁴⁵ *Weighed Average Cost of Capital.*

⁴⁶ *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)⁴⁷, Lintner (1965)⁴⁸ y Treynor (1961)⁴⁹, sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)⁵⁰ 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)⁵¹, 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.

⁴⁷ 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.

⁴⁸ 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.

⁴⁹ TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

⁵⁰ MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume7, Issue1. March 1952. Pages 77-91.

⁵¹ 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)⁵² y Brealey et al. (2010)⁵³ 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)⁵⁴ 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%⁵⁵.

II. Prima por riesgo de mercado

15. Según Damodaran (2014)⁵⁶, 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

⁵² ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

⁵³ BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.:McGraw-Hill.

⁵⁴ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

⁵⁵ 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/>.

⁵⁶ 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)⁵⁷.

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)⁵⁸, 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)⁵⁹ 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)⁶⁰, en el cual se afirma:

⁵⁷ 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.

⁵⁸ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

⁵⁹ 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).

⁶⁰ 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 tabla⁶¹.

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 contables⁶². Este enfoque evalúa la sensibilidad de los retornos contables de la empresa respecto al retorno promedio del mercado.

⁶¹ 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.

⁶² 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)⁶³, 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 respectiva⁶⁴.

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.

⁶³ 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.

⁶⁴ 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*⁶⁵ 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 2024⁶⁶, 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 0,721⁶⁷.

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
København Lufthavn	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 International 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 International	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.

⁶⁵ 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).

⁶⁶ 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 International 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).

⁶⁷ 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)⁶⁸ 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.
123. 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 objetivo⁶⁹.
124. 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.]

125. 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

⁶⁸ 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.

⁶⁹ 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.]

126. 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.
127. 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 financiamiento⁷⁰.
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 tabla⁷¹. 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

⁷⁰ 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.

⁷¹ 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 futuros⁷².
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 deuda⁷³, determinando de este modo la tasa que garantiza que el Valor Actual Neto (VAN) de la diferencia entre desembolsos y pagos de

⁷² 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.

⁷³ 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%⁷⁴, 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.

⁷⁴ 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 1,965,691,171.⁷⁵ 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.

⁷⁵ 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_IFT_IP3_E00_DS_000001 Rev. 0

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

Tabla 23. Factor de incidencia Electricidad

Terminal de Pasajeros	15,866.64
Campo de servicios	4,979.44
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° 00275-2025-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° 0047-2025-PD-OSITRAN.

Fecha : 11 de diciembre de 2025.

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025
18:29:22 -0500

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025
19:02:54 -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° 0047-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de **Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS** para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (en adelante, Mandato de Acceso) en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJC).

II. ANTECEDENTES

2. Mediante comunicaciones recibidas entre el 05 de setiembre y 02 de diciembre de 2024, PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) presentaron solicitudes de emisión de mandatos de acceso para acceder a la facilidad esencial, entre otros, del Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS para brindar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJC.
3. Mediante la Resolución de Presidencia N° 00011-2025-PD-OSITRAN del 24 de enero de 2025, se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial del Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS 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° 0055, N° 0057, N° 0059, N° 0061, N° 0063, N° 0065, N° 0067 y N° 0053-2025-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-2025-0261, recibida el 24 de febrero de 2025, y las Cartas S/N, recibidas entre el 24 y 25 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° 0047-2025-PD-OSITRAN del 08 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN, el Ositrán dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para

Firmado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025 18:59:25 -0500

Firmado por: ZEGARRA ROMERO
Jose Hector FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025 18:48:51 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025 18:43:31 -0500

Firmado por: ORTIZ VARIAS Cristian
Ricardo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025 18:12:26 -0500

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 (**Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS**); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso.

7. Mediante los Oficios N° 00296, N° 00297, N° 00298, N° 00299, N° 00300, N° 00301, N° 00302 y N° 00295-2025-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° 0047-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00064-2025-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° 0047-2025-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° 0047-2025-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° 00297-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán cumplió con notificar adecuadamente, entre otras, la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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 06 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN.
11. Mediante el Oficio N° 06846-2025-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° 0047-2025-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° 06846-2025-GSF-OSITRAN; a efectos de hacer sus comentarios a los recursos de impugnación presentados por las Aerolíneas.
13. Mediante los Oficios N° 07433, N° 07434, N° 07436, N° 07437, N° 07439, N° 07440 y N° 07441-2025-GSF-OSITRAN, del 29 de mayo de 2025, se solicitó a AMERICAN AIRLINES, PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y AEROVÍAS DE MÉXICO, respectivamente, indicar si consideran que la emisión del informe que sustenta la resolución de los recursos de reconsideración constituye una situación de emergencia que requiera la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, en virtud del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.
14. Mediante el Oficio N° 07442-2025-GSF-OSITRAN, 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-2025-00226, 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° 0047-2025-PD-OSITRAN, como una situación de emergencia.

16. Mediante las Cartas S/N, recibidas el 2 de junio de 2025, los usuarios intermedios PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, AIR EUROPA y AEROVÍAS DE MÉXICO expresaron su posición respecto a si corresponde considerar sus recursos de reconsideración como una situación de emergencia.
17. El 13 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) emitió el Informe N° 00102-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS) en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.
18. El 20 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe N° 00180-2025-IC-OSITRAN, a través del cual analizan el extremo de los recursos de reconsideración referido a las cláusulas específicas del Mandato de Acceso. Adicionalmente, en dicho informe se recomendó a la Gerencia General poner en consideración de la Presidencia Ejecutiva la emisión del pronunciamiento como una medida de emergencia.
19. Mediante el Memorando N° 00448-2025-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° 00102-2025-GRE-OSITRAN y N° 00180-2025-IC-OSITRAN, emitidos por la GRE, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de la Asesoría Jurídica, respectivamente.
20. Mediante proveído del 21 de agosto de 2025, recaído en el Memorando N° 00448-2025-GG-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva devolvió los documentos remitidos por la Gerencia General a fin de que sean elevados para aprobación del Consejo Directivo en su oportunidad.
21. Con fecha 02 de setiembre de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00195-2025-IC-OSITRAN que adjunta el Informe N° 00102-2025-GRE-OSITRAN que resuelve los recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN. Cabe precisar que los mismos fueron devueltos para que, de corresponder, se actualicen los cargos de acceso a la facilidad esencial.
22. El 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) remitió a la GSF el Informe N° 00124-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Nuevo Terminal del AIJC

III. ANÁLISIS

23. El presente análisis se realiza abordando como cuestiones previas la calificación, admisibilidad y procedencia de los recursos de reconsideración interpuestos en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN; y, posteriormente, se exponen y analizan los argumentos formulados por las Aerolíneas.

III.1. Cuestiones previas

III.1.1. Calificación de los recursos

24. De acuerdo con el numeral 3 del artículo 86¹ del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444,

¹ TUO de la LPAG:

Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019- JUS (en adelante, TUO de la LPAG), es un deber de la autoridad, en los procedimientos administrativos, encauzar de oficio el procedimiento, cuando advierta cualquier error u omisión de los administrados, sin perjuicio de la actuación que les corresponda a ellos.

25. Asimismo, el artículo 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.
26. En el presente caso, mediante las Cartas S/N, recibidas el 06 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° 0047-2025-PD-OSITRAN como recursos de apelación. Por su lado, mediante la Carta S/N, recibida también el 06 de mayo de 2025, AEROVÍAS DE MÉXICO presentó su impugnación en contra de la citada resolución como un recurso de reconsideración.
27. A efectos de calificar las impugnaciones presentadas, debe tenerse en cuenta que la competencia para la emisión de mandatos de acceso recae en el Consejo Directivo del Ositrán, de acuerdo con el artículo 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.
28. De otro lado, 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), establece que una de las funciones de la Presidencia Ejecutiva es adoptar medidas de emergencia sobre los asuntos que corresponda conocer al Consejo Directivo, dando cuenta sobre dichas medidas en la sesión siguiente del Consejo Directivo.
29. En el presente caso, al haberse configurado los supuestos normativos para la adopción de medidas de emergencia, a través de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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.
30. Ahora bien, al tratarse de una decisión emitida por un órgano que constituye única instancia, la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN solo puede ser impugnada a través

"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; (...)."

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.

31. Efectivamente, tras el análisis de los recursos presentados, su verdadera naturaleza corresponde a recursos de reconsideración, toda vez que tienen como objeto cuestionar en sede administrativa las condiciones y el cargo de acceso correspondiente al Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN.
32. En consecuencia, en cumplimiento del deber de encauzamiento y el artículo 223 del TUO de la LPAG, las impugnaciones presentadas por PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES y AMERICAN AIRLINES deben ser calificadas como recursos de reconsideración.

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

33. De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 219 del TUO de la LPAG, el recurso de reconsideración se interpone ante el órgano que dictó el acto impugnado y debe sustentarse en nueva prueba, salvo en el caso de los actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia en los que no se requiere de nueva prueba.
34. En el presente caso, la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN materia de impugnación fue emitida por la Presidencia Ejecutiva como única instancia del procedimiento para la emisión de mandatos de acceso; en ese sentido, los recursos de reconsideración no requieren sustentarse en nueva prueba.
35. Por otro lado, con relación al plazo para la interposición, el numeral 2 del artículo 218⁶ del TUO de la LPAG dispone que dicho plazo es de quince (15) días hábiles. Al respecto, entre el 09 y 11 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° 0047-2025-PD-OSITRAN, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN y el modelo económico de sustento; siendo que, el 06 de mayo de 2024, se recibieron sus recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN.
36. Considerando ello, como se verifica en el siguiente cuadro, los recursos de reconsideración presentados por las Aerolíneas fueron interpuestos dentro del plazo dispuesto en el numeral 2 del artículo 218 del TUO de la LPAG.

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

Item	USUARIO INTERMEDIO	FECHA DE NOTIFICACIÓN	PLAZO PARA IMPUGNAR	FECHA DE RECURSO
1	PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.	10/04/2025	07/05/2025	06/05/2025
2	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.	09/04/2025	06/05/2025	06/05/2025
3	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.	11/04/2025	08/05/2025	06/05/2025

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, (...)”

Item	USUARIO INTERMEDIO	FECHA DE NOTIFICACIÓN	PLAZO PARA IMPUGNAR	FECHA DE RECURSO
4	AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. SUCURSAL DEL PERU	09/04/2025	06/05/2025	06/05/2025
5	UNITED AIRLINES INC SUCURSAL DEL PERU	09/04/2025	06/05/2025	06/05/2025
6	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ	09/04/2025	06/05/2025	06/05/2025
7	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ	10/04/2025	07/05/2025	06/05/2025

Elaboración: GAJ

37. 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 124⁸ y 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

38. Mediante las Cartas S/N recibidas el 6 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron los recursos de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN.

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

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

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.”

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><u>Cláusula Cuarta. - Prestación del Servicio Esencial de HBS. –</u></p> <p><i>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.</i></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 UI 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><i>"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 –tanto nacionales como internacionales- que resulten aplicables."</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN, la incorporación del Anexo 14 del Contrato de Concesión, junto con la referencia al REA y REMA de LAP, no es redundante, sino que refuerza la obligación de los Usuarios Intermedios de cumplir con los estándares técnicos y operativos necesarios para garantizar la correcta prestación del servicio.</p> <p>Por otro lado, condicionar su aplicación a una remisión específica por parte de LAP podría generar incertidumbre sobre los requisitos técnicos mínimos, afectando la seguridad y calidad del servicio. Asimismo, el documento es de acceso público y los usuarios intermedios, como operadores del sector, cuentan con la capacidad técnica para aplicar sus disposiciones.</p> <p>Adicionalmente, el Sistema HBS es una facilidad esencial con implicancias directas en la seguridad operacional y en los controles de seguridad aeroportuaria, cuya implementación debe ser uniforme y no estar sujeta a comunicaciones discrecionales.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><u>Cláusula Séptima. - Cargo de Acceso y forma de pago. -</u></p> <p>7.1 <i>El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el Uso de la Facilidad Esencial la suma de</i></p>	<p>Este punto es materia de nulidad que se desarrolla en el recurso principal.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS), se desarrolla en el Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN elaborado por la GRE.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><i>US\$ 0,98 el cual no incluye IGV, por pasajero que factura equipaje en salidas (nacional e internacional) e transferencia.</i></p>			
<p>Cláusula Séptima. - Cargo de Acceso y forma de pago. –</p> <p>7.3 <i>El pago del Cargo de Acceso por el servicio de inspección de equipaje en bodega deberá abonarse dentro de los siete (07) primeros Días calendario de recibida la factura de LAP.</i></p> <p><i>El Cargo de Acceso incluye las inversiones realizadas para tener operativa la Facilidad Esencial descrita en la Cláusula Cuarta, así como los gastos de mantenimiento de equipos necesarios para la correcta operación de la Facilidad Esencial y los seguros correspondientes.</i></p>	<p>Este punto es materia de nulidad que se desarrolla en el recurso principal.</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>En vista de los procedimientos internos que debe seguir nuestra representada para el procesamiento y pago de facturas, solicitamos un periodo de treinta (30) días, dentro del cual poder llevar a cabo nuestros procedimientos:</p> <p><i>“El pago del Cargo de Acceso por el servicio de inspección de equipaje en bodega deberá abonarse dentro de los treinta (30) primeros Días</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS), se desarrolla en el Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN elaborado por la GRE.</p> <p>Respecto a la propuesta referida al plazo de treinta (30) días para el pago del Cargo de Acceso, corresponde precisar que dicha solicitud no resulta procedente, en tanto no fue oportunamente planteada en el marco del proceso de negociación directa entre las partes. En efecto, conforme a lo previsto en el artículo 43 del REMA, la intervención del Ositrán mediante el Mandato de Acceso se limita únicamente a los casos en los que no se ha logrado un acuerdo entre el concesionario y el usuario intermedio, debiendo ceñirse exclusivamente a los extremos controvertidos.</p> <p>Cabe precisar que, este pronunciamiento va en línea con lo señalado mediante Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 00009-2020-CD-OSITRAN que aprobó el Mandato de Acceso de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS. En ese sentido, tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<p><i>calendario de recibida la factura de LAP.</i></p> <p><i>El Cargo de Acceso incluye las inversiones realizadas para tener operativa la Facilidad Esencial descrita en la Cláusula Cuarta, así como los gastos de mantenimiento de equipos necesarios para la correcta operación de la Facilidad Esencial y los seguros correspondientes."</i></p> <p>Asimismo, los detalles a la propuesta de cargo presentadas por OSITRAN se desarrollan en el informe adjunto como Anexo 2.</p>		<p>OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación ni incorporar planteamientos que no hayan sido oportunamente negociados; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA referido al objeto del mandato que privilegia la negociación entre las partes y restringe la participación del Ositrán únicamente a aquellos supuestos en los que no se concreta la celebración de un contrato de acceso. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por AEROVÍAS DE MÉXICO en este extremo de su recurso.</p>
<p>Cláusula Séptima. - Cargo de Acceso y forma de pago. –</p> <p>7.4 El pago del Cargo de Acceso y cualquier otro monto que el USUARIO INTERMEDIO adeude a LAP en virtud del Mandato, se realizará mediante transferencia bancaria a la cuenta de abono señalada por LAP mediante carta que podrá ser enviada de manera física o mediante correo electrónico. Dicha cuenta podrá ser de titularidad de LAP o de quien esta designe, pudiendo LAP ceder los flujos del Mandato libremente a terceros. LAP deberá notificar de la cesión de flujos a terceros con un plazo de 7 días hábiles de anticipación. El pago se entenderá cumplido con el abono a la cuenta señalada por LAP. Para tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá</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>En línea con lo anterior, solicitamos una ampliación del plazo en caso de</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Durante el proceso de negociación, las partes manifestaron su conformidad con el plazo de siete (7) días hábiles. Esta disposición fue discutida expresamente y no fue objeto de controversia.</p> <p>En ese sentido, la propuesta posterior para ampliar dicho plazo a quince (15) días hábiles no resulta atendible, toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación ni incorporar planteamientos que no</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
realizar, oportunamente, los trámites necesarios.	<p>cambios en los términos de pago, de acuerdo con lo siguiente:</p> <p>"7.4 El pago del Cargo de Acceso y cualquier otro monto que el USUARIO INTERMEDIO adeude a LAP en virtud del Mandato, se realizará mediante transferencia bancaria a la cuenta de abono señalada por LAP mediante carta que podrá ser enviada de manera física o mediante correo electrónico. Dicha cuenta podrá ser de titularidad de LAP o de quien esta designe, pudiendo LAP ceder los flujos del Mandato libremente a terceros. LAP deberá notificar de la cesión de flujos a terceros con un plazo de quince (15) días hábiles de anticipación. El pago se entenderá cumplido con el abono a la cuenta señalada por LAP. Para tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá realizar, oportunamente, los trámites necesarios."</p>		<p>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. 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 Séptima. - Cargo de Acceso y forma de pago. –</p> <p>7.8 El Cargo de Acceso mensual está sujeto a cualquier modificación que OSITRAN pueda realizar, por lo que el USUARIO</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</p>	Sin comentarios.	<p>Durante el proceso de negociación, las partes manifestaron su acuerdo con el contenido del numeral 7.8 del Mandato. Esta disposición fue discutida expresamente y no fue objeto de controversia.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><i>INTERMEDIO se compromete a sujetarse a dichos cambios.</i></p>	<p>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>Consideramos esta una oportunidad a aprovechar para que eventuales modificaciones al cargo de acceso también sean revisadas con participación del usuario intermedio:</p> <p><i>“El Cargo de Acceso mensual está sujeto a cualquier modificación que OSITRAN pueda realizar, por lo que el USUARIO INTERMEDIO se compromete a sujetarse a dichos cambios.”</i></p>		<p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible, toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado entre las partes.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 6.8 de la cláusula sexta del Mandato de Acceso de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-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 Séptima. - Cargo de Acceso y forma de pago. –</p> <p>7.10 El USUARIO INTERMEDIO de manera expresa, anticipada e irrevocable podrá autorizar a LAP a compensar cualquier suma de dinero que tenga que pagar a favor del USUARIO INTERMEDIO (bajo cualquier contrato y/o título) contra cualquier adeudo que tenga el USUARIO INTERMEDIO en favor de LAP bajo este Mandato, conforme a las</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>Sin comentarios.</p>	<p>Durante el proceso de negociación, las partes manifestaron su acuerdo con el contenido del numeral 7.8 del Mandato. Esta disposición fue discutida expresamente y no fue objeto de controversia.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible, toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<i>indicaciones del USUARIO INTERMEDIO, compensación que podrá ser realizada incluso luego del término del Mandato. Dicha compensación no podrá ser tomada por el USUARIO INTERMEDIO como un obstáculo o excusa para no continuar con la debida ejecución del Mandato y el desarrollo de sus Actividades.</i>	<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>Además de incorporar lo pactado entre las Partes, de acuerdo con lo siguiente:</p> <p><i>"El USUARIO INTERMEDIO de manera expresa, anticipada e irrevocable podrá autorizar a LAP a compensar cualquier suma de dinero que tenga que pagar a favor del USUARIO INTERMEDIO (bajo cualquier contrato y/o título) contra cualquier adeudo que tenga el USUARIO INTERMEDIO en favor de LAP bajo este Mandato, conforme a las indicaciones del USUARIO INTERMEDIO, compensación que podrá ser realizada incluso luego del término del Mandato. Dicha compensación no podrá ser tomada por el USUARIO INTERMEDIO como un obstáculo o excusa para no continuar con la debida ejecución del Mandato y el desarrollo de sus Actividades."</i></p> <p>Solicitamos se contemple la posibilidad de que cualquier pago que deba realizarse sea mediante nota de crédito en favor del Usuario Intermedio.</p>		<p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Octava. - Intereses moratorios y compensatorios. –</p> <p>8.2 <i>En todos los casos en que, en virtud del presente Contrato, 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.</i></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>Debido a los tiempos de gestión interna, los siete (7) días establecidos para realizar el pago una vez recibida la factura, no funcionan para nuestra representada, por no poder cumplir con este tiempo.</p> <p>"8.2 <i>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.-</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Respecto a la propuesta referida al plazo de treinta (30) días, corresponde precisar que dicha solicitud no resulta procedente, en tanto no fue oportunamente planteada en el marco del proceso de negociación directa entre las partes. En efecto, conforme a lo previsto en el artículo 43 del REMA, la intervención del Ositrán mediante el Mandato de Acceso se limita únicamente a los casos en los que no se ha logrado un acuerdo entre el concesionario y el usuario intermedio, debiendo ceñirse exclusivamente a los extremos controvertidos.</p> <p>En ese sentido, tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>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 treinta (30) Días Calendario siguientes a la presentación de la factura respectiva por parte de LAP”.</i>		
<p>Cláusula Novena. Responsabilidad. –</p> <p>9.1 El USUARIO INTERMEDIO es responsable ante LAP y frente a terceros, por cualquier daño personal y/o material que, mediante el personal a su cargo (propio o contratado) o a través de materiales, equipos, maquinarias y/o bienes bajo su supervisión, pudieran ocasionarse en las Facilidades Esenciales, como consecuencia directa del desarrollo de las actividades del USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto y en general – por el uso y aprovechamiento de las Facilidades Esenciales. Para tal efecto y siempre que dichos daños sean probados, del USUARIO INTERMEDIO se obliga expresamente a asumir los costos de reparación y/o indemnización frente a LAP y/o frente a cualquier tercero que pudieran derivarse según lo indicado. (...)</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>Solicitamos modificación en el siguiente sentido:</p> <p><i>“El USUARIO INTERMEDIO es responsable ante LAP y frente a terceros, por cualquier daño personal y/o material que, mediante el personal a su cargo</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Durante el proceso de negociación, las partes manifestaron su acuerdo con el contenido del numeral 9.1 del Mandato. Esta disposición fue discutida expresamente y no fue objeto de controversia.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible, toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 8.1 de la cláusula octava del Mandato de Acceso de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>(propio o contratado) o a través de materiales, equipos, maquinarias y/o bienes bajo su supervisión, pudieran ocasionarse en las Facilidades Esenciales [...]”.</i>		Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
<p>Cláusula Novena. – Responsabilidad. –</p> <p>9.3 <i>El USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener indemne a LAP, accionistas, directores, gerentes, funcionarios, representantes, empleados, asesores, subcontratistas, colaboradores y Personal (los “Beneficiarios LAP”), de cualquier reclamo, demanda, sanción, multa, proceso administrativo, arbitral, judicial y/o extrajudiciales, que se pudiera entablar o aplicar contra aquellos debido a decisiones, acciones u omisiones del USUARIO INTERMEDIO, de su Personal, del Operador del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega - Operación o de cualquier tercero del que se valga, en el marco del Mandato.</i></p> <p>(...)</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>Solicitamos modificación en el siguiente sentido, toda vez que nuestra representada únicamente es responsable de su propio personal:</p> <p><i>“El USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener indemne a LAP, accionistas, directores, gerentes, funcionarios, representantes, empleados, asesores, subcontratistas, colaboradores y Personal (los “Beneficiarios LAP”), de cualquier reclamo, demanda,</i></p>	Sin comentarios.	<p>Durante el proceso de negociación, las partes manifestaron su acuerdo con el contenido del numeral 9.3 del Mandato. Esta disposición fue discutida expresamente y no fue objeto de controversia.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible, toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<p><i>sanción, multa, proceso administrativo, arbitral, judicial y/o extrajudiciales, que se pudiera entablar o aplicar contra aquellos debido a decisiones, acciones u omisiones del USUARIO INTERMEDIO, de su Personal, del Operador del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega - Operación o de cualquier tercero del que se valga, en el marco del Mandato [...]</i></p>		
<p>Cláusula Novena. Responsabilidad. –</p> <p><i>9.7 De igual forma, de conformidad con el artículo 1183 del Código Civil, el USUARIO INTERMEDIO será responsable frente a LAP y de manera solidaria con aquellos otros usuarios intermedios, por los incumplimientos a las normas de seguridad y operación de LAP, así como los procedimientos de seguridad, y por los daños producidos por la operación del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega por parte del Operador.</i></p>	<p>Se solicita que para estos casos no exista responsabilidad solidaria para los UI puesto que el servicio que presta el Operador es altamente especializado.</p> <p>Se reitera la propuesta:</p> <p><i>9.7 De igual forma, de conformidad con el artículo 1183 del Código Civil, el USUARIO INTERMEDIO será responsable frente a LAP y de manera solidaria con aquellos otros usuarios intermedios, por los incumplimientos a las normas de seguridad y operación de LAP, así como los procedimientos de seguridad, y por los daños producidos por la operación del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega por parte del Operador.</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN, se mantiene la responsabilidad solidaria, conforme al artículo 1183 del Código Civil, el cual establece que, en ciertos casos de obligaciones legales o contractuales, la responsabilidad puede ser solidaria. Esto responde a la necesidad de garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad y operación de LAP, así como la adecuada gestión de los daños que puedan producirse en la operación del Sistema de Inspección de Equipaje de Bodega.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 8.4 de la cláusula octava del Mandato de Acceso de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN.</p> <p>Por otro lado, la especialización del servicio prestado por el Operador no exime a los Usuarios Intermedios de su responsabilidad solidaria, ya que son ellos quienes contratan, supervisan y se benefician directamente de</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>dicha prestación. La naturaleza especializada del servicio no anula el deber de diligencia que les corresponde como parte del sistema, máxime cuando se trata de una infraestructura crítica para la seguridad aeroportuaria.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos</p>
<p>Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. –</p> <p><i>11.1.4 El USUARIO INTERMEDIO acepta, de manera anticipada e irrevocable, que LAP tendrá la facultad de establecer nuevos procedimientos, o nuevas plataformas para que envíe su Reporte de Pasajeros mensual, así como modificar el formato de dicho Reporte de Pasajeros para lo cual bastará que LAP envíe una Comunicación en dicho sentido, con una anticipación no menor a treinta (30) Días al mes en que entrarán en vigencia.</i></p>	<p>Se busca que LAP solo requiera información necesaria para el cobro del cargo de acceso y no se cargue a las aerolíneas con la recopilación de información no relevante. Además, y como se indicó desde el principio el hecho de modificar el formato del Reporte de Pasajeros, no será una situación puesto que la coordinación inicial no tomó simplemente 30 días. Lo que ocurrirá será que vencerá ese plazo y LAP aplicará penalidades. No debemos olvidar que el formato del Reporte de Pasajeros viene aplicándose desde el 2020. Cualquier cambio deberá ser realizado de forma coordinada entre los Usuarios Intermedios y LAP.</p> <p>En virtud de ello, se propone eliminar lo siguiente:</p> <p><i>11.1.4 El USUARIO INTERMEDIO acepta, de manera anticipada e irrevocable, que LAP tendrá la facultad de establecer nuevos procedimientos, o nuevas plataformas para que envíe su</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN, modificar los procedimientos, plataformas y el formato del Reporte de Pasajeros responde a la necesidad de mantener flexibilidad operativa y adaptar la gestión de información a cambios tecnológicos o regulatorios.</p> <p>Además, se debe señalar que la facultad de LAP para modificar el formato o los procedimientos del Reporte de Pasajeros responde a la necesidad de mantener la trazabilidad, precisión y eficiencia en el proceso de verificación y facturación del cargo de acceso, en un entorno operacional que puede estar sujeto a ajustes tecnológicos o regulatorios. La cláusula establece un plazo razonable de treinta (30) días de anticipación, lo que permite una adecuada adaptación por parte de los usuarios, y evita cambios inoportunos.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	Reporte de Pasajeros mensual, así como modificar el formato de dicho Reporte de Pasajeros para lo cual bastará que LAP envíe una Comunicación en dicho sentido con el sustento de su decisión, con una anticipación no menor a treinta (30) Días al mes en que entrarán en vigencia.		
<p>Cláusula Décimo Primera. - Obligaciones del USUARIO INTERMEDIO. –</p> <p>11.1.40 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>(...)</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>Solicitamos la eliminación o ampliación del plazo resaltado a continuación en negrita para entregar la información por cambio en el control efectivo:</p> <p><i>“En caso el USUARIO INTERMEDIO realice un cambio de Control Efectivo, deberá enviar una</i></p>	Sin comentarios.	<p>Respecto a la propuesta referida a la eliminación o ampliación de plazo de veinte (20) días, corresponde precisar que dicha solicitud no resulta procedente, en tanto no fue oportunamente planteada en el marco del proceso de negociación directa entre las partes. En efecto, conforme a lo previsto en el artículo 43 del REMA, la intervención del Ositrán mediante el Mandato de Acceso se limita únicamente a los casos en los que no se ha logrado un acuerdo entre el concesionario y el usuario intermedio, debiendo ceñirse exclusivamente a los extremos controvertidos.</p> <p>En ese sentido, tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>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: [...]”</i>		Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
<p>Cláusula Décimo Segunda. – Subsanación de incumplimientos por parte del USUARIO INTERMEDIO. –</p> <p>12.1 LAP notificará al USUARIO INTERMEDIO mediante una Comunicación en el caso que éste incumpliera con alguna de las obligaciones contenidas en el presente Mandato y sus Anexos, para que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con la obligación dentro del plazo de siete (07) Días Hábiles, contados desde el día siguiente de dicha notificación. En caso el USUARIO INTERMEDIO no proceda con subsanar la observación dentro del referido plazo se aplicará la Penalidad establecida en la Cláusula Décimo Octava, salvo que se trate de supuestos que originen la resolución del Mandato en cuyo caso se aplicará lo señalado en la Cláusula Décimo Novena del presente Mandato.</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>Identificamos una oportunidad para ajustar el plazo para subsanar, de acuerdo con lo siguiente:</p> <p>“12.1 LAP notificará al USUARIO INTERMEDIO mediante una Comunicación en el caso que éste incumpliera con alguna de las obligaciones contenidas en el presente Mandato y sus Anexos, para que el USUARIO INTERMEDIO cumpla con la</p>	Sin comentarios.	<p>Durante el proceso de negociación, las partes manifestaron su acuerdo con el contenido del numeral 12.1 del Mandato. Esta disposición fue discutida expresamente y no fue objeto de controversia.</p> <p>En ese sentido, la propuesta planteada con posterioridad no resulta atendible, toda vez que implicaría modificar un aspecto previamente consensuado.</p> <p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Cabe precisar que el mismo plazo se encuentra en el numeral 11.1 de la cláusula décimo primera del Mandato de Acceso de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>obligación dentro del plazo de quince (15) Días Hábiles, contados desde el día siguiente de dicha notificación. [...]</i>		
Cláusula Décimo Séptima. – De los seguros 17.1 (...) ➤ <i>Póliza de Seguro contra Todo Riesgo, por el valor de las áreas entregadas para la operación del sistema de inspección de equipaje de bodega, equivalente a US\$ 1,812 por metros cuadrado, más los activos y mobiliarios de propiedad del operador, y los equipos, mencionados en la Clausula Quinta del Contrato. La póliza deberá indicar la renuncia expresa al derecho de subrogación</i>	Este punto es materia de nulidad que se desarrolla en el recurso principal, por lo que una vez resuelto se debería reajustar el monto del valor de US\$ 1,1182 m2	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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS), se desarrolla en el Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN elaborado por la GRE.

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Décimo Octava.- Penalidad por incumplimiento. –</p> <p>18.2 (...)</p> <p><i>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 Contrato).</i></p>	<p>Como se indicó, la aplicación de la terminación del contrato más penalidades implica un doble castigo para los UI. 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><i>"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."</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN, el segundo párrafo del numeral 18.2 fue aprobado con el argumento de que regula de manera independiente la facultad de LAP para resolver el contrato de acceso, sin perjuicio de la indemnización por daños ulteriores.</p> <p>Cabe precisar que las mismas consecuencias por incumplimientos se encuentran contempladas en el numeral 17.2 de la cláusula décimo séptima del Mandato de Acceso de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN. La aplicación de penalidades no excluye, por sí sola, el derecho del Concesionario a solicitar la resolución del contrato, ni a exigir la indemnización por daños ulteriores, dado que estas responden a naturalezas distintas: las penalidades operan como mecanismos disuasivos automáticos y predeterminados, mientras que la resolución contractual y la indemnización por daños adicionales son remedios ante incumplimientos graves.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Décimo Novena.- Resolución del Contrato. –</p> <p>d) <i>No cumpla con el pago del Cargo de Acceso correspondiente a dos (2) mensualidades que en virtud del Mandato deba efectuar a LAP.</i></p>	<p>- Precisar que se trata de "2 mensualidades continuas" brinda mayor claridad respecto de la causal específica que permite la terminación del contrato.</p> <p>Sin perjuicio de lo mencionado, se propone una nueva redacción:</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN, la inclusión del término "mensualidades continuas" podría generar incertidumbre en la interpretación de la cláusula y permitir escenarios en los que un usuario acumule múltiples incumplimientos sin que estos sean considerados como causal de resolución.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<p><i>"d) No cumpla con el pago del Cargo de Acceso correspondiente a dos (2) mensualidades continuas o dos (2) mensualidades diferidas en un periodo de seis (6) meses que en virtud del Mandato deba efectuar a LAP."</i></p>		<p>Además, en la regulación de servicios esenciales, el cumplimiento oportuno de los pagos es una obligación crítica que no debe estar sujeta a criterios que puedan ser interpretados de forma ambigua o que posterguen la posibilidad de resolución frente a incumplimientos reiterados.</p> <p>Cabe precisar que similar texto se encuentra en el literal d) del numeral 18.1 de la cláusula décimo octava del Mandato de Acceso de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><u>Cláusula Décimo Novena. - Resolución del Contrato. –</u></p> <p><i>19.2 En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en el supuesto estipulado en el literal h) 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 Décimo Quinta. 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</i></p>	<p>Se debe seguir la redacción del mandato anterior; además, se hace una contrapropuesta respecto a la aplicación del daño ulterior:</p> <p><i>"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</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida la parte final del numeral 26.2 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CDOSITRAN, en el numeral 18.2 del Mandato de Acceso para Sistema HBS aprobado mediante Resolución N° 009-2020-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 oposición de las partes, lo que confirma su validez y aceptación dentro del marco regulatorio.</p> <p>La propuesta planteada por los Usuarios Intermedios no resulta atendible, dado que introducir la exigencia de un proceso judicial</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<i>Cláusula Décimo Quinta, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.</i>	<i>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 y probado en un proceso judicial."</i>		<p>previo para la procedencia de la indemnización por daño ulterior desnaturaliza la finalidad del mecanismo indemnizatorio contemplado en el Mandato.</p> <p>Asimismo, el contenido aprobado en la Cláusula Décimo Novena responde a criterios de eficiencia regulatoria y proporcionalidad, manteniendo una distinción razonable entre los supuestos que ameritan la ejecución de la garantía y los que no.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Vigésima. - Terminación Anticipada. –</p> <p>20.2 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 las obligaciones asumidas mediante el presente Mandato.</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.	Sin comentarios.	<p>Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN, no resulta necesario incorporar expresamente que LAP será responsable por los daños y perjuicios derivados del incumplimiento de sus obligaciones, ya que dicha consecuencia está implícita en la responsabilidad contractual asumida en el marco del presente Mandato.</p> <p>Asimismo, la obligación de LAP de cumplir con sus compromisos contractuales está debidamente reconocida sin necesidad de incluir una referencia explícita a "daños y perjuicios", pues la responsabilidad frente a los UI ya abarca cualquier consecuencia derivada del incumplimiento de sus obligaciones contractuales, lo cual comprende a los daños y perjuicios.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 27.2 de la cláusula vigésima sétima del Mandato de Acceso a Equipaje</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>Rezagado aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, en el numeral 27.2 de la cláusula vigésimo séptima del Mandato de Acceso de Oficinas Operativas aprobado por Ositrán mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN y en el tercer párrafo de la cláusula Décimo Novena del Mandato de Acceso para el Sistema HBS, aprobado mediante Resolución N° 009-2020-CD-OSITRAN, la cual fue incorporada sin desacuerdo entre las partes.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><u>Cláusula Vigésima. - Terminación Anticipada. –</u></p> <p>20.3 Adicionalmente, LAP podrá decidir unilateralmente la terminación anticipada del Contrato, en los siguientes supuestos:</p> <p>a) Si LAP requiere tomar posesión del(las) Área(s) o parte de ésta(s) en cumplimiento de mandatos legales y/o una sentencia judicial; y,</p> <p>b) Si por requerimiento de la Autoridad Gubernamental, LAP requiere cambiar el uso del(las) Área(s) y darles un uso aeroportuario distinto al regulado en el presente Contrato.</p> <p>En estos supuestos, LAP enviará una comunicación al USUARIO</p>	<p>No incorporar un plazo mínimo perjudica a los UI ya que no podrán tener tiempo suficiente para buscar alternativas y medidas de contingencia.</p> <p>Contrapropuesta:</p> <p>Adicionalmente, LAP podrá decidir unilateralmente la terminación anticipada del Contrato, en los siguientes supuestos:</p> <p>a) Si LAP requiere tomar posesión del(las) Área(s) o parte de ésta(s) en cumplimiento de mandatos legales y/o una sentencia judicial; y,</p> <p>b) Si por requerimiento de la Autoridad Gubernamental, LAP requiere cambiar el uso del(las) Área(s) y darles un uso aeroportuario</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN, la propuesta de los UI de establecer un plazo mínimo para la terminación anticipada del contrato no resultaría viable, ya que no considera la naturaleza y urgencia de los supuestos regulados en la cláusula. Imponer un plazo fijo podría entorpecer el cumplimiento de obligaciones legales o afectar la operatividad del aeropuerto.</p> <p>Establecer un plazo rígido podría restringir la capacidad del concesionario de cumplir oportunamente con los mandatos legales o judiciales a que se refiere el literal a) o de atender los requerimientos de las autoridades señalado en el literal b), especialmente en casos donde el plazo impuesto por la autoridad competente sea inferior al propuesto por las aerolíneas.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><i>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 Contrato.</i></p>	<p><i>distinto al regulado en el presente Contrato.</i></p> <p><i>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 Contrato. Este plazo no podrá ser menor a 15 días hábiles.</i></p> <p>Se requiere este plazo mínimo para que los UI busquen alternativas y medidas de contingencia.</p>		
<p><u>Cláusula Vigésima. - Terminación Anticipada. –</u></p> <p><u>(...)</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>Por favor, considerar incluir la facultad de poder dar por terminado el contrato</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Respecto a la propuesta presentada por AEROVÍAS DE MÉXICO, referida a incluir la facultad del USUARIO INTERMEDIO de dar por terminado el contrato de forma unilateral y sin expresión de causa, corresponde precisar que dicha solicitud no resulta procedente, en tanto no fue oportunamente planteada en el marco del proceso de negociación directa entre las partes. En efecto, conforme a lo previsto en el artículo 43 del REMA, la intervención del Ositrán mediante el Mandato de Acceso se limita únicamente a los casos en los que no se ha logrado un acuerdo entre el concesionario y el usuario intermedio, debiendo ceñirse exclusivamente a los extremos controvertidos.</p> <p>En ese sentido, tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	de forma unilateral y sin razón alguna también por parte del Usuario Intermedio (debiendo estar al corriente de todas sus obligaciones).		<p>Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><u>Cláusula Vigésimo Primera. - Relación entre las Partes. –</u></p> <p>21.7 <i>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.</i></p>	<p>Reiteramos que esto podría generar contingencias laborales para los UI 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 indemnización por despido arbitrario, y ii) una indemnización por daños y perjuicios.</p> <p>Se hace la siguiente contrapropuesta:</p> <p><u>Cláusula Vigésimo Primera. - Relación entre las Partes. –</u></p> <p>21.7 <i>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 la sentencia firme impuesta en su contra como consecuencia de la conducta de dicho trabajador. LAP deberá remitir a los USUARIOS INTERMEDIOS toda la</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN, la propuesta de los UI de condicionar el retiro del trabajador a la existencia de una sentencia firme no es razonable, ya que desconoce la naturaleza operativa y de seguridad del aeropuerto.</p> <p>Cabe precisar que, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida en el numeral 29.5 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN, en el numeral 29.8 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN y en el numeral 20.7 del Mandato de Acceso para el Sistema HBS aprobado mediante Resolución N° 009-2020-CD-OSITRAN.</p> <p>Condicionar el retiro del personal a la existencia de una “sentencia firme” no solo resultaría excesivo en el contexto operativo del aeropuerto, sino que podría neutralizar la capacidad de LAP de tomar medidas preventivas y oportunas ante hechos graves o sensibles, como podrían ser actos que afecten los derechos de los usuarios, faltas contra la seguridad o incumplimientos regulatorios que aún se encuentren en proceso de investigación.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>información de sustento para el retiro del Personal."</i>		<p>Además, cabe destacar que la cláusula no obliga al despido del trabajador, sino únicamente a su retiro del Aeropuerto bajo el mecanismo que como empleador estime pertinente, dentro del marco normativo que resulte aplicable.</p> <p>Es preciso aclarar que el numeral bajo comentario se encuentra relacionado con casos en los que la conducta del trabajador derive en reclamos, multas, sanciones administrativas, u otro tipo de pago a terceros por parte de LAP; así, tratándose de situaciones en las que está involucrada la conducta del trabajador, no es posible descartar la posibilidad de que existan contingencias laborales, lo cual debe ser gestionado por cada una de las partes en su condición de empleador y no es materia de la relación de acceso entre la Entidad Prestadora y los Usuarios Intermedios.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>ANEXO 3 SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL (USUARIO INTERMEDIO)</p> <p><u>(...)</u> 1. 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</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 UI.</p> <p>Por lo mencionado, reiteramos nuestra postura:</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN, la obligación de comunicar a LAP sobre accidentes mortales o incidentes peligrosos dentro de las 24 horas es una medida que refuerza la seguridad en las operaciones aeroportuarias, garantizando una respuesta oportuna y coordinada. Si bien esta obligación ya existe en la normativa, su inclusión en el mandato permite que LAP supervise el cumplimiento de los protocolos de seguridad y salud ocupacional dentro de su infraestructura.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><i>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.</i></p>	<p>2. <i>El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar a LAP dentro de las veinticuatro (24) horas todo accidente mortal y/o incidente peligroso que sufra y/o genere su personal, como consecuencia de las actividades realizadas, remitiendo una copia del Formato N° 1 - Notificación de los Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales- publicado en la página web del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo – MINTRA. Asimismo, se obliga a reportar dentro de las (24) horas al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo todo accidente mortal e incidente peligroso durante el desarrollo de sus actividades y operaciones.</i></p> <p>En dicho sentido también se deberá modificar el numeral 3 de este anexo:</p> <p>3. <i>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.</i></p>		<p>Asimismo, conforme se indicó en el referido informe, el incluir esta exigencia en el mandato permite a LAP supervisar eficazmente la seguridad en sus instalaciones y coordinar acciones preventivas.</p> <p>Cabe destacar que la aplicación de penalidades por incumplimiento de la obligación cuestionada corresponde al ámbito de la responsabilidad civil que los Usuarios Intermedios asumen frente a LAP; a diferencia de ello, las sanciones administrativas por incumplimiento de obligaciones en materia de seguridad y salud en el trabajo se encuentran dentro del alcance de las responsabilidades administrativas que corresponden a los Usuarios Intermedios frente a la administración pública en su condición de empleadores.</p> <p>Cabe precisar que, similar cláusula se encuentra actualmente recogida en el numeral 23.3 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y en la cláusula 23.8 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>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>ANEXO 3 SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL (USUARIO INTERMEDIO)</p>	<p>AEROVÍAS DE MÉXICO:</p> <p>Por otro lado, resulta de lo más pertinente señalar que nuestra</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Cabe precisar que dicha solicitud no resulta procedente, en tanto no fue oportunamente planteada en el marco del proceso de negociación directa entre las partes. En efecto,</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><u>(...)</u></p>	<p>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>conforme a lo previsto en el artículo 43 del REMA la intervención del Ositrán mediante el Mandato de Acceso se limita únicamente a los casos en los que no se ha logrado un acuerdo entre el concesionario y el usuario intermedio, debiendo ceñirse exclusivamente a los extremos controvertidos.</p> <p>En ese sentido, tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso y en línea con el sustento del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de oficinas operativas dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00046-2022-CD-OSITRAN, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos de manera consistente con el artículo 43 del REMA. En consecuencia, no se ha incurrido en un vicio de motivación.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>ANEXO 4 SOSTENIBILIDAD</p> <p>2. <i>Participar en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional - CASSO - presidido por LAP, el cual estará conformado por las empresas que realizan actividades en el Aeropuerto. A tal efecto, el USUARIO INTERMEDIO deberá designar como</i></p>	<p>Conforme a lo señalado por OSITRAN, si los UI pueden decidir si participar como ponentes o no en los comités, proponemos la siguiente redacción:</p> <p>2. <i>Participar en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional - CASSO - presidido por LAP, el cual estará conformado por las empresas que realizan actividades en el Aeropuerto. A tal efecto, el</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN, LAP es el responsable de los temas medio ambientales que surjan en la operación del aeropuerto, por tanto, las disposiciones establecidas en el Anexo 6 son esenciales para asegurar que todas las actividades en el aeropuerto se desarrollen conforme a las normativas ambientales aplicables, contribuyendo a la sostenibilidad a largo plazo del aeropuerto y el cumplimiento de los estándares internacionales.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><i>mínimo a dos (2) miembros, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente. Asimismo, una vez cada seis (6) meses, LAP podrá solicitar su participación como ponente, compartiendo un tema en materia ambiental o buena práctica aplicada en sus Actividades.</i></p>	<p><i>USUARIO INTERMEDIO deberá designar como mínimo a dos (2) miembros, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente. Asimismo, una vez cada seis (6) meses, LAP podrá solicitar su participación como ponente, compartiendo un tema en materia ambiental o buena práctica aplicada en sus Actividades. En caso los USUARIOS INTERMEDIOS opten por no participar como ponentes, LAP no aplicará ninguna penalidad ni resolverá el contrato o ejecutará de la garantía de fiel cumplimiento.</i></p> <p><i>En caso el USUARIO INTERMEDIO tenga subcontratistas, con un plazo de vigencia del servicio superior a noventa (90) Días Calendario, estos estarán obligados a participar las veces que sea convocado en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional (CASSO) presidido por LAP. A tal efecto, los subcontratistas, deberán designar como mínimo a dos (2) miembros por empresa, actuando uno en calidad de titular y el otro en calidad de suplente.</i></p>		<p>La participación activa de los Usuarios Intermedios como ponentes en el Comité Ambiental, Seguridad y Salud Ocupacional (CASSO) forma parte de un mecanismo colaborativo y de mejora continúa orientado a fortalecer la sostenibilidad ambiental y operativa del aeropuerto, lo cual queda suficientemente claro en la redacción contenida en el Mandato de Acceso dictado.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>ANEXO 4 SOSTENIBILIDAD</p> <p>3. Ser responsable de los aspectos y daños ambientales generados por sus</p>	<p>Es necesario que el supuesto se acote, una obligación general es sumamente perjudicial para los UI. Cabe recalcar que se esta misma obligación se encuentra en los otros Mandatos por lo que se estaría cubriendo la actividad</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN, la responsabilidad ambiental debe ser integral y no debe estar condicionada exclusivamente a la relación directa con las actividades específicas del Mandato.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><i>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.</i></p>	<p>que se realiza en el marco de cada mandato.</p> <p>Se reitera la contrapropuesta:</p> <p><i>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.</i></p>		<p>Limitar dicha responsabilidad únicamente a los daños "directos" o exclusivamente vinculados a las actividades específicas del Mandato podría debilitar los mecanismos de control frente a posibles impactos negativos generados por omisiones, acciones indirectas o por terceros bajo su supervisión.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>ANEXO 4 SOSTENIBILIDAD</p> <p>4. <i>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 del Contrato, todos los informes, reportes, documentos, y en general, evidencias del cumplimiento de sus obligaciones ambientales.</i></p>	<p>La elaboración de informes y reportes encarecen la operación de los UI; lo cual termina siendo perjudicial para todos.</p> <p>En vista de ello, solicitamos acotar el numeral 4 conforme a lo siguiente:</p> <p><i>"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."</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN, la obligación de elaborar informes y reportes tiene por finalidad que todas las partes involucradas cumplan con sus responsabilidades ambientales. Además, el UI está obligado a dar cumplimiento a las normativas y regulaciones aplicables.</p> <p>Además, como ya ha sido indicado en precedentes técnicos (Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN), los costos asociados a la elaboración de dichos reportes forman parte de las obligaciones mínimas que los operadores deben asumir como parte de su responsabilidad ambiental.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>ANEXO 4 SOSTENIBILIDAD</p> <p>5. <i>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.</i></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><i>"5. 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 perjudicen ni impidan la ejecución de las Actividades. 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 haya sido acordado entre</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Conforme lo expuesto mediante Informe N° 00089-2025-IC-OSITRAN, es fundamental que LAP pueda verificar que todas las operaciones que en el Aeropuerto se realizan conforme a los estándares ambientales requeridos.</p> <p>El AIJCh constituye una instalación crítica de interés público, sujeta a exigencias ambientales y de seguridad operativa. Por tanto, no resulta aceptable limitar la facultad de LAP de establecer plazos de corrección ni condicionar las inspecciones ambientales a acuerdos previos, dado que ello podría comprometer la capacidad del concesionario para responder de manera inmediata ante situaciones que representen riesgos para la seguridad operacional, la salud de las personas o el medio ambiente.</p> <p>Asimismo, la afirmación de que no hay posibilidad de generar daño ambiental no justifica limitar mecanismos de verificación preventiva, pues incluso actividades consideradas de bajo riesgo pueden generar contingencias si no se controlan adecuadamente.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>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."</i>		

B. Determinación del cargo de acceso

40. En ejercicio de su función de formular y proponer los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales⁹, con fecha 11 de diciembre de 2025 la GRE remite a la GSF el Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN que tiene por objeto emitir pronunciamiento sobre los argumentos correspondientes al extremo referido a la determinación del cargo de acceso, contenidos en los recursos de reconsideración interpuestos por las Aerolíneas.
41. De acuerdo con lo señalado en el numeral 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.
42. Con relación al criterio de mejor información disponible sostenido en el Informe N° 00124-2025-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.
43. Siendo así, en atención a las consideraciones expuestas en el Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN corresponde dejar sin efecto el cargo de acceso incluido en el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN.
44. Ahora bien, sobre la base de la mejor información disponible, la GRE formula una nueva propuesta de cargo de acceso, precisando que considera necesario que entre en vigencia como un Cargo de Acceso Temporal.
45. En este punto, cabe traer a colación lo prescrito por el artículo 157 del TUO de la 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.

46. En el presente caso, el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN se encuentra vigente y rige la relación de acceso entre LAP y las Aerolíneas. Siendo así, al dejarse sin efecto el valor del cargo se requiere el establecimiento de una condición económica temporal que permita dar continuidad a la prestación del servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje por parte de LAP a las Aerolíneas; ello, con la finalidad de evitar el daño irreparable tanto al derecho del Concesionario a percibir la contraprestación, como a los derechos de los usuarios finales a la continuidad del servicio y a exigir la prestación de servicios de calidad y cobertura en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.
47. En efecto, de conformidad con lo previsto en el artículo 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.

48. De esta manera, queda evidenciado el carácter irreparable e ilegal del daño -tanto al derecho del Concesionario como al derecho de los usuarios- que se pretende evitar con el establecimiento de un Cargo de Acceso Temporal; cumpliéndose así el requisito previsto en el artículo 79 del REGO.
49. En el mismo sentido, en torno a la configuración de los supuestos previstos en el Código Procesal Civil se observa lo siguiente:
 - (i) En el marco del procedimiento de emisión de mandato de acceso, las Aerolíneas recurren al Ositrán para que determine el cargo de acceso al no haber arribado a un acuerdo con LAP respecto de su valor; es decir, existe verosimilitud en el derecho de LAP a recibir el pago de un cargo de acceso, lo cual se condice con su derecho a percibir la contraprestación contemplada en el marco normativo.
 - (ii) Al dejarse sin efecto el cargo de acceso incluido en el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN para retrotraer el procedimiento en este extremo, se afecta el derecho del Concesionario a percibir la contraprestación por los servicios brindados poniendo en riesgo la continuidad de las operaciones y, por ende, el derecho de los usuarios finales a la continuidad del servicio y a exigir de las entidades prestadoras la prestación de servicios de calidad y cobertura. Por tanto, en tanto se determine el cargo de acceso definitivo, se necesita establecer una condición económica temporal para no poner en peligro los derechos antes indicados.
 - (iii) La adopción de la nueva propuesta de cargo de acceso formulada por la GRE como un Cargo de Acceso Temporal resulta razonable toda vez que se trata de un nuevo cálculo realizado como resultado de acoger parcialmente los recursos de reconsideración interpuestos por las Aerolíneas, garantizando de este modo la eficacia de la pretensión sin afectar el ejercicio de los derechos indicados en el numeral precedente.
50. Por lo expuesto, en aplicación de lo establecido en el artículo 79 del REGO y el artículo 611 del Código Procesal Civil, corresponde establecer como condición económica un Cargo de Acceso Temporal para ser incluido en el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN.

IV. CONCLUSIONES

51. Luego de la evaluación efectuada de los recursos de reconsideración interpuestos por los Usuarios Intermedios en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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° 00124-2025-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 Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS 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° 0047-2025-PD-OSITRAN, en aplicación de lo establecido en el artículo 79 del REGO y el artículo 611 del Código Procesal Civil.

V. RECOMENDACIÓN

52. Se recomienda poner en consideración del Consejo Directivo el presente informe para que, de estimarlo pertinente, declare parcialmente fundados los recursos de reconsideración interpuestos por los Usuarios Intermedios en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de **Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS** 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 HÉCTOR 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

N.T. 2025176177.

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
CRISTIAN ORTIZ VARIAS
Supervisor Económico Financiero
Jefatura de Contratos Aeroportuarios