



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
Verdad
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/12/2025
15:49:14 -0500

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

Nº 0030-2025-CD-OSITRAN

Lima, 17 de diciembre de 2025

VISTOS:

Los recursos de reconsideración interpuestos por Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y KLM - Compañía Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del Perú contra la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN; el Informe Conjunto N° 00280-2025-2025-IC-OSITRAN de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y la Gerencia de Asesoría Jurídica de Ositrán; y, el Informe N° 00130-2025-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 06 de setiembre y el 02 de diciembre de 2024, Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú, KLM - Compañía Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del Perú y Aerovías de México S.A. De C.V. Sucursal del Perú solicitaron la emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para brindar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJC), concesionado a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP);

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 00012-2025-PD-OSITRAN del 24 de enero de 2025, se aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú, KLM - Compañía Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del Perú, Aerovías

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/12/2025 10:07:32 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier Ezequiel Manuel José FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/12/2025 09:40:45 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 18/12/2025 09:14:57 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 17/12/2025 22:09:28 -0500



PERÚ

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

Presidencia del Consejo Directivo

de México S.A. De C.V. Sucursal del Perú, y LAP, mediante los Oficios N° 0056, N° 0058, N° 0060, N° 0062, N° 0064, N° 0066 y N° 0054-2025-PD-OSITRAN), respectivamente;

Que, luego de recibidos los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, mediante la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN del 09 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00068-2025-GRE-OSITRAN, se dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las referidas 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 Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo), estableciendo las condiciones y el cargo de acceso;

Que, mediante las Cartas S/N, recibidas el 07 de mayo de 2025, Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú, y KLM - Compañía Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del Perú presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN;

Que, en la sección antecedentes del Informe Conjunto N° 00280-2025-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° 00130-2025-GRE-OSITRAN de fecha 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (GRE) analiza los recursos de reconsideración interpuestos por las Aerolíneas contra la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso, indicando que corresponde declarar parcialmente fundados los recursos de reconsideración en ese extremo y dejar sin efecto el cargo de acceso impugnado retrotrayendo el procedimiento a la etapa de propuesta de mandato de acceso;

Que, mediante el Informe Conjunto N° 00280-2025-IC-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica analizan los demás extremos del recurso interpuesto recomendando que se declaren infundados; adicionalmente, al existir una nueva propuesta de cargo de acceso y atendiendo a la necesidad identificada por la GRE para que entre en vigencia de manera previa en tanto se emita la decisión final en ese extremo del procedimiento, en el informe conjunto se concluye que corresponde establecer como condición económica un Cargo de Acceso Temporal para ser incluido en el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN, en aplicación de lo establecido en el artículo 79 del REGO y el artículo 611 del Código Procesal Civil;

Que, asimismo mediante el Informe Conjunto N° 00280-2025-IC-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica analizan el extremo del recurso referido a cláusulas específicas del Mandato de Acceso recomendando que sea declarado infundado, además dichas Gerencias advirtieron que el literal s) del numeral 24.1 de la cláusula vigésimo cuarta del Mandato de Acceso aprobado mediante dicha Resolución contiene un error material que debe ser rectificado;

Que, el artículo 212 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, establece que los errores materiales o aritméticos contenidos en los actos administrativos pueden ser rectificados con efecto retroactivo, en cualquier momento, de oficio o a instancia de los administrados, siempre que no se altere lo sustancial de su contenido ni el sentido de la decisión. Adicionalmente, el citado artículo señala que la rectificación adopta las formas y modalidades de comunicación o publicación que corresponda para el acto original;



PERÚ

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

Presidencia del Consejo Directivo

Que, considerando que se ha identificado la existencia de un error material en la cláusula antes indicada, la cual no altera lo sustancial del contenido ni el sentido de la decisión de dicha resolución, corresponde que se efectúe la rectificación correspondiente;

Que, con posterioridad a la revisión respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe N°00130-2025-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N°00280-2025-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 212, 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; el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán, aprobado mediante Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias; y, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 822-2025-CD-OSITRAN de fecha 17 de diciembre 2025;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Declarar parcialmente fundados los recursos de reconsideración presentados por Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú, y KLM - Compañía Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del Perú contra la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-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 3.1 de la cláusula tercera del Anexo 1 del Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de las aerolíneas solicitantes para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo) dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN.

Artículo 2.- Remitir a Lima Airport Partners S.R.L. y a los Usuarios Intermedios solicitantes el Proyecto de Mandato de Acceso en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 3.1 de la cláusula tercera del Anexo 1 del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN, junto con el Informe N° 00130-2025-GRE-OSITRAN que sustenta el cargo de acceso aplicable y que adjunta el modelo económico de sustento.

PROYECTO DE MANDATO DE ACCESO

Anexo 1: CONDICIONES PARTICULARES

Cláusula Tercera: Cargo de Acceso

3.1 *El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente, por metro cuadrado, en calidad de Cargo de Acceso y por la puesta en disposición del Área la suma siguiente:*

- Oficina de Mantenimiento Ejecutiva: *Cargo de Acceso aplicable a la Facilidad Esencial de Oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 1 y Tipo 2 son de USD 55,87 y USD 60,08 por m² (sin IGV), respectivamente.*

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.



PERÚ

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

Presidencia del Consejo Directivo

Artículo 3.- Establecer como condición económica un Cargo de Acceso Temporal ascendente a la suma de USD 55,87 y USD 60,08 por m² (sin IGV), aplicable a la Facilidad Esencial de Oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 1 y Tipo 2, respectivamente. Dicho Cargo de Acceso Temporal es aplicable al Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN.

Artículo 4.- Declarar infundados los demás extremos de los recursos de reconsideración presentados por Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú, y KLM - Compañía Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del Perú; en consecuencia, CONFIRMAR la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN en sus demás extremos, quedando agotada la vía administrativa respecto de ellos.

Artículo 5.- Rectificar el error material detectado en el literal s) del numeral 24.1 de la cláusula vigésimo cuarta del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para prestar el Servicio Esencial de Atención de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 00050-2025-PD-OSITRAN; en consecuencia, eliminar el literal s) de dicho numeral, quedando redactado de la siguiente manera:

Cláusula Vigésimo Cuarta- Resolución del Contrato.-

24.1 (...)

s.) ~~En caso el USUARIO INTERMEDIO alcance el tope de las Penalidades establecidas en el Anexo 9 Tabla de Penalidades.~~

Los demás extremos de la Resolución de Presidencia N° 00050-2025-PD-OSITRAN diferentes a los señalados en el artículo 1 y en el presente artículo, junto con los documentos que la sustentan, se mantienen inalterables.

Artículo 6.- Disponer la notificación de la presente Resolución, del Informe N° 00130-2025-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00280-2025-IC-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú, y KLM - Compañía Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del Perú.

Artículo 7.- Disponer la difusión de la presente Resolución, del Informe N° 00130-2025-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00280-2025-IC-OSITRAN, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositran).

Regístrese y comuníquese.

Firmada por

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO

Presidente del Consejo Directivo

Presidencia Ejecutiva

Visada por

JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO

Gerente General

Gerencia General

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

Presidencia del Consejo Directivo

Visada por

JAVIER CHOCANO PORTILLOJefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visada por

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONAGerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visada por

RICARDO QUESADA ORÉGerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT. 2025180442

Informe N° 00130-2025-GRE-OSITRAN

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

Asunto : Recursos de Reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN

Referencia : a) Informe N° 0106-2025-GRE-OSITRAN
b) Informe N° 0068-2025-GRE-OSITRAN

Fecha : 11 de diciembre de 2025

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025
17:14:27 -0500



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

I. OBJETO

- Actualizar el Informe N° 00106-2025-GRE-OSITRAN de fecha 14 de agosto de 2025, que contiene el pronunciamiento de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos respecto de los argumentos relacionados con la determinación del Cargo de Acceso contenidos en los Recursos de reconsideración interpuestos por Latam Airlines Perú S.A. (en adelante, Latam Airlines), SKY Airlines Perú S.A.C. (en adelante, Sky Airlines), United Airlines Inc Sucursal del Perú (en adelante, United Airlines), American Airlines Inc. Sucursal Perú (en adelante, American Airlines) y Compañía Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del Perú (en adelante, KLM) contra la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-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

- Entre el 06 de setiembre y el 1º de octubre de 2024, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Latam Airlines, Sky Airlines, y United Airlines solicitaron al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, (Oficinas Ejecutivas), de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Solicitudes presentadas por los Usuarios Intermedios

Número de trámite	Documento	Fecha de ingreso	Empresa
2024111195	Carta S/N	06.09.2024	Latam Airlines
2024113622	Carta S/N	11.09.2024	Sky Airlines
2024123310	Carta S/N	01.10.2024	United Airlines

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- El 5 de noviembre de 2024, mediante el Memorando N° 01556-2024-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) remitió copia de las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por las referidas líneas aéreas, así como copia de la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0377, de fecha 11 de octubre de 2024, remitida por Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario); con la finalidad de que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, de acuerdo con sus competencias y funciones, formule y proponga el Cargo de Acceso correspondiente.
- Mediante Carta S/N (NT: 2024146899), recibida el 18 de noviembre de 2024, la empresa American Airlines solicitó al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC)
- El 22 de noviembre de 2024 se llevó a cabo una visita a las obras del nuevo Terminal del AIJC por parte del personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos,

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025 20:06:53 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025 17:32:18 -0500

Visado por: OCHOA CARBAJO Yessica
Guadalupe FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025 16:54:39 -0500

- acompañados por representantes de LAP, a fin de conocer, entre otros, la nueva infraestructura relacionada con la Facilidad Esencial.
6. El 26 de noviembre de 2024, la empresa KLM Cía. Real Holandesa de Aviación solicitó al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves (Oficina de Mantenimiento Ejecutiva) en el AIJC.
 7. Mediante Carta S/N (NT: 2024153454) recibida el 02 de diciembre de 2024, la empresa Aerovías de México S.A. de C.V. (en adelante, Aeroméxico) solicitó al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves (Oficina de Mantenimiento Ejecutiva) en el AIJC.
 8. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0012-2025-PD-OSITRAN, del 24 de enero de 2025, se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el AIJC (en adelante, Proyecto de Mandato).
 9. Mediante los Oficios N° 0056, N° 0058, N° 0060, N° 0062, N° 0064, N° 0066 y N° 0054-2025-PD-OSITRAN, se notificó a LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES, KLM, AEROVÍAS DE MÉXICO y LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario), respectivamente, el Proyecto de Mandato.
 10. Entre el 27 y 28 de enero de 2025, mediante oficios diversos, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán notificó a LAP y a las líneas aéreas la Resolución de Presidencia N° 0012-2025-PD-OSITRAN y el Proyecto de Mandato de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Notificación del Proyecto de Mandato de Acceso a las partes involucradas

Número de trámite	Oficio N°	Fecha de recepción	Empresa
2025011372	0054-2025-PD-OSITRAN	27.01.2025	LAP
2025011394	0056-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Latam Airlines Perú
2025011419	0058-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Sky Airlines Perú
2025011433	0060-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	United Airlines
2025011449	0062-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	American Airlines
2025011472	0064-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	KLM
2025011493	0066-2025-PD-OSITRAN	27.01.2025	Aeroméxico.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

11. 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.
12. Mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0260, recibida el 24 de febrero de 2025, y las Cartas S/N, recibidas entre el 24 y 26 de febrero de 2025, LAP y las Aerolíneas solicitantes del mandato, con excepción de American Airlines, respectivamente, remitieron al Ositrán sus comentarios respecto del Proyecto de Mandato.
13. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN, del 09 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00068-2025-GRE-OSITRAN, el Ositrán dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (**Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo**); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso.

14. Mediante los Oficios N° 00323, N° 00324, N° 00325, N° 00326, N° 00327, N° 00328 y N° 00322-2025-PD-OSITRAN, se notificó a Latam Airlines, Sky Airlines, United Airlines, American Airlines, KLM, Aeroméxico y LAP, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00068-2025-GRE-OSITRAN y el modelo económico de sustento.
15. Mediante Cartas S/N, recibidas el 07 de mayo de 2025, las aerolíneas Latam Airlines, Sky Airlines, United Airlines, American Airlines y KLM (en adelante, las Aerolíneas), presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN.
16. Mediante el Oficio N° 06852-2025-GSF-OSITRAN, del 15 de mayo de 2025, se corrió traslado a LAP de los recursos de impugnación presentados por las Aerolíneas a efectos que, de estimarlo pertinente, presente sus alegaciones u observaciones que consideren necesarios dentro del plazo de cinco (5) días hábiles.
17. Mediante el Memorando N° 0130-2025-GRE-OSITRAN del 10 de junio de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar sobre el monto de las inversiones de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que, a la fecha, han concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto solicitado por LAP y el monto reconocido por el Ositrán.
18. Mediante el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN de fecha 11 de junio de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información sobre el monto de las inversiones de la Ampliación del AIJC que a la fecha han concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto de inversión solicitado por LAP.
19. Mediante el Informe N° 00106-2025-GRE-OSITRAN del 14 de agosto de 2025, se remitió a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el pronunciamiento de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos respecto a los argumentos relacionados con la determinación del Cargo de Acceso contenidos en el Recurso de Reconsideración presentado por las aerolíneas.
20. Mediante el Memorando N° 0180-2025-GRE-OSITRAN del 22 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar si a la fecha hay inversiones nuevas que han finalizado con el procedimiento de reconocimiento de inversiones y, por lo tanto, si se tiene una actualización del porcentaje de reconocimiento de inversiones.
21. Mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN de fecha 26 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Memorando N° 00180-2025-GRE-OSITRAN.
22. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, de fecha 23 de noviembre de 2025, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) aplicable a los pasajeros en transferencia en el AIJC, en cuyo cálculo se consideró el porcentaje de reconocimiento de inversiones informado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización a través del Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN.

III. ANÁLISIS

III.1 Los Recursos de reconsideración interpuestos por los Usuarios Intermedios

23. Los Recursos de Reconsideración interpuestos por los Usuarios Intermedios solicitan la nulidad de la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN fundamentados en los siguientes puntos:

A. Omisión de funciones del Ositrán

24. Los Usuarios Intermedios solicitan la nulidad de la actuación del Ositrán alegando en general que el Regulador incurrió en omisión de funciones al no haber "*cumplido con sus obligaciones como regulador, al no realizar ningún proceso de verificación de la información que le ha sido remitida por LAP, que es enfatizado por la Resolución N° 14 del Quinto Juzgado Especializado Contencioso Administrativo (Corte Superior de Justicia de Lima)*". En particular, los argumentos presentados por las aerolíneas son los siguientes:
- a) Los Usuarios Intermedios manifiestan que el Regulador no utiliza la información que se encuentra publicada en los Estados Financieros Auditados de LAP. En particular, los Usuarios Intermedios señalan que el Regulador descalifica dicha fuente de información, e indican que, según el Regulador, "*sólo hay tres paquetes y faltaría información, que sí se encuentra en la información que le remitió LAP*". Asimismo, los Usuarios Intermedios señalan que el Regulador no ha sustentado por qué la información registrada en los Estados Financieros Auditados de LAP está incompleta, e indican que la información provista por LAP no es ningún tipo de evidencia válida porque no se encuentra debidamente verificada por el Ositrán.
 - b) Los Usuarios Intermedios manifiestan que la Resolución N° 0050-2025-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 179 del informe que sustenta la Resolución N° 0050-2025-PD-OSITRAN al indicar que "*no tiene información de inversiones específicas del servicio en la nueva infraestructura y por lo tanto, tiene que utilizar lo que le da LAP*". Asimismo, las aerolíneas señalan que, de acuerdo con la Resolución N° 14 del Poder Judicial, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (GRE) está obligada a verificar la información entregada por LAP utilizando como fuentes a los estados financieros auditados y estados financieros regulatorios del Concesionario, además de la facultad de solicitar a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) la inspección de la infraestructura.
 - c) Los Usuarios Intermedios indican que, en el 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 considerado en el flujo de caja. En particular, los Usuarios Intermedios manifiestan haber demostrado que la información provista por LAP no es costo eficiente y genera problemas de agencia, mientras que el Regulador sólo ha realizado una conjeta 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. En esa misma línea, las aerolíneas alegan que Ositrán reconoció el valor de USD 2 691 por m² de baños propuesto por LAP, desestimando información del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento (MVCS) provista por AETAI, que a su juicio, constituye información oficial y que refleja los precios de mercado de insumos de producción; mientras que, la información de LAP refleja el poder monopólico y es sesgada. En ese sentido, para las aerolíneas, el Regulador omitió su función de reducir el poder del monopolista.

- d) 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.
- e) Los Usuarios Intermedios alegan que el Regulador no revisó adecuadamente el contrato de acceso, incluyendo en el cargo de acceso costos (como limpieza) que en realidad son asumidos por los Usuarios y no deberían formar parte del cargo de acceso.

B. Mediante la Resolución N° 0050-2025-PD-OSITRAN el Regulador interpreta el Contrato de Concesión

25. Los Usuarios Intermedios solicitan la nulidad de la actuación del Ositrán alegando que, en el informe que sustenta la Resolución N° 0050-2025-PD-OSITRAN, el Regulador realiza una interpretación del Contrato de Concesión al crear y utilizar definiciones inexistentes en dicho contrato referidas a las inversiones, indicando además que solo deberían considerarse en el cálculo del Cargo de Acceso aquellas inversiones reconocidas, y que en el caso analizado no existen inversiones proyectadas debido a que estas ya han sido ejecutadas por LAP pero no han sido reconocidas por el Regulador. En particular, los argumentos presentados por las aerolíneas son los siguientes:
- a) Los Usuarios Intermedios señalan que, de acuerdo con la definición creada por el Ositrán respecto a las inversiones "realizadas" y "proyectadas", los activos que se corresponden con la facilidad esencial en el AIJC estarían tipificadas 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.
 - b) Los Usuarios Intermedios argumentan que, con el empleo de los conceptos de "inversiones realizadas" e "inversiones proyectadas", el Ositrán estaría interpretando el Contrato de Concesión del AIJC. En particular, las aerolíneas manifiestan que dichos conceptos no existen en el Contrato de Concesión, en tanto que el concepto de "Mejoras" sí se encuentra regulado en la Cláusula 1.31 del referido Contrato. Además, los Usuarios Intermedios recalcan que la Resolución N° 14 del Poder Judicial obliga a que el Regulador utilice las inversiones reconocidas por el Ositrán en el flujo de caja del Cargo de Acceso.
 - c) Los Usuarios Intermedios indican que, en el caso de la construcción del Nuevo Terminal del AIJC, no resulta aplicable el concepto de *greenfield* que ha sido mencionado por el Regulador en el informe que sustenta la Resolución N° 0050-2025-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° 0050-2025-PD-

- OSITRAN y que ello permitiría concluir que la construcción del Nuevo Terminal del AIJC es un proyecto *brownfield*.
- d) Los Usuarios Intermedios manifiestan que el Regulador estaría considerando que, para la fecha de apertura del Nuevo Terminal del AIJC, toda la inversión realizada por LAP sería solo proyectada e inexistente, y mencionan que ello resulta contradictorio debido a que LAP ha ejecutado las mejoras obligatorias según el Plan Maestro de Desarrollo. Las aerolíneas señalan que, de acuerdo con el referido Plan, el proyecto del Nuevo Terminal del AIJC ya ha concluido la etapa de construcción (Etapa 7) y se encuentra entre la Etapa 8 (Conclusión formal del proyecto de construcción) y la Etapa 9 (Ocupación de las instalaciones y puesta en marcha). Además, los Usuarios Intermedios argumentan que el Nuevo Terminal del AIJC iniciará operaciones sin que se concluya la Etapa 8 y, por ende, la nueva infraestructura operará sin que las inversiones estén reconocidas por el Ositrán, lo cual no calzaría con el concepto de "inversiones proyectadas" del Regulador. Las aerolíneas mencionan que el concepto de inversiones proyectadas se correspondería con las etapas de desarrollo 1, 2, 3 y 4, establecidas en el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, y que en la actualidad ello no ocurriría, por lo que alegan que dichas mejoras obligatorias ejecutadas por LAP no pueden ser consideradas en el flujo de caja del Cargo de Acceso debido a que no están reconocidas por el Ositrán.
 - e) Los Usuarios Intermedios señalan que las facilidades esenciales les fueron entregadas a partir de octubre de 2024 y que ello significaría que ya están construidas en su totalidad, por lo que no sería correcto lo afirmado por el Regulador respecto a que dicha infraestructura se encuentra en "*curso*". Además, las aerolíneas alegan que no es consistente que se registre el valor de las inversiones proyectadas en el año base del flujo de caja debido a que se trata de inversiones ya ejecutadas para ofrecer el servicio de facilidad esencial a las aerolíneas. En particular, los Usuarios Intermedios señalan que, contractualmente, la fecha de inicio de operaciones del Nuevo Terminal era el 30 de enero de 2025, y que, por tal motivo, la inversión ya estaba ejecutada a diciembre del 2024.
 - f) Los Usuarios Intermedios manifiestan que, de acuerdo con la Resolución N° 7 de la Cuarta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Justicia de Lima, de la Cláusula 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión se desprende que es necesario la aprobación formal de las inversiones que realiza el Concesionario para incluirlas en el Flujo de Caja del Cargo de Acceso porque la aprobación (Etapa 8) implicará que el Regulador ha realizado un análisis de eficiencia de las inversiones.
 - g) Los Usuarios Intermedios mencionan que, de acuerdo con el punto 8.60 de la Resolución N° 14, el Poder Judicial sentencia que no es posible que en los flujos de caja de los cargos de acceso se considere inversión estimable o proyectada. Además, las aerolíneas señalan que, de la lectura a la referida Resolución, se desprendería que, para el flujo de caja del Cargo de Acceso, la inversión no puede ser estimable, tiene que ser reconocida y debe ser costo eficiente para evitar un desequilibrio en cuanto a la posición dominante del Concesionario frente al Usuario intermedio.
- C. La Resolución N° 0050-2025-PD-OSITRAN genera un perjuicio económico a los Usuarios Intermedios**
26. Los Usuarios Intermedios solicitan la nulidad de la actuación del Ositrán alegando que la Resolución N° 0050-2025-PD-OSITRAN genera, sin ningún tipo de justificación, un perjuicio económico a las aerolíneas y un beneficio extraordinario a LAP, además de que el Regulador no ha evaluado la disponibilidad a pagar de las aerolíneas del nuevo cargo de acceso y que ello agravaría dicho perjuicio económico. En particular, los argumentos presentados por los Usuarios Intermedios son los siguientes:

a) Respecto al horizonte de tiempo empleado para la construcción del modelo económico.

- (i) Los Usuarios Intermedios señalan que, por motivos de la postergación del inicio de operaciones del Nuevo Terminal del AIJC, LAP dejaría de facturar por cinco meses, y que ello les ocasiona un perjuicio económico debido a que dichos meses no facturados les son cobrados a través de un mayor cargo de acceso. Las aerolíneas manifiestan que el "costo" de la postergación no puede ser asumido por los Usuarios Intermedios y que, por ello, el año cero del modelo económico debió ser el 2025 en vez del 2024. Sobre esto último, las aerolíneas alegan que, con el inicio de operaciones del Nuevo Terminal del AIJC, existirá un alto riesgo de inconvenientes que impedirán una operación fluida de las operaciones en el aeropuerto y que, por tal motivo, es conveniente que el año cero deba ser el 2025. Además, los Usuarios Intermedios señalan que las postergaciones del inicio de operaciones les han involucrado destinar mayores recursos sin ningún tipo de retribución monetaria, y que dicho costo adicional no ha sido recogido en el Cargo de Acceso calculado por el Ositrán.

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

- (i) Respecto a las inversiones consideradas por el Regulador, los Usuarios Intermedios manifiestan que se tratarían de inversiones ejecutadas y no reconocidas y que, por tal motivo, no deberían ser incluidas en el flujo de caja del Cargo de Acceso. Asimismo, las aerolíneas alegan que la Resolución N° 0050-2025-PD-OSITRAN no está debidamente motivada debido 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° 0050-2025-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° 0050-2025-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

(14.02.2025) remitida por LAP con posterioridad a la fecha límite para presentar comentarios. En particular, las aerolíneas señalan que dicha situación justifica su solicitud de nulidad debido a que estas solo pudieron tomar conocimiento de dicha carta cuando el Ositrán fijó el Cargo de Acceso, generándose una asimetría regulatoria. Además, los Usuarios Intermedios observan que, en el informe que sustenta el Cargo de Acceso, la información entregada por LAP (Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041) se encuentra completamente agregada y no muestra la partidas o subpartidas que involucrarían la inversión. Por ello, las aerolíneas manifiestan que sería incorrecto lo afirmado por el Regulador respecto a que la información remitida por LAP es más detallada que la remitida por los Usuarios Intermedios (informe de AETAI). Asimismo, las aerolíneas alegan que en el informe de AETAI se han citado minuciosamente las fuentes de información y la forma de cálculo de las inversiones

- (vi) Los Usuarios Intermedios argumentan que la información remitida por LAP (Carta N° C-LAP-GPF-2025-0041) no está validada debido a que es información agregada y volátil al presentar diferentes valores en cada carta remitida por LAP al Ositrán. En particular, las aerolíneas señalan que no es posible realizar ningún cálculo de costos indirectos o transversales con dicha información ya que esta no se encuentra debidamente verificada, ni sustentada.

III.2 Análisis del Regulador sobre los argumentos referidos a la determinación del cargo de acceso

27. En el **argumento a) del punto "A. Omisión de funciones del Ositrán"** antes detallado, los Usuarios Intermedios manifiestan que el Regulador no utiliza la información que se encuentra publicada en los Estados Financieros Auditados de LAP, sino que, por el contrario, la estaría "descalificando" al señalar sin sustento que dicha información se encuentra incompleta en comparación con la información remitida por LAP. Además, las aerolíneas sostienen que la información provista por LAP no es ningún tipo de evidencia válida porque no se encuentra debidamente verificada por el Ositrán.
28. Con relación a la información de los Estados Financieros Auditados de LAP, en los escritos presentados, las aerolíneas manifiestan que el Regulador estaría "descalificando" a los Estados Financieros Auditados de LAP debido a que dicha fuente de información se encontraría incompleta en comparación con la información remitida por LAP. Al respecto, debe indicarse, por un lado, que en ninguno de los argumentos presentados por el Regulador en el informe que sustenta el Cargo de Acceso se ha emitido algún juicio o calificativo de ese tipo respecto de los Estados Financieros Auditados de LAP y, por otro lado, que, en los escritos presentados, las aerolíneas no brindan mayor sustento respecto a dicha imputación.
29. Entre tanto, con relación a lo manifestado por las aerolíneas respecto de 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° 068-2025-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 208 del Informe N° 068-2025-GRE-OSITRAN se indicó:

"208. Así, tal como se desarrolló anteriormente, el criterio aplicado por el Ositrán para el cálculo del cargo de acceso se basó en la mejor información disponible al momento de evaluar las inversiones que se proyecta incorporar en el servicio. Y dado que en esta etapa del procedimiento aún no se dispone de los montos reconocidos de las inversiones, el empleo de los montos proyectados por LAP resultó razonable para efectos de calcular el monto del cargo, en tanto estos presentan mayor detalle de los conceptos que intervienen en la implementación de la

infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial, toda vez que el cargo debe reflejar la inversión que se materializará una vez que el servicio entre en operación."

[El subrayado es nuestro.]

30. De este modo, dado que se trata de inversiones proyectadas, la información proporcionada por el Concesionario resultó adecuada debido al detalle presentado sobre los conceptos que formarán parte de la Facilidad Esencial, contrariamente a lo señalado por las aerolíneas respecto a que dicha información no representaría una evidencia válida. No obstante, como se mencionó anteriormente, debe indicarse que la validación o corroboración definitiva de los valores contenidos en la información presentada por LAP no tendrá lugar en tanto el proyecto se encuentre en curso, puesto que dicha validación final de los valores devendrá del reconocimiento de las inversiones conforme al marco contractual y a la directiva de Mejoras, debiendo recordarse que dicho tratamiento no representa un aspecto nuevo en los procedimientos de emisión de mandatos de acceso¹.
31. Sin perjuicio de lo anterior, debe indicarse que se ha identificado un aspecto relevante en los Recursos 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% (conforme al detalle presentado en el Anexo 1 del presente informe).
32. Posteriormente, en el marco de la fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC, aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN de fecha 23 de noviembre de 2025, con 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%.
33. Sobre el particular, se advierte que dicha información puede ser utilizada como una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador, por lo cual se considera adecuado ajustar el valor proyectado de las inversiones consideradas para calcular el Cargo de Acceso por el ratio de 90,75%. Ello, con el fin de obtener mayor precisión en los montos de inversiones proyectadas. Por lo tanto, el extremo del argumento de los Usuarios Intermedios vinculado la debida verificación del Ositrán, resulta fundado.

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.

34. Es preciso notar que la información contenida en el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN representa información adicional a la utilizada al momento de la determinación del Cargo de Acceso (efectuada mediante la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN) y constituye una mejora sustantiva y objetiva en la calidad técnica de la data utilizada para la determinación del Cargo de Acceso, lo que justifica la necesidad de replantear la propuesta a las partes para sus comentarios.
35. Así, en virtud de lo señalado, y con el objeto de asegurar que el procedimiento de emisión del mandato de acceso se sostente en la mejor información disponible y permita una participación informada y significativa de las partes involucradas, corresponde que se dejen sin efecto los Cargos de acceso aprobados mediante la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN y se retrotraiga el procedimiento a la etapa de propuesta del Mandato de acceso del cargo de acceso. Al respecto, debe señalarse que la decisión de que retrotraiga el procedimiento a la etapa de propuesta encuentra sustento en la incorporación de información técnica relevante, disponible a la fecha, la cual permite perfeccionar los supuestos utilizados en la formulación del Cargo de Acceso a partir de una base de datos más actualizada, posibilitando una reformulación más precisa de la propuesta del Ositrán, orientada a fortalecer su legitimidad frente a las partes.
36. Cabe indicar que esta actuación del Regulador no constituye una desestimación de los fundamentos técnicos previamente empleados, sino una actuación proactiva y diligente frente a la evolución de la información disponible, en aras de optimizar la calidad regulatoria y fortalecer la confianza en los procesos de emisión de mandatos de acceso.
37. Por tanto, con base en lo expuesto, **corresponde recomendar que se declare fundado en parte el argumento a) del punto "A. Omisión de funciones del Ositrán"** de los Usuarios Intermedios. En efecto, contrariamente a lo sostenido por las aerolíneas, en los argumentos presentados por el Regulador en el informe que sustenta el Cargo de Acceso, no existe evidencia de una descalificación a los Estados Financieros Auditados de LAP. Asimismo, la relevancia del uso de la información provista por LAP en la determinación de los montos de inversiones proyectadas para el presente caso se debe al detalle presentado de los conceptos que intervienen en la implementación de la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial. No obstante, en atención al criterio de mejor información disponible, se considera adecuado ajustar las inversiones consideradas para calcular el Cargo de Acceso por el porcentaje del monto de inversiones reconocidas por el Ositrán en relación con el monto solicitado por LAP y, en consecuencia, corresponde dejar sin efecto los Cargos de Acceso aprobados mediante la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN y retrotraer el procedimiento a la etapa de propuesta del Mandato de acceso.
38. Cabe señalar que, en la medida que se estima pertinente proponer que se dejen sin efecto los Cargos de acceso aprobados mediante la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN y que se retrotraiga el procedimiento a la etapa de propuesta del Mandato de acceso, no corresponde emitir pronunciamiento sobre los demás argumentos referidos a los Cargos de acceso planteados por los Usuarios Intermedios en sus Recursos de reconsideración. Ello, en tanto dichos argumentos se encuentran directamente vinculados a los fundamentos técnicos y jurídicos de los Cargos de Acceso que han 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.
39. Por lo expuesto, y con base en el análisis realizado, en el Anexo 2 del presente informe se presenta la nueva propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el AIJC. En particular, como puede apreciarse en el referido Anexo, los Cargos de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial Oficinas Ejecutivas de mantenimiento Tipo 1 y Tipo 2 que hacen que el VAN de los flujos de caja económicos sean cero ascienden a USD 78,92 y USD 80,64 por m² (sin IGV), respectivamente.

40. Cabe señalar que ambos montos se encuentran fuera de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación que constan en las respectivas actas de negociación, tal como puede observarse en el siguiente cuadro:

Cuadro 2
Propuestas de Cargos de Acceso para Oficinas ejecutivas de mantenimiento

Cargos (USD por m ²)	Proceso de Negociación		Nueva Propuesta del Regulador	Límite Art. 99 REMA
	LAP*	Usuarios intermedios		
Oficina Ejecutiva sin baño (Tipo 1)	55,87	No presentaron	78,92	55,87
Oficina Ejecutiva con Baño (Tipo 2)	60,08	No presentaron	80,64	60,08

* Aunque en el proceso de Negociación la propuesta de LAP incluía un cargo por Oficina sin SSHH ubicada en el Procesador, durante la solicitud de Mandato de acceso solo incluyó las oficinas Tipo 1 y Tipo 2.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

.

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

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

42. En ese sentido, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargos de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable inferir que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto de los Cargos de Acceso, no existiría fundamento para asumir que estos plantearían cargos superiores a los propuestos por LAP. En consecuencia, resulta jurídicamente válido tomar dicho monto como límite para efectos de la aplicación del artículo 99 del REMA.
43. Por lo tanto, la nueva propuesta de Cargos de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves – Oficina ejecutiva de mantenimiento Tipo 1 asciende a **USD 55,87** por m² (sin IGV) y Oficina ejecutiva de mantenimiento Tipo 2 asciende a **USD 60,08** por m² (sin IGV) correspondiente a los cargos de acceso propuestos por LAP en el curso de las negociaciones, según consta en las actas notariales.
44. Cabe indicar que, en el presente caso, dada la importancia de que las partes dispongan actualmente de un Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial, se considera necesario que la nueva propuesta de Cargo de Acceso entre en vigencia como un Cargo de Acceso temporal en tanto finalice el procedimiento de emisión de mandato de acceso.

IV. CONCLUSIONES

45. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de las aerolíneas, para la utilización de la Facilidad Esencial de **Áreas de Mantenimiento Ejecutivo** con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez; estableciendo las condiciones y el Cargo de Acceso respectivo.

46. El 07 de mayo de 2025, mediante diversas comunicaciones, Latam Airlines, Sky Airlines, United Airlines, American Airlines y KLM presentaron Recursos de Reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN.
47. De acuerdo con la evaluación efectuada en el presente informe, uno de los argumentos planteados por las aerolíneas en sus Recursos de Reconsideración se encuentra vinculado con la debida verificación del Ositrán de la información de inversiones considerada para el cálculo del Cargo de Acceso. Al respecto, a la fecha de emisión del presente informe se ha identificado que existe información más actualizada de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización que representa una mejora sustantiva en la data empleada en el procedimiento de emisión de mandato de acceso.
48. En atención a ello, en virtud del principio de verdad material y con el fin de garantizar la transparencia, objetividad y calidad técnica del procedimiento, corresponde recomendar que se dejen sin efecto los Cargos de acceso aprobados mediante la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN y se retrotraiga el procedimiento a la etapa de propuesta del Mandato de acceso, a fin de presentar una nueva propuesta que incorpore la información más actualizada 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. Esta nueva propuesta debe ser sometida a los mecanismos de participación de las partes involucradas, conforme a lo establecido en el marco normativo vigente.
49. En consecuencia, al haberse dispuesto lo indicado en el párrafo precedente, carece de objeto emitir pronunciamiento sobre los demás argumentos argumentos relacionados con los Cargos de Acceso planteados por los Usuarios Intermedios en sus Recursos de Reconsideración formulados contra la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN.
50. Sin perjuicio de lo anterior, en el Anexo 2 del presente informe se presenta los nuevos cálculos de los Cargos de Acceso mensual aplicables a la Facilidad Esencial de Oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 1 y Tipo 2 que ascienden a USD 78,92 y USD 80,64 por m² (sin IGV), respectivamente.
51. Los montos antes mencionados superan las propuestas del Concesionario durante el proceso de negociación. En tal sentido, en aplicación del artículo 99 del REMA y considerando que los Usuarios Intermedios no presentaron una propuesta de Cargos de Acceso durante el proceso de negociación, se propone que el Cargo de Acceso mensual para la Oficina ejecutiva de mantenimiento Tipo 1 ascienda a USD 55,87 por m² (sin IGV) y que el Cargo de Acceso mensual para la Oficina ejecutiva de mantenimiento Tipo 2 ascienda a USD 60,08 por m² (sin IGV), valores correspondientes a los cargos de acceso propuestos por LAP en el curso de las negociaciones, según consta en las actas notariales.
52. Cabe indicar que, en el presente caso, dada la importancia de que las partes dispongan actualmente de un Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial, se considera necesario que la nueva propuesta de Cargo de Acceso entre en vigencia como un Cargo de Acceso temporal en tanto finalice el procedimiento de emisión de mandato de acceso.

V. RECOMENDACIÓN

Se recomienda a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización elevar el presente informe a la Gerencia General, en cuyo Anexo 2 se encuentra desarrollada la nueva propuesta de de Cargo de Acceso aplicable a la Facilidad Esencial de **Áreas de Mantenimiento Ejecutivo** para prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el AJC de **USD 55,87 y USD 60,08 por m² (sin IGV)**, para las Oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 1 y Tipo 2; respectivamente.

Atentamente,

Firmado por

RICARDO QUESADA ORÉ

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

Visado por

MELINA CALDAS CABRERA

Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

YESSICA OCHOA CARBAJO

Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

N.T. 2025176333

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 solicitados por LAP	Reconocimiento por Ositrán	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	LÍNEA 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	SOTELCO & ASOCIADOS S.A.C	\$ 72,300.12	\$ -	0.00%
0322-P006-01.1C	LÍNEA DE UTILIZACIÓN EN 60 KV (WP4)	\$ 6,692,062.04	\$ 6,692,062.04	100.00%
0522-P006.1C	LIMPIEZA Y PREPARACIÓN DEL SITIO (WP1)	\$ 17,039,067.24	\$ 17,039,067.24	100.00%
0622-P006.1C	EJECUCIÓN DE PILOTES PARA LA TORRE DE CONTROL	\$ 1,066,492.77	\$ -	0.00%
0722-P006.1C	SUB-ESTACIÓN ELÉCTRICA PROVISIONAL 60 KV	\$ 1,684,003.73	\$ 1,684,003.73	100.00%
0322-P006-02C	CAMPANA GEOTÉCNICA - ZONA LAGUNAS	\$ 72,300.12	\$ 72,300.12	100.00%
1221-P006-01C	ACOMETIDA ELECTRICA CAMPAMENTO OBRA - FASE 0	\$ 79,062.09	\$ -	0.00%
1221-P006-02C	MEJORAS EN EL CAMPAMENTO OBRA D	\$ 88,911.63	\$ -	0.00%
0922-P006-01C	CAMPANA 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 SISMICA FASE 1-2, RFP WP3	\$ 46,375.00	\$ 46,375.00	100.00%
0323-P006-01C	DISEÑO LÍMITE BATERIA WF2.2 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)	\$ 883,819.45	\$ 883,819.45	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%
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	\$ 6,165,967.54	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 FBSS - Landslide, 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%
0425-0000-04C	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%

* 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 JCA 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 OFICINAS EJECUTIVAS DE MANTENIMIENTO TIPO 1 Y TIPO 2 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 otras condiciones de acceso, sobre el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Oficinas ejecutivas de mantenimiento) 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 DE LA NUEVA PROPUESTA DE CARGO DE ACCESO

5. Dada la información disponible a la fecha de elaboración de la presente Propuesta y las características económicas del Acceso a la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se estima pertinente formular el Cargo de Acceso empleando la metodología de costos completamente 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 en que representan la mejor aproximación a las condiciones que se presentarían en la operación de la nueva infraestructura.

a) 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 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 años, comprendidos desde el 30 de marzo de 2025 (fecha programada para la inauguración del nuevo Terminal⁵) hasta el 29 de marzo de 2029; no obstante, para fines de la evaluación de flujo de caja descontado, se tomará referencialmente como año base (año 0) al 2024. En ese sentido, el horizonte de evaluación de los flujos de caja comprenderá el periodo 2024-2030.

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 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 Ver: [Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez iniciará operaciones el 30 de marzo de este año - Noticias - Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Plataforma del Estado Peruano](#)

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 están vigente dicha contraprestación. En particular, para el año 2025, el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio $(365-31-28-29)/365$, en tanto que, para el año 2030, el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio $(31+28+29)/365$.

b) Demanda

b.1) Unidad de cobro

10. En la presente Propuesta se considera que los Cargos de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo - Oficinas Ejecutivas Tipo 1 y Tipo 2 serán cobrados en USD por m^2 , ello de acuerdo con la unidad de cobro vigente.

b.2) Proyección de Demanda

11. Como se ha señalado anteriormente, en la Propuesta de LAP se indica que la superficie total a disposición de los Usuarios Intermedios para Oficinas Ejecutivas de mantenimiento Tipo 1 comprende un área total de 132,31 m^2 ubicada dentro del terminal en el área denominada dique Internacional.
12. Asimismo, para Oficinas Ejecutivas Tipo 2 (que incluyen baños privados) se oferta un total de 310,30 m^2 ubicados dentro del terminal (167,6 m^2 en el dique internacional y 142,7 m^2 en el dique nacional).
13. Conforme lo indicado por LAP, la superficie ofertada para ambos tipos de Oficina Ejecutiva se mantendrá constante a lo largo de los cinco años de vigencia del Contrato de Acceso.
14. LAP y los Usuarios Intermedios concuerdan en que conforme el comportamiento histórico que han tenido los Usuarios Intermedios en relación con el alquiler de áreas que faciliten sus actividades de mantenimiento preventivo resulta coherente asumir que dichas áreas tendrán un factor de ocupación del 100%, el cual será utilizado también en la propuesta del Regulador.

**Tabla A.1
Demanda proyectada de Oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 1, 2025-2030**

Año	Unidad	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Demandas mensuales							
Oficina Ejecutiva Tipo 1 m^2	m^2	132,31	132,31	132,31	132,31	132,31	132,31
Demandas anuales de áreas							
Oficina Ejecutiva Tipo 1 m^2	m^2	1 588	1 588	1 588	1 588	1 588	1 588
Factor de Ocupación		100%	100%	100%	100%	100%	100%
Demandas efectivas anuales (m^2)*		1 205	1 588	1 588	1 588	1 588	383

* Considera 277 días de 2025 y 88 días de 2030.

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

Tabla A.2
Demanda proyectada de Oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 2, 2025-2030

Año	Unidad	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Demanda mensual Oficina Ejecutiva Tipo 2 m²	m ²	310,30	310,30	310,30	310,30	310,30	310,30
Demanda anual de áreas Oficina Ejecutiva Tipo 2 m²	m ²	3 724	3 724	3 724	3 724	3 724	3 724
Factor de Ocupación		100%	100%	100%	100%	100%	100%
Demanda efectiva anual (m²)		2 826	3 724	3 724	3 724	3 724	898

* Considera 277 días de 2025 y 88 días de 2030.

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

c) Costos de operación y mantenimiento

15. En procedimientos de determinación de cargos de acceso anteriores sobre este mismo servicio, las proyecciones de los costos de operación y mantenimiento a incluir en el flujo de caja tomaron como base la información de la Contabilidad Regulatoria del año anterior al de la determinación de los cargos de acceso, a excepción del procedimiento inmediatamente anterior (2022).
16. En efecto, en el procedimiento tramitado durante 2022 se tomó en cuenta que el año 2021 (año anterior al de la determinación del cargo de acceso) correspondía a un año de recuperación de la actividad aeroportuaria después de la afectación experimentada en 2020 por la pandemia de la COVID-19, y en atención a la alta volatilidad de dichos costos en ese periodo, se consideró pertinente recurrir a información histórica que permita establecer una base apropiada a partir de la cual proyectar la evolución de los costos en el horizonte temporal del flujo de caja (2022-2024). En esa línea, el criterio utilizado por el Regulador fue establecer un año base a partir de la información histórica de la Contabilidad Regulatoria **del periodo posterior al que se tomó en cuenta para la determinación de los cargos de acceso previo**.
17. En esa línea, siguiendo con el criterio del procedimiento tramitado en el año 2022, en el que se construyó el año base con información correspondiente al periodo 2016-2021, corresponde que en el presente procedimiento se utilice la información de la Contabilidad Regulatoria de los años 2022 y 2023, que cumplen con el criterio de ser posteriores al que se utilizó para la determinación de los cargos vigentes.
18. Adicionalmente, debe precisarse que, en la medida en que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado 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 en el periodo 2025 a 2030, se considerará dicha información en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.
19. Cabe indicar que, si bien en las propuestas de las partes también se hace uso de la información histórica de costos para la proyección de los diferentes conceptos del OPEX, en el caso de la Propuesta de LAP se considera el periodo 2018-2023, en tanto que en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo 2020-2022.
20. Adicionalmente, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se señala, con relación a la central de costos 120801 de la Contabilidad Regulatoria de LAP, que se observa que el número de horas de trabajadores al servicio en cuestión se incrementa entre los años 2019 y 2022 en 121%, mientras que las áreas de oficinas operativas se redujeron en 15%, por lo que, según indican los usuarios, LAP requeriría un mayor número de horas hombre para

- atender el servicio en una menor área. Por tal motivo, sugieren realizar algunos ajustes sobre los *drivers* empleados.
21. Sobre el particular, debe indicarse que, en el marco del monitoreo de la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al ejercicio 2023, mediante el Informe N° 0093-2024-GRE-OSITRAN, de fecha 2 de setiembre de 2024, esta Gerencia analizó la información de subsanación de observaciones sobre la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023. En dicho informe se indicó, respecto a los ejercicios 2022 y 2023, que los auditores emitieron el Informe S/N de procedimientos previamente acordados, mediante el cual comunican haber tomado conocimiento y analizado las observaciones formuladas por el Regulador y las respuestas proporcionadas por LAP, así como haber efectuado cálculos para validar lo señalado por LAP en lo referido a los Anexos actualizados N° 2, 9 y 11, sin encontrar hallazgos como resultado de su inspección. En el caso particular de los *drivers* utilizados para el centro de costos 120801 del servicio de alquiler de oficinas operativas, LAP ha indicado que el incremento se debe a mayores posiciones asignadas a la administración de contratos, por lo que, mientras que en el periodo 2019 lo administraba un *Category Executive* encargado de los contratos con las aerolíneas, para el periodo 2022, la cartera de aerolíneas se dividió entre tres *Key Accounts Managers*.
 22. En tal sentido, considerando que la observación efectuada sobre dichos *drivers* ha sido subsanada, no se tomará en cuenta la propuesta de los Usuarios Intermedios respecto del ajuste planteado sobre los *drivers* empleados para la asignación de los Costos Indirectos a las oficinas operativas. Por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX se empleará la información correspondiente al periodo 2022-2023 de los formatos de la Contabilidad Regulatoria de LAP.
 23. Ahora bien, en línea con los criterios empleados en procedimientos anteriores de determinación de cargos de acceso para oficinas de mantenimiento ejecutivo, para la presente propuesta se considera que los costos de operación y mantenimiento (OPEX) del servicio se clasifican en: Costos Directos, Costos Indirectos y Costos No Imputables.
 24. Cabe indicar que, para efectos de la presente Propuesta, se propone excluir de la base de costos de la Contabilidad Regulatoria de LAP los gastos relacionados a los siguientes conceptos:
 - "Participación de Trabajadores", debido a que esta es calculada posteriormente mediante la aplicación de la tasa impositiva efectiva;
 - "Consumo de Electricidad", debido a que este servicio debe ser pagado por los Usuarios Intermedios en adición al Cargo de Acceso;
 - "Donaciones", "Sanciones Administrativas", "Programas de ayuda social", "Subscripciones a Revistas y Diarios" y "Premios y obsequios", debido a que no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe;
 - "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.

c.1) Costos Directos

25. 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 partidas⁶:

⁶ Cabe señalar que tanto en el procedimiento de mandato anterior, como las propuestas presentadas por LAP y por los Usuarios Intermedios se incluía como costo directo el concepto de limpieza; sin embargo, de la revisión de las cláusulas 12.1.4 y 12.1.6 del proyecto de contrato de acceso se aprecia que las Aerolíneas están obligadas a realizar la limpieza del (de las) área(s) entregada(s). En ese sentido, se aprecia que la limpieza al interior de las oficinas operativas se encuentra a cargo del Usuario Intermedio, por lo que en la presente propuesta no se incluirá dentro del OPEX a los costos directos de limpieza.

- Seguros, y
 - Fee del operador.
26. Al respecto, como se señaló anteriormente, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información del OPEX del servicio referente al antiguo Terminal, para la proyección de dichas partidas de costos se efectuará, cuando corresponda, por un lado, la estimación del valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la proyección de inflación de los Estados Unidos de América publicada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en *World Economic Outlook database: April 2025*⁷, lo cual se detalla en la siguiente tabla.

Tabla A.3
Variación porcentual del CPI de Estados Unidos, 2024-2030

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
CPI	313,7	323,07	331,04	338,02	345,31	352,80	360,47
Var. %		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%

Fuente: U.S. Bureau of Labor Statistics (BLS), Fondo Monetario Internacional (FMI).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

27. Debido a que la Contabilidad Regulatoria de LAP no registra información específica de Oficinas Ejecutivas y que las oficinas ejecutivas de mantenimiento y las oficinas operativas comparten características físicas similares, tanto la Propuesta de LAP, como la de los Usuarios Intermedios consideran utilizar la información de la Contabilidad Regulatoria correspondiente a oficinas operativas, lo cual se considera adecuado en este caso debido a que en el Nuevo Terminal ambos tipos de oficinas también tienen características similares. Además, la información de la Contabilidad regulatoria correspondiente a 2022 y 2023 representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.
28. De este modo, para la estimación de cada uno de dichos costos se determinará, en primer lugar, un monto base a partir del promedio observado en el periodo 2022-2023, para luego proyectar los costos correspondientes al periodo 2025-2030 considerando la inflación de Estados Unidos de América, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
29. Cabe indicar que un criterio similar es considerado en la Propuesta de LAP, en la cual estiman los costos de Seguros y Fee del operador a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria; sin embargo, el periodo considerado es el 2018-2023. Del mismo modo, en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el costo de Fee del operador también es estimado a partir del promedio de la Contabilidad Regulatoria, pero empleando como periodo el 2020-2022. Sin embargo, a diferencia de las partes, el empleo del periodo 2022-2023 en la presente Propuesta se enmarca en el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022 para la construcción del escenario base para proyectar los costos operativos, tal como se indicó anteriormente.
30. Adicionalmente, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el costo de Seguros es determinado a partir de un porcentaje de 0,229% sobre la inversión acumulada correspondiente al servicio, señalando que dicho porcentaje fue obtenido sobre la base de la estimación de la póliza del seguro multirriesgo adquirido por LAP y de la inversión acumulada total de LAP del periodo 2020-2022; sin embargo, en la propuesta presentada no se brinda mayor sustento respecto de las fuentes de información consideradas para dicho cálculo que permitan su verificación, por lo que la mejor información disponible, a la

⁷ 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&sccm=1&ssc=0&ssd=1&sic=0&sort=country&ds=.&br=1>> (último acceso: 30.07.2025).

fecha de elaboración de la presente Propuesta, corresponde a la reportada en la Contabilidad Regulatoria de LAP.

31. Así, a partir de la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente a oficinas operativas se tiene que el promedio histórico observado de los Costos Directos de Seguros y Fee del operador en el periodo 2022-2023 asciende, en total, a USD 16 321. Por tanto, sobre la base de dichos montos presentados, se procede con la estimación de los costos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la inflación de Estados Unidos, de acuerdo con el detalle que se muestra la siguiente tabla.

**Tabla A.4
Proyección de los costos de Seguros y Fee del operador para Oficina Tipo 1, 2025-2030 USD**

	2022	2023	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var% CPI USA				2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Oficinas m ²			1 631	132	132	132	132	132	132
Seguros	12 116	18 854	15 485	1 293	1 325	1 353	1 382	1 412	1 443
Fee Operador	858	815	836	70	72	73	75	76	78
Total USD	12 974	19 668	16 321	1 363	1 397	1 426	1 457	1 489	1 521

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

**Tabla A.5
Proyección de los costos de Seguros y Fee del operador Oficina Tipo 2, 2025-2030 (USD)**

	2022	2023	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var% CPI USA				2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Oficinas m ²			1 631	310	310	310	310	310	310
Seguros	12 116	18 854	15 485	3 033	3 108	3 174	3 242	3 313	3 384
Fee Operador	858	815	836	164	168	171	175	179	183
Total USD	12 974	19 668	16 321	3 197	3 276	3 345	3 417	3 491	3 567

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

32. Finalmente, considerando que el horizonte de evaluación considera el periodo 30 de marzo 2025 a 29 de marzo de 2030 y a partir de los cálculos efectuados previamente, en las siguientes tablas se presentan las proyecciones de los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial correspondientes al periodo 2025-2030.

**Tabla A.6
Costos Directos Oficinas Ejecutivas de Mantenimiento Tipo 1, 2025-2030 (USD)**

Proyección de OPEX	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Seguros	982	1 325	1 353	1 382	1 412	348
Fee operador	53	72	73	75	76	19
Costo Directo Total	1 035	1 397	1 426	1 457	1 489	367

* Considera 277 días de 2025 y 88 días de 2030.

Fuente: Contabilidad Regulatoria LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

**Tabla A.7
Costos Directos Oficinas Ejecutivas de Mantenimiento Tipo 2, 2025-2030 (USD)**

Proyección de OPEX	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Seguros	2 302	3 108	3 174	3 242	3 313	816
Fee operador	124	168	171	175	179	44
Costo Directo Total	2 426	3 276	3 345	3 417	3 491	860

* Considera 277 días de 2025 y 88 días de 2030.

Fuente: Contabilidad Regulatoria LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

c.2) Costos Indirectos

33. Al igual que en el caso de los Costos Directos, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información de costos del servicio de oficinas operativas referente al antiguo Terminal, que constituye la mejor aproximación para los costos indirectos de las oficinas ejecutivas, a continuación se proyectará los Costos Indirectos por un lado, estimando 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.
34. No obstante, en línea con el criterio empleado en el procedimiento del año 2022, para efectos del cálculo del valor base de Costos Indirectos, se han considerado las exclusiones señaladas anteriormente respecto a los conceptos de "Participación de Trabajadores", "Consumo de Electricidad", "Donaciones", "Sanciones Administrativas", "Programas de ayuda social", "Subscripciones a Revistas y Diarios", "Premios y obsequios" e "Impuesto General a las Ventas".
35. Considerando lo anterior, a partir de la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP se tiene que el promedio observado de los Costos Indirectos netos en el periodo 2022-2023 asciende a USD 108 915. Luego, sobre la base de dicho monto, se procede con la estimación de los Costos Indirectos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla.

**Tabla A.8
Proyección de los costos indirectos Oficina Ejecutiva Tipo 1, 2025-2030 (USD)**

	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var% CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Oficinas (m2)	1 631	132	132	132	132	132	132
Costos Indirectos	108 915	6 904	9 322	9 518	9 724	9 935	2 447

* Considera 277 días de 2025 y 88 días de 2030.

Fuente: Contabilidad Regulatoria LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

**Tabla A.9
Proyección de los costos indirectos Oficina Ejecutiva Tipo 2, 2025-2030 (USD)**

	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var% CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Oficinas (m2)	1 631	310	310	310	310	310	310
Costos Indirectos	99 062	16 192	21 862	22 323	22 804	23 299	5 739

* Considera 277 días de 2025 y 88 días de 2030.

Fuente: Contabilidad Regulatoria LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

c.3) Costos No Imputables

36. 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)".
37. Dicho ratio objetivo se determinará a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP neta de exclusiones correspondiente al periodo 2022-2023, determinándose para cada año el valor del ratio "Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)", y calculándose el ratio objetivo como el promedio de los ratios observados en dicho periodo. Con ello, el ratio objetivo asciende a 26,70%, tal como se presenta en la siguiente tabla.

**Tabla A.10
Ratio Costos No Imputables**

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

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c.4) Proyección de costos de operación y mantenimiento

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

**Tabla A.11
Costos de operación y mantenimiento proyectados para la Oficina Ejecutiva Tipo 1,
2025-2030 (USD)**

	2025*	2026	2027	2028	2029	2030*
Seguros	982	1 325	1 353	1 382	1 412	348
Fee operador	53	72	73	75	76	19
Costo Directo Total	1 035	1 397	1 426	1 457	1 489	367
Costo Indirecto (b)	6 904	9 322	9 518	9 724	9 935	2 447
Costo No Imputable (c)	2 119	2 862	2 922	2 985	3 050	751
Total Costo Operativo	10 058	13 580	13 867	14 166	14 473	3 565

* Considera 277 días de 2025 y 88 días de 2030.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Tabla A.12
Costos de operación y mantenimiento proyectados para la Oficina Ejecutiva Tipo 2,
2025-2030 (USD)**

	2025*	2026	2027	2028	2029	2030*
Seguros	2 302	3 108	3 174	3 242	3 313	816
Fee operador	124	168	171	175	179	44
Costo Directo Total	2 426	3 276	3 345	3 417	3 491	860
Costo Indirecto (b)	16 192	21 862	22 323	22 804	23 299	5 739
Costo No Imputable (c)	4 971	6 711	6 853	7 000	7 152	1 762
Total Costo Operativo	23 589	31 849	32 521	33 222	33 943	8 361

* Considera 277 días de 2025 y 88 días de 2030.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Base de capital e inversiones

39. 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 infraestructura⁸. En ese marco, para efectos de la determinación de los Cargos de Acceso, en anteriores procedimientos se han considerado dos tipos de inversiones: las realizadas y las proyectadas.

⁸ REMA.-

"Artículo 27.- Valorización de costos.

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

40. 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.
41. En particular, para el caso de las inversiones realizadas, debe señalarse que, en línea con anteriores procedimientos⁹, 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 Concesión¹⁰. 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 de los Cargos 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.
42. De otro lado, en el caso de las inversiones proyectadas, en línea con anteriores procedimientos, dado que dichos montos representan compromisos de inversión futuros por parte del Concesionario, para efectos de su incorporación en el cargo no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas a la fecha de determinación del Cargo de Acceso. Sin embargo, previo a su consideración para el cálculo del cargo, el Regulador puede requerir al Concesionario, de considerarlo, la documentación de sustento de los montos que proyecta realizar como parte de su plan de inversiones. Ello, con el fin de que el Cargo de Acceso calculado refleje los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, de acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del REMA.
43. 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

⁹ 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.

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

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

"1.4.2. ETAPAS DE DESARROLLO:

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

- 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.
44. Asimismo, considerando que, a la fecha de la presente Propuesta, la inauguración del nuevo Terminal del AIJC, y por ende la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se encuentra programada para el 30 de marzo de 2025¹¹, las inversiones que conformarían dicha Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que las obras del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentran en curso y la Facilidad Esencial propiamente no se encuentra disponible para ser utilizada.
45. De este modo, de acuerdo con lo señalado anteriormente, dado que las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial representan, a la fecha de presente Propuesta, un compromiso de inversión por parte del Concesionario cuya realización se efectuará de cara al inicio de la puesta en operación del servicio en el nuevo Terminal del AIJC, para efectos de determinar el Cargo de Acceso serán consideradas como inversiones proyectadas a ser ejecutadas en el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.
46. Cabe mencionar que, como se indicó anteriormente, si bien por su condición de inversiones proyectadas, los montos estimados no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas a la fecha de la presente Propuesta, sí será necesario evaluar la información remitida que forma parte del sustento de dichas inversiones.
47. 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 asociada a oficinas del Terminal e Inversión transversal.

d.1) **Inversiones Directas**

48. Para estimar la inversión asociada a las oficinas del Terminal, en la Propuesta de LAP se estima un ratio de inversión por m² de la infraestructura atribuida al Terminal. Para tal efecto, LAP considera que esta inversión asciende a USD 675 966 008, de acuerdo con el siguiente detalle:

Tabla A.13
Inversión en Infraestructura asociada a Oficinas del nuevo Terminal

Inversión Infraestructura del Terminal	Inversiones
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
Inversión asociada a oficinas del Terminal	675 966 008

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹¹ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2025). Nota de Prensa: "Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez iniciará operaciones el 30 de marzo de este año". Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1091421-nuevo-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-iniciara-operaciones-el-30-de-marzo-de-este-ano> (última revisión: 18.01.2025).

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

"Equipos aeroportuarios

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

MEP (Mechanical, electrical and plumbing)

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. (...)"

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

Tabla A.14
Inversión neta de exclusiones en Infraestructura asociada a Oficinas del nuevo Terminal del AIJC

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

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. De esta manera, a efectos de obtener el ratio de inversión en infraestructura asociada al terminal por m² se considera que, de acuerdo con lo señalado en el Memorando N° 0058-2025-GSF-OSITRAN¹², el Terminal de pasajeros posee un área de 264 807 m². Con ello, el ratio de inversión asociada a las oficinas del Terminal es de 1 641 USD por m².
52. Adicionalmente, como parte de las inversiones directas se incluyen a las inversiones transversales requeridas para el inicio de obra que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de pasajeros, las cuales corresponden a los siguientes conceptos según la Propuesta de LAP:

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

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

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."

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

Tabla A.15
Inversiones Transversales en el nuevo Terminal

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

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. En la medida que dicho monto es transversal a toda la construcción del terminal, corresponde identificar qué parte de esta se encuentra asociada a la inversión de oficinas del terminal, para lo cual se estima un ratio de incidencia de la inversión asociada a las oficinas del terminal respecto de la inversión directa del lado tierra del Terminal. Sobre ello, como se indicó previamente, la inversión asociada a las oficinas del Terminal asciende a USD 434 429 418, mientras que, el monto de inversión proyectado por LAP para el Capex directo del lado tierra asciende a USD 1 085 867 884. Con ello, el factor de incidencia

¹² En dicho documento se informó que "la superficie construida del nuevo Terminal, de acuerdo con la Memoria Descriptiva de Arquitectura, del Diseño Conceptual del nuevo Terminal, con el documento NL_2100_CD_MDE_IP3_A00_DS_400000 Rev B es de 244877 m² (parcial), incluyendo zona técnica BOH se obtiene un valor total de 264,807 m², el cual es próximo a lo preguntado; sin embargo, se requiere sustentar el área de 265,000 m² (...)"

antes mencionado es de 40,01%. Es decir, el 40,01% de las inversiones transversales está asociado a las áreas del Terminal, el cual asciende a USD 45 774 547.

55. Con ello, a efectos de obtener el ratio de inversión transversal por m² se divide dicho monto de inversión entre el área total del Terminal de pasajeros (264 807 m²), con lo cual el ratio de inversiones transversales asociadas a las oficinas del terminal es de USD 172,9 por m², según se muestra a continuación.

Tabla A.16
Inversión Transversal asociada a oficinas del nuevo Terminal

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. Adicionalmente, para el caso de las Oficinas Ejecutivas de mantenimiento – Tipo 2, que incluyen servicios higiénicos privados de acuerdo con la Propuesta de LAP, el ratio de inversión (USD por m²) de los mencionados servicios higiénicos se estimó con base a la inversión en baños del Terminal dividido entre el número de metros cuadros de baños en todo el Terminal, tal como se observa en la siguiente tabla:

Tabla A.17
Inversión asociada a servicios higiénicos del nuevo Terminal

Inversión Baños en el Terminal	
Área de SSHH EPC	6 817 264
Área de SSHH Adenda	5 000 352
Área de SSHH EPC	2 898
Área de SSHH Adenda	1 493
Total Inversión USD	11 817 616
Total áreas m²	4 391
Ratio USD / m² de baños	2 691

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

57. Ahora bien, para estimar la inversión directa en las oficinas ejecutivas se suma el ratio de inversión en infraestructura asociada a oficinas en el Terminal (1 641 USD por m²) y el ratio de inversión transversal asociado a las oficinas del Terminal (172,9 USD por m²); con lo cual, el ratio de inversión directa es de 1 813 USD por m² para oficinas Ejecutivas Tipo 1 y Tipo 2 y a estas últimas se le agrega la inversión asociada a los baños privados. De esta manera, la inversión directa en Oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 1 y Tipo 2 se obtiene de la siguiente manera:

Tabla A.18
Inversiones Directas para las Oficinas Ejecutivas de mantenimiento Tipo 1 y Tipo 2 (USD)

Inversiones directas	Cantidad m ²	Ratio (USD/m ²)	Total (USD)
Oficinas ejecutivas Tipo 1	132	1 813	239 932
Oficinas ejecutivas Tipo 2			580 490
- Oficinas	290	1 813	
- SSHH	20	2 691	

Fuente LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d.2) Inversiones Indirectas

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

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

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

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

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

Tabla A.19
Inversiones Indirectas en el nuevo Terminal

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla A.20
Incidencia de la inversión de oficinas del Terminal (USD)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. Con la finalidad de obtener el monto de inversión indirecta asociado a las áreas de Oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 1 y Tipo 2 se estima un factor de incidencia de las áreas de oficinas ejecutivas respecto del área total del Terminal de pasajeros:

**Tabla A.21
Incidencia de áreas de Oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo1 y Tipo 2**

Incidencia Áreas			Área Oficinas	Área Terminal	Incidencia de áreas
Oficinas Ejecutivas Tipo 1	132	264 807			0,050%
Oficinas Ejecutivas Tipo 2	310	264 807			0,117%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. A partir de lo anterior se obtienen las inversiones indirectas asociadas directamente a las oficinas ejecutivas, a partir del producto de: (i) Capex Indirecto total, (ii) factor de incidencia Capex Directo y (ii) factor de incidencia de las áreas de oficina ejecutivas.

**Tabla A.22
Inversiones Indirectas asociadas a las
Oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo1 y Tipo 2**

Inversiones Indirectas (USD)	
Áreas Oficinas Ejecutivas Tipo 1	34 783
Áreas Oficinas Ejecutivas Tipo 2	81 574

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

63. En este punto, 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.
64. 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):

$$\% \text{ Reconocimiento} = \frac{\text{Inversión reconocida}}{\text{Inversión solicitada}} = \frac{602\,395\,813}{663\,797\,756} = 90,75\%$$

65. Al respecto, se advierte que dicha información puede ser utilizada como una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador, por lo cual se considera adecuado ajustar el valor proyectado de las inversiones consideradas para calcular el Cargo de Acceso por el ratio de 90,75%. Ello, con el fin de obtener mayor precisión en los montos de inversiones proyectadas.
66. Así, para efectos de la presente nueva propuesta, se incorpora dentro del plan de inversiones de LAP un ajuste por reconocimiento de inversiones de 92,68%, 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 junio de 2025. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las inversiones luego del ajuste efectuado.

**Tabla A.23
CAPEX ajustado para Oficinas ejecutivas de mantenimiento de Tipo 1**

CAPEX	USD	Factor de Ajuste	CAPEX ajustado
Inversiones Directas	239 932	90,75%	217 739
Inversiones Indirectas	34 783	90,75%	31 565
Total Inversiones	274 715		249 304

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Tabla A.24
CAPEX ajustado para Oficinas ejecutivas de mantenimiento de Tipo 2**

CAPEX	USD	Factor de Ajuste	CAPEX ajustado
Inversiones Directas	580 940	90,75%	526 794
Inversiones Indirectas	81 574	90,75%	74 029
Total Inversiones	662 064		600 823

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d.3) Depreciación

67. Respecto al cálculo de la depreciación, en la Propuesta de LAP se ha considerado que las inversiones en infraestructura deben depreciarse considerando una vida útil equivalente al plazo existente entre el año de ejecución de la inversión y la fecha máxima de vigencia de la Concesión (febrero de 2041). Por su parte, los Usuarios Intermedios han considerado una vida útil de treinta años para los activos de infraestructura, precisando que no consideran el criterio de LAP de depreciar los activos de infraestructura hasta al fin de la Concesión debido a que económicamente dichos activos van a subsistir más allá del período de la concesión, es decir, van a seguir siendo utilizados. Por ello, los Usuarios Intermedios plantean que resulta pertinente aplicar la depreciación económica y no la contable.
68. Sobre el particular, debe mencionarse que el Contrato de Concesión del AIJC se suscribió bajo la modalidad autosostenible o autofinanciada, lo que implica que el inversionista asume íntegramente el riesgo de demanda, siendo que la recaudación por los servicios que presta a los usuarios debe permitirle cubrir los costos de operación y mantenimiento, la recuperación de inversiones, el pago del servicio de la deuda y el costo de oportunidad de sus accionistas durante el período de vigencia del Contrato.
69. Conforme lo señala el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362¹³, al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la Concesión reverte al Estado Peruano de manera transitoria hasta suscribir un nuevo Contrato de Concesión, por lo que a la fecha de vencimiento de la Concesión del AIJC, LAP perderá el derecho a percibir ingresos derivados de la gestión del AIJC. Aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar períodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión¹⁴.

¹³ Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos:

"Artículo 61.- Caducidad y Liquidación

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

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

¹⁴ Contrato de Concesión.-

70. Si bien, como señalan los Usuarios Intermedios, la infraestructura continuará operando más allá de la terminación del plazo de la Concesión y los equipos e infraestructura continuarán operando al revertir al Estado o ser entregado a otro operador que gestione el AIJC, es el Estado Peruano, en su calidad de propietario permanente de la infraestructura del AIJC, quien considera al AIJC como un activo fijo¹⁵ y lo deprecia de acuerdo a sus propias políticas contables, teniendo en consideración que el Estado Peruano, desde la perspectiva contable, tiene vida infinita y puede emplear políticas de depreciación basadas en la vida útil de la infraestructura, a diferencia de LAP que tiene una vida finita que coincide con el periodo de vigencia de la Concesión.
71. En ese sentido, en la presente Propuesta, para las inversiones en infraestructura se considera que la vida útil se encuentra dentro del plazo de vigencia de la Concesión, tomando como periodo máximo para la depreciación al periodo de vigencia de la Concesión, pues en el marco de los esquemas de Asociaciones Públicas Privadas, es durante ese periodo en que las concesiones autofinanciadas deben recuperar sus inversiones¹⁶. Al respecto, conforme a la modificación contractual establecida en la Adenda 7 al Contrato de Concesión suscrita el 25 de julio de 2017, el plazo de vigencia de la Concesión se extiende hasta febrero del año 2041, con lo cual las inversiones que forman parte de la primera entrega de áreas de oficinas operativas tendrán una vida útil de 15,88 años¹⁷, mientras que para las inversiones que forman parte de la segunda entrega de áreas de oficinas operativas a realizarse en el año 2026 tendrán una vida útil de 15,04 años¹⁸.
72. En ese sentido, en la presente Propuesta, para las inversiones en infraestructura se considera que la vida útil se encuentra dentro del plazo de vigencia de la Concesión, tomando como periodo máximo para la depreciación al periodo de vigencia de la Concesión, pues en el marco de los esquemas de Asociaciones Públicas Privadas, es durante ese periodo en que las concesiones autofinanciadas deben recuperar sus inversiones¹⁹. Al respecto, conforme a la modificación contractual establecida en la Adenda 7 al Contrato de Concesión suscrita el 25 de julio de 2017, el plazo de vigencia de la Concesión se extiende hasta febrero del año 2041, con lo cual las inversiones que

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

(...)

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

¹⁵ La Cuenta General de la República al 31/12/2023, incluye la infraestructura del AIJC como parte del activo fijo del Estado Peruano: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/Cuenta_General_Republica_2023.pdf (ver página 157, última revisión: 17 de enero de 2025).

¹⁶ 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 "[E]l 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.".

¹⁷ 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.

¹⁸ Ello, considerando que la vida útil de dichos activos comprende el periodo que va desde el 01 de enero de 2026 hasta el 13 de febrero de 2041.

¹⁹ 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 "[E]l 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.".

- forman parte de la primera entrega de áreas de oficinas operativas tendrán una vida útil de 15,88 años²⁰
73. En las siguientes tablas se presenta el flujo de inversiones consideradas para el cálculo de la presente Propuesta. Al respecto, es importante notar que los valores de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (29 de marzo de 2030) para las oficinas ejecutivas de mantenimiento ascienden a USD 188 215 para las oficinas Tipo 1 y a USD 453 598 para las oficinas de Tipo 2, los cuales son el resultado de detraer la depreciación acumulada al final del horizonte de evaluación al valor de la inversión bruta acumulada.

**Tabla A.25
CAPEX proyectado para Oficinas ejecutivas de mantenimiento de Tipo 1**

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de Activos de Capital	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	249 304	0	0	0	0	0	0
Valor de Recupero	170 805						
Depreciación	11 915 15 700 15 700 15 700 15 700 3 785						

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

**Tabla A.26
CAPEX proyectado para Oficinas ejecutivas de mantenimiento de Tipo 2**

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de Activos de Capital	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	600 823	0	0	0	0	0	0
Valor de Recupero	411 640						
Depreciación	28 714 37 837 37 837 37 837 37 837 9 122						

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

e) Régimen tributario

e.1) Impuesto a la renta

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

**Tabla A.27
Impuesto a la renta proyectado para oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 1, 2025-2030 (USD)**

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	95 087	125 295	125 295	125 295	125 295	30 208
Gastos Operativos + Retribución	-55 235	-73 109	-73 396	-73 695	-74 002	-17 917
Depreciación y Amortización	-11 915	-15 700	-15 700	-15 700	-15 700	-3 785
Utilidad Neta	27 938	36 486	36 200	35 901	35 594	8 506
Pago de IR	-7 236 -9 450 -9 376 -9 298 -9 219 -2 203					

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

²⁰ 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.28
Impuesto a la renta proyectado para oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 2, 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	227 879	300 273	300 273	300 273	300 273	72 395
Gastos Operativos + Retribución	-131 856	-174 512	-175 184	-175 885	-176 605	-42 756
Depreciación y Amortización	-28 714	-37 837	-37 837	-37 837	-37 837	-9 122
Utilidad Neta	67 308	87 925	87 253	86 552	85 831	20 516
Pago de IR	-17 433	-22 773	-22 599	-22 417	-22 230	-5 314

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

e.2) Impuesto General a las Ventas

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

Tabla A.29
IGV proyectado para oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 1, 2025-2030 (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	-44 875	-29 163	-8 506	-	-	-	-
Net IGV	-44 875	15 711	20 657	20 617	20 575	20 532	4 940
IGV Ingresos	17 116	22 553	22 553	22 553	22 553	22 553	5 437
IGV Egresos - OPEX	-1 404	-1 896	-1 936	-1 978	-2 021	-	-498
IGV Egresos - CAPEX	-44 875	-	-	-	-	-	-
Crédito Fiscal Final	-44 875	-29 163	-8 506	-	-	-	-
Pago IGV	-	-	-	-12 110	-20 575	-20 532	-4 940

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla A.30
IGV proyectado para oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 2, 2025-2030 (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	-108 148	-70 424	-20 821	-	-	-	-
Net IGV	-108 148	37 724	49 602	49 508	49 410	49 310	11 864
IGV Ingresos	41 018	54 049	54 049	54 049	54 049	54 049	13 031
IGV Egresos - OPEX	-3 294	-4 447	-4 541	-4 639	-4 739	-	-1 167
IGV Egresos - CAPEX	-108 148	-	-	-	-	-	-
Crédito Fiscal Final	-108 148	-70 424	-20 821	-	-	-	-
Pago IGV	-	-	-	-28 687	-49 410	-49 310	-11 864

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

f) Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

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

g) Flujo de caja económico

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

**Tabla A.31
Flujo de caja económico proyectado Oficina Ejecutiva Tipo 1 (USD)**

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	78,92	95 087	125 295	125 295	125 295	125 295
Retribución	46,51%	44 226	58 276	58 276	58 276	58 276
Tasa Regulatoria	1%	951	1 253	1 253	1 253	302
Ingresos Netos	15 856	15 856	15 856	15 856	15 856	15 856
Egresos						
Costo directo		1 035	1 397	1 426	1 457	1 489
Costo Indirecto		6 904	9 322	9 518	9 724	9 935
Costo no imputable		2 119	2 862	2 922	2 985	3 050
Net IGV	-44 875	15 711	20 657	20 617	20 575	20 532
Pago de IGV	18%	-	-	-12 110	-20 575	-20 532
Pago de IR	25,9%	-7 236	-9 450	-9 376	-9 298	-9 219
Flujo operativo	-44 875	48 328	63 393	51 030	42 302	42 075
Inversión	-249 304					
Plan de inversión		0	0	0	0	0
Recuperación						170 805
Flujo Económico	-294 179	48 328	63 393	51 030	42 302	42 075
WACC	9,77%					
VAN	0					

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Tabla A.32
Flujo de caja económico proyectado Oficina Ejecutiva Tipo 2 (USD)**

		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	80,64	227 879	300 273	300 273	300 273	300 273	72 395
Retribución al Estado	46,51%	105 989	139 660	139 660	139 660	139 660	33 671
Tasa Regulatoria	1%	2 279	3 003	3 003	3 003	3 003	724
Ingresos Netos	119 611	157 610	37 999				
Egresos							
Costo directo		2 426	3 276	3 345	3 417	3 491	860
Costo Indirecto		16 192	21 862	22 323	22 804	23 299	5 739
Costo no imputable		4 971	6 711	6 853	7 000	7 152	1 762
Net IGV	- 108 148	37 724	49 602	49 508	49 410	49 310	11 864
Pago de IGV	18%	-	-	-28 687	-49 410	-49 310	-11 864
Pago de IR	25,9%	-17 433	-22 773	-22 599	-22 417	-22 230	-5 314
Flujo operativo	-108 148	116 314	152 591	123 312	101 971	101 438	24 325
Inversión	-600 823						
Plan de inversión		0	0	0	0	0	0
Recuperación							411 640
Flujo Económico	-708 971	116 314	152 591	123 312	101 971	101 438	435 965
WACC	9,77%						
VAN	0						

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

h) Cargos de acceso propuestos

79. Los Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el AIJC- Oficinas Ejecutivas de mantenimiento Tipo 1 y Tipo 2) que hacen que el VAN de los flujos de caja económicos sea cero ascienden a USD 78,92 y 80,64 por m² (sin IGV), respectivamente.
80. Sin embargo, el Artículo 99 del REMA indica que el Cargo de Acceso que fije el Ositrán, se establecerá dentro los límites propuestos por las partes durante el período de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación.
81. En ese sentido, en la siguiente tabla se muestran los cargos de acceso propuestos por LAP, según consta en las actas notariales del proceso de negociación; las propuestas remitidas en el marco de la Solicitud de mandato de acceso, y los cargos de acceso calculados por el Regulador. Cabe indicar que, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargos de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable inferir que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto de los Cargos de Acceso, no existiría fundamento para asumir que estos plantearían montos superiores a los propuestos por LAP. En consecuencia, resulta jurídicamente válido tomar dichos montos como límite para efectos de la aplicación del artículo 99 del REMA.
82. Por lo tanto, la propuesta de Cargos de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves – Oficina ejecutiva de mantenimiento Tipo 1 asciende a **USD 55,87** por m² (sin IGV) y Oficina ejecutiva de mantenimiento Tipo 2 asciende a **USD 60,08** por m² (sin IGV) correspondientes a la propuesta de cargos de acceso planteada por LAP en el curso de las negociaciones, según consta en las actas notariales.

Tabla A.33
Propuestas de Cargos de Acceso para Oficinas ejecutivas de mantenimiento

Cargos (USD por m ²)	Proceso de Negociación		Solicitud Mandatos de acceso		Propuesta del Regulador	Límite Art. 99 REMA
	LAP**	Usuarios intermedios	LAP	Usuarios Intermedios		
Oficina Ejecutiva sin baño (Tipo 1)	55,87	No se presentó	87,01	-	78,92	55,87
Oficina Ejecutiva con Baño (Tipo 2)	60,08	No se presentó	85,25	26,89*	80,64	60,08

* La propuesta de los Usuarios Intermedios en la solicitud de mandato presenta un cargo único para oficinas con o sin baño, al incluir la inversión en servicios higiénicos, se puede establecer una comparación con la propuesta de LAP para las Oficinas ejecutivas Tipo, ya que ambas consideran este tipo de inversión.

** Aunque en el proceso de Negociación la propuesta de LAP incluía un cargo por Oficina sin SSHH ubicada en el Procesador, su propuesta durante el procedimiento de emisión Mandato de acceso solo incluyó las oficinas Tipo 1 y Tipo 2

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

ANEXO 3
CÁLCULO DEL COSTO DEL CAPITAL PROPUESTO POR EL OSITRÁN

1. En el presente anexo se describe la estimación del Regulador respecto del costo del capital para el Concesionario. Al respecto, el costo de capital de la empresa será aproximado a partir del Costo Promedio Ponderado del Capital (en adelante, WACC por sus siglas en inglés²¹), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés²²), lo cual se encuentra en línea con la práctica regulatoria habitual.
2. Para el cálculo del WACC se considerará la siguiente ecuación:

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

Donde:

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

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

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

Donde:

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

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

²¹ Weighted Average Cost of Capital.

²² Capital Asset Pricing Model.

(1964)²³, Lintner (1965)²⁴ y Treynor (1961)²⁵, sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)²⁶ 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)²⁷, 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.

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

²³ 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.

²⁴ 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.

²⁵ TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

²⁶ MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume7, Issue1. March 1952. Pages 77-91.

²⁷ GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports.

- del Tesoro de los Estados Unidos (*T-Bonds*) han sido reconocidos globalmente como el principal activo seguro. Por lo tanto, de acuerdo con el criterio utilizado por el Ositrán en procedimientos anteriores, se empleará como *proxy* de la tasa libre de riesgo el promedio histórico del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.
12. Respecto al tipo de promedio a utilizar, ya sea aritmético o geométrico, no existe una norma específica que determine cuál de las dos opciones es superior. Al respecto, autores como Ross et al. (2012)²⁸ y Brealey et al. (2010)²⁹ 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)³⁰ 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%³¹.
- II. Prima por riesgo de mercado**
15. Según Damodaran (2014)³², la prima por riesgo de mercado se define como la diferencia entre la rentabilidad esperada del portafolio del mercado y la tasa libre de riesgo. Es decir, la prima por riesgo de mercado representa el retorno adicional que los inversores esperan como compensación por el riesgo asumido al invertir en acciones del mercado, las cuales presentan un mayor riesgo en comparación con activos libres de riesgo.
16. Existen dos tipos de riesgo que afectan la actividad empresarial: el riesgo no sistemático (o específico), que corresponde al riesgo particular de una industria o empresa; y el riesgo sistemático, asociado a factores económicos generales que impactan a todas las empresas. Así, si un inversor posee un portafolio diversificado de acciones, en promedio, los desempeños positivos y negativos de las empresas en el portafolio se compensan, permitiendo al inversor mitigar el riesgo no sistemático mediante la diversificación. No obstante, el riesgo de mercado o riesgo sistemático no puede eliminarse completamente, ya que impacta a todas las empresas, y es este riesgo el que se captura a través de la prima por riesgo de mercado.
17. Para calcular la prima por riesgo de mercado, se utilizan índices que representan diversas industrias, de manera que reflejen el comportamiento general del mercado. Al respecto, el criterio empleado por el Ositrán en procedimientos anteriores ha sido utilizar el índice Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)³³.
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.

²⁸ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

²⁹ BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.:McGraw-Hill.

³⁰ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

³¹ 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/>.

³² DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

³³ El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

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

Indicador	Promedio
Rentabilidad de mercado (S&P 500)	11,79%
Tasa libre de riesgo (T-Bond)	4,79%
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)³⁴, 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)³⁵ 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)³⁶, en el cual se afirma:
- "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 tabla³⁷.

³⁴ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

³⁵ 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).

³⁶ MACROCONSULT (2007). "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP". Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

³⁷ Cabe indicar que en la Propuesta de LAP se considera el periodo de enero de 2022 – diciembre de 2023, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo de agosto de 2022 – julio de 2024.

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

Mes	2023	2024
Enero	207	170
Febrero	192	160
Marzo	204	153
Abril	202	154
Mayo	197	156
Junio	181	161
Julio	169	159
Agosto	167	170
Setiembre	169	163
Octubre	180	154
Noviembre	175	155
Diciembre	162	154
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 contables³⁸. Este enfoque evalúa la sensibilidad de los retornos contables de la empresa respecto al retorno promedio del mercado.
 - **Benchmarking (Empresas comparables):** En la práctica regulatoria, para empresas como LAP que no cotizan en bolsa, se emplea la metodología de benchmarking, o beta de empresa comparable. Esta metodología se basa en la selección de empresas comparables de acuerdo con criterios estandarizados, aunque los criterios en finanzas regulatorias pueden diferir de los usados en finanzas corporativas.
26. En procedimientos anteriores, Ositrán ha empleado la metodología de benchmarking para estimar el beta de empresas reguladas. Según Alexander et al. (1999)³⁹, 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

³⁸ Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex ante proxy for risk within the IPO Market. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000; y, GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012). Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market. R. Cont. Fin. – USP, São Paulo, v. 23, n° 60, p. 199-211, set/out/nov/dez. 2012.

³⁹ ALEXANDER, I.; ESTACHE, A.; y A. OLIVERI (1999). A few things transport regulators should know about risk and the cost of capital. World Bank Policy Research Working Paper N° 2151. Julio.

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

Tabla B-3 Muestra de operadores aeroportuarios

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

Fuente: Bloomberg®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. A partir de la muestra seleccionada, se estimó el beta apalancado de cada empresa para el año 2024 mediante el sistema *Bloomberg*. Para esta estimación, se consideró un horizonte temporal de cinco años, desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024, con periodicidad semanal, utilizando como índice de referencia el índice bursátil representativo del país de cada empresa, en su moneda local respectiva⁴⁰.
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*⁴¹ 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 2024⁴², mediante la siguiente fórmula:

⁴⁰ 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.

⁴¹ Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente fórmula:

$$\text{Adj Beta} = 0,67(\text{Raw Beta}) + 0,33$$

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

⁴² 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

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

32. En la tabla siguiente, se presenta el promedio aritmético de los betas desapalancados de la muestra, que asciende a 0,721⁴³.

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
Københavns Lufthavne	Dinamarca	KBHL DC	OMXC25 Index	0,529	0,222	2,198	0,195
Grupo Aeroportuario del Sureste	México	ASURB MM	MEXBOL Index	1,220	0,305	0,246	1,042
Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB	México	OMAB MM	MEXBOL Index	1,367	0,270	1,159	0,740
Malta Internacional Airport	Malta	MIA MV	MALTEX Index	1,015	0,354	0,277	0,861
Aeroporto di Bologna	Italia	ADB IM	FTSEMIB Index	0,759	0,290	0,163	0,680
Auckland Internacional	Nueva Zelanda	AIA NZ	NZSE Index	1,095	0,984	0,312	1,090
Promedio aritmético							0,721

Notas:

^{a/} Adjusted beta.

^{b/} Bloomberg code: EFF_TAX_RATE.

^{c/} Bloomberg code: TOT_DEBT_TO_TOT_EQY.

Fuente: Bloomberg®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. Estructura de capital

33. En cuanto a la determinación de las ponderaciones de deuda y capital, Chisari *et al.* (1999)⁴⁴ señalan que existen dos métodos para calcular el nivel de apalancamiento y la participación del capital propio en el capital total: i) Valor en libros y ii) Valor de mercado. Al respecto:
- **Valor en libros:** Su principal ventaja es la estabilidad a lo largo del tiempo y su disponibilidad para todas las empresas.
 - **Valor de mercado:** Este enfoque presenta la desventaja de que la mayoría de las empresas no cotizan en bolsa, lo que dificulta el acceso a sus valores de mercado.
34. En este contexto, Chisari *et al.* (1999) destacan que, para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros. Por consiguiente, en el presente caso se emplearán los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario.
35. A la fecha de la elaboración de la presente Propuesta, la fuente de información financiera auditada que se dispone son los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023. Al respecto, en dicho documento se señala que, al cierre del ejercicio, la empresa presentó

información más actualizada para ambas variables; así, para el caso de Malta Internacional Airport se consideró la información al primer semestre de 2024 (30.06.2024), mientras que para el resto de operadores se consideró la información al tercer trimestre de 2024 (30.09.2024).

⁴³ 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.

⁴⁴ 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.

deuda financiera clasificada como “Deuda de Corto y Largo Plazo”, derivada del contrato de préstamo “Mini-Perm” suscrito entre LAP y las siguientes entidades: Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Société Générale. Este préstamo tiene como objetivos: i) el pago del préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) el financiamiento del programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión.

36. En relación con este préstamo, las Notas a los Estados Financieros del año 2023 especifican que su monto asciende a USD 1,25 millones, con un plazo de 7 años. Los intereses serán pagaderos trimestralmente los días 15 de marzo, 15 de junio, 15 de septiembre y 15 de diciembre. La tasa de interés aplicable se basa en el SOFR Compuesto Diario, más un margen del 2,50% hasta el 22 de diciembre de 2027, y del 2,75% a partir de esa fecha hasta el vencimiento del préstamo. Cabe señalar que el periodo de amortización iniciará el 15 de junio de 2027.
37. De la revisión de la información del Balance General de LAP del año 2023, se observa que, al cierre del ejercicio, el Activo Total de LAP estaba financiado tanto por fuentes externas (cuentas por pagar, deuda de largo plazo e ingresos diferidos) como por recursos propios (patrimonio neto), como se muestra en la siguiente tabla. Es importante destacar que la deuda a largo plazo formó parte del Pasivo No Corriente de LAP en dicho año, además de que, al cierre del ejercicio 2023, las principales fuentes de financiamiento de los Activos Totales de LAP fueron el Patrimonio Neto (47,5%) y la deuda financiera contraída (40,1%), la cual corresponde exclusivamente a deuda de largo plazo.

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

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

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Al respecto, dado que el año base considerado en la presente Propuesta es el 2024, el cálculo del Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) debe realizarse con información a dicho año. No obstante, debido a que a la fecha de la elaboración del presente informe aún no se dispone de los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024, para la estimación de los montos de deuda y capital correspondientes a dicho año se empleará la información contenida en el balance de comprobación de LAP al mes de diciembre de 2024⁴⁵, toda vez que dicha fuente permite una aproximación a los valores que se observarían en los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024.
39. En la siguiente tabla se detallan las cuentas del balance de comprobación consideradas para la estimación de los montos de deuda (Préstamos y obligaciones de largo plazo) y capital (Patrimonio Neto), al mes de diciembre de 2023⁴⁶ y 2024. Cabe señalar que en la documentación financiera consultada no se observa deuda financiera de corto plazo en la empresa.

⁴⁵ Información remitida mediante Carta N° C-LAP-GCF-2025-0005, recibida el 10.01.2025.

⁴⁶ Se presenta la información a diciembre de 2023 de manera ilustrativa, a efectos de evidenciar que, para dicho año, las cuentas consideradas coinciden con la información de los Estados Financieros Auditados 2023 presentada en la Tabla A-5 del presente Anexo.

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

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

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

Fuente: *Balances de comprobación de LAP.*

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

40. De este modo, a partir de los cálculos obtenidos para el 2024, el apalancamiento se calcula como el ratio de Deuda Financiera (en este caso, solo se observa deuda de largo plazo) sobre Patrimonio Neto, obteniéndose un valor de 0,988, tal como se detalla en la siguiente tabla⁴⁷.

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

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

Fuente: *Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.*

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

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

VI. Costo de la Deuda

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

⁴⁷ Cabe señalar que el Concesionario propone la utilización de un ratio objetivo de 56,39%, calculado como el promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030, sin presentar un sustento adicional. No obstante, dado que actualmente LAP, a diferencia de años anteriores, registra una deuda de largo plazo, se considera más adecuado utilizar la información real de endeudamiento reflejado en su documentación financiera para este análisis.

los desembolsos de principal como los pagos proyectados de amortización, intereses y otros costos derivados de la operación de financiamiento⁴⁸.

42. En este sentido, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162, recibida el 16 de octubre de 2024, LAP remitió los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda, tal como se detalla en la siguiente tabla⁴⁹. Cabe señalar que los montos agregados anuales hasta el 2023 fueron contrastados con el Estado de Flujos de Efectivo en los Estados Financieros Auditados de la empresa, mientras que los valores del periodo 2024-2028 corresponden a las proyecciones financieras de LAP respecto a su situación de financiamiento.

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

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

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

⁴⁸ 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.

⁴⁹ Dicha información fue remitida en el marco del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC; no obstante, su consideración en el presente procedimiento resulta relevante para efectos de la estimación del costo de deuda.

- "Puente" del cálculo de la tasa efectiva de deuda y considerar únicamente el costo del préstamo "Mini-perm", que es el único que afecta los flujos de caja futuros⁵⁰.
44. Cabe indicar que la inclusión del préstamo "Puente" podría llevar a una distorsión en el cálculo al incorporar costos de financiamiento que ya no están vigentes. Así, este ajuste es especialmente relevante, considerando que el enfoque propuesto es prospectivo y debería reflejar el costo real de la deuda que impactará en el servicio durante el periodo de evaluación.
45. Así, con base en esta información, se calcula la Tasa Interna de Retorno (TIR) trimestral a partir del flujo neto de la deuda⁵¹, determinando de este modo la tasa que garantiza que el Valor Actual Neto (VAN) de la diferencia entre desembolsos y pagos de la deuda sea cero. Este cálculo arroja una TIR trimestral de 1,78%. Posteriormente, al convertir esta tasa trimestral a una tasa anual para el cálculo del WACC, se obtiene un costo de la deuda para LAP en el presente caso equivalente a 7,33%⁵², tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla B-9 Cálculo del Costo de Deuda de LAP

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

⁵⁰ 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.

⁵¹ Esto es, Desembolsos – (Amortización + Intereses + Comisión de compromiso + Costo de emisión de deuda).

⁵² La conversión de la TIR trimestral (1,78%) a tasa anual se realiza mediante la fórmula de capitalización:

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

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

VII. Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO 4

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

A continuación, se presenta el sustento remitido por LAP en su Memorándum N° M-GPF-GSC-2024-0056, adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, con relación al cálculo del costo (en USD) por m² 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 1,965,691,171.⁵³ 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.
 - **Early Works:** Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimetral, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.

⁵³ Este importe está sujeto a algunos potenciales incrementos (contratos abiertos que se seguirán actualizando conforme se avance la ejecución del proyecto).

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

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

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

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

Tabla 16. Inversiones Terminal

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	285,232,634
Swing	162,529,618
Doméstico	88,284,070
Internacional	64,701,331
Señalética	4,362,738
Equipos aeroportuarios	70,855,617
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 cajas
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 (maquinas refrigerantes), torres de enfriamiento, sistemas de bombeo
Depósito de combustible	Sistema de almacenamiento de combustible: sistema de almacenamiento diario, exterior, aspiración, etc.

Fuente: Elaboración propia

a) Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside

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

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

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

Fuente: Elaboración propia

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

- **2211 Sanitary Facility (tratamiento de agua):** El factor de incidencia es 94.60%, calculado en base al consumo de 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

INFRAESTRUCTURA	NECESIDADES DIARIAS AGUA POTABLE
	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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 3: Planta de Tratamiento 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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	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/m ²)
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 (USD/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:

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

Cada uno de estos conceptos fueron definidos anteriormente. Para estimar los valores de la inversión transversal, es necesario, en primer lugar, clasificar estas inversiones de acuerdo a tres conceptos que han sido definidos para el proyecto: la zona Airside (lado aire), la zona Landside (lado tierra) y Contingency (contingencia) de acuerdo con el prorratoe de la inversión en función al nivel de inversión de cada concepto. Ello implica que para Landside, el porcentaje de asignación de la inversión sería de un 71%. El nivel de inversión por cada componente se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 33. Porcentaje de asignación Airside, Landside y Contingency

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

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

Tabla 34. Cálculo del Factor de Incidencia Terminal de Pasajeros

Inversión Landside (US\$)	1,085,867,884
Inversión Terminal de Pasajeros (US\$)	767,450,981
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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	265,000
Ratio US\$ / m²	74.43
Site Management	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Site Management	7,733,305
Área total terminal (m ²)	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 aeropuertos**

Los equipos aeropuertos 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 (RFRS)	NO
Maintenance Control Centre (CCM)	NO
IT Control Centre (CCT)	NO
Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	NO
Passenger Counting / Queue Management (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Fast Track Solution (Indicar en OPCIONAL)	NO
Access Control System (ACS)	Sí
Fire Alarm & [4.04] PVAS System Integration	Sí
Closed Circuit Television (CCTV) System	Sí
Perimeter Intrusion and Detection System (PIDS)	NO
Staff Badging System	NO
Automated Number Plate Recognition System (ANPR) System	NO
Panic Alarm / Help Point System	Sí
Screening System Integration	NO
Automatic Barrier Control System	NO
Crash Alarm System	Sí
Security System Integration (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Airside Security Checkpoint System	NO
Building Management System (BMS)	Sí
Seismos and Tsunami Alert System	Sí
Cable Management System	Sí
Public Address System (PAS) & [4.04] PVAS System	Sí
Network Management System (NMS)	NO
Information Security and Cyber Security (Indicar en OPCIONAL)	NO
Ground/Air Radio System	NO
Virtual Solution Hostine and Management	NO
Master Clock System	Sí
Local Area Network (LAN)	Sí
Airport Wireless System	Sí
Data Centre (Primary & Secondary)	NO
Communications Rooms	NO
Communications Cabinets	NO
Integration Test Facility (ITF)	NO
Structured Cabling System	Sí
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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	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 (m ²)	265,000
Ratio US\$ / m²	42.13
Site Management	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Site Management	4,377,611
Área total terminal (m ²)	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/m ²)	2,550.82	1,639.36
Ratio Generales (USD/m ²)	345.23	-
Ratio Transversales (USD/m ²)	305.16	172.74
Ratio Terminal + Generales + Transversales (USD/m²)	3,201.21	1,812.10

INFORME CONJUNTO N° 00280-2025-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° 0050-2025-PD-OSITRAN.

Fecha : 11 de diciembre de 2025.

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO, JAVIER EUGENIO MANUEL JOSE
Motivo: Firma Digital
Fecha: 11/12/2025 21:02:24 -0500

Firmado por:
JARAMILLO TARAZONA, Francisco FAU
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/12/2025 09:30:22 -0500

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

I. OBJETO

1. Emitir pronunciamiento sobre los recursos de reconsideración interpuestos por LATAM AIRLINES PERÚ S.A. (en adelante, LATAM AIRLINES), SKY AIRLINES PERÚ S.A.C. (en adelante, SKY AIRLINES), UNITED AIRLINES INC. SUCURSAL DEL PERÚ (en adelante, UNITED AIRLINES), AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ (en adelante, AMERICAN AIRLINES) y KLM - COMPAÑÍA REAL HOLANDESA DE AVIACIÓN KLM SUCURSAL DEL PERÚ (en adelante, KLM) contra la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de **Áreas de Mantenimiento Ejecutivo** para prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (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 06 de setiembre y 02 de diciembre de 2024, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES, KLM y AEROVIAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ presentaron solicitudes de emisión de mandatos de acceso para acceder a la facilidad esencial, entre otros, de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para brindar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el AIJC.
3. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0012-2025-PD-OSITRAN del 24 de enero de 2025, se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el AIJC (en adelante, Proyecto de Mandato).
4. Mediante los Oficios N° 0056, N° 0058, N° 0060, N° 0062, N° 0064, N° 0066 y N° 0054-2025-PD-OSITRAN, se notificó a LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES, KLM, AEROVIAS 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-2025-0260, recibida el 24 de febrero de 2025, y las Cartas S/N, recibidas entre el 24 y 26 de febrero de 2025, LAP y las Aerolíneas solicitantes del mandato, con excepción de AMERICAN AIRLINES, respectivamente, remitieron al Ositrán sus comentarios respecto del Proyecto de Mandato.
6. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN del 09 de abril de 2025 sustentada en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00068-2025-GRE-OSITRAN, el Ositrán dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en

Visado por: RODRIGUEZ HERRERA Oswaldo Jehosua FAU 20420248645 soft Motivo: Firma Digital Fecha: 11/12/2025 20:48:47 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES Luis Danilo FAU 20420248645 soft Motivo: Firma Digital Fecha: 11/12/2025 20:06:49 -0500

Visado por: ZEGARRA ROMERO Jose Hector FAU 20420248645 soft Motivo: Firma Digital Fecha: 11/12/2025 20:00:39 -0500

Visado por: ORTIZ VARIAS Cristian Ricardo FAU 20420248645 soft Motivo: Firma Digital Fecha: 11/12/2025 19:55:54 -0500

- Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (**Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo**); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso.
7. Mediante los Oficios N° 00323, N° 00324, N° 00325, N° 00326, N° 00327, N° 00328 y N° 00322-2025-PD-OSITRAN, se notificó a LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES, KLM, AEROVÍAS DE MÉXICO y LAP, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00068-2025-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° 0050-2025-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° 0050-2025-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° 00323-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán cumplió con notificar adecuadamente, entre otras, la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-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 07 de mayo de 2025, las aerolíneas LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES y KLM (en adelante, las Aerolíneas), presentaron recursos de apelación en contra de la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN.
 11. Mediante el Oficio N° 06852-2025-GSF-OSITRAN del 15 de mayo de 2025, se corrió traslado a LAP de los recursos de impugnación presentados por las Aerolíneas a efectos que, de estimarlo pertinente, presente sus alegaciones u observaciones que consideren necesarios dentro del plazo de cinco (5) días hábiles.
 12. Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-00210 recibida el 22 de mayo de 2025, LAP solicita se otorgue un plazo adicional de cinco (05) días hábiles respecto del plazo original otorgado mediante el Oficio N° 06852-2025-GSF-OSITRAN; a efectos de hacer sus comentarios a los recursos de impugnación presentados por las Aerolíneas.
 13. Mediante Oficios N° 07433, N° 07436, N° 07437 y N° 07439-2025-GSF-OSITRAN, se solicitó a AMERICAN AIRLINES, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES y SKY AIRLINES, 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 Oficio N° 07442-2025-GSF-OSITRAN de fecha 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 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 contra de la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN, como una situación de emergencia.

16. Mediante Cartas S/N, recibidas el 02 de junio de 2025, los usuarios intermedios LATAM AIRLINES y UNITED AIRLINES expresaron su posición respecto a si corresponde considerar sus recursos de reconsideración como una situación de emergencia.
17. El 14 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) emitió el Informe N° 00106-2025-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 Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo) en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.
18. El 21 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe N° 00182-2025-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 proveído del 22 de agosto de 2025, consignado en el Informe N° 00182-2025-IC-OSITRAN, la Gerencia General devolvió los documentos remitidos a fin de que sean elevados para aprobación del Consejo Directivo en su oportunidad.
20. El 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) remitió a la GSF el Informe N° 00130-2025-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 Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo) en el Nuevo Terminal del AIJC.

III. ANÁLISIS

21. 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° 0050-2025-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

22. De acuerdo con el numeral 3 del artículo 86¹ del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019- JUS (en adelante, TUO de la LPAG), es un deber de la autoridad, en los procedimientos administrativos, encauzar de oficio el procedimiento, cuando advierta cualquier error u omisión de los administrados, sin perjuicio de la actuación que les corresponda a ellos.
23. 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.

¹ TUO de la LPAG:

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

² TUO de la LPAG:

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

24. En el presente caso, mediante las Cartas S/N, recibidas el 07 de mayo de 2025, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES y KLM presentaron sus impugnaciones en contra de la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN calificándolas como recursos de apelación.
25. 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.
26. De otro lado, según el numeral 10 del artículo 9⁴ del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, ROF), establece como una de las funciones de la Presidencia Ejecutiva la de 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.
27. 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° 0050-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dictó el Mandato de Acceso como única instancia, 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.
28. Ahora bien, al tratarse de una decisión emitida por un órgano que constituye única instancia, la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN solo puede ser impugnada a través de un recurso de reconsideración, de conformidad con el artículo 219⁵ del TUO de la LPAG. En ese sentido, si bien las Aerolíneas 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.
29. 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° 0050-2025-PD-OSITRAN.
30. En consecuencia, en cumplimiento del deber de encauzamiento y el artículo 223 del TUO de la LPAG, las impugnaciones presentadas por las Aerolíneas deben ser calificadas como recursos de reconsideración.

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;
(...)"

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. (...)"

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

31. 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.
32. En el presente caso, la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-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.
33. 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 10 y 22 de abril de 2025, se notificó a LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES y KLM la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00068-2025-GRE-OSITRAN y el modelo económico de sustento; siendo que el 07 de mayo de 2025 se recibieron sus recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN.
34. 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	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.	14/04/2025	09/05/2025	07/05/2025
2	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.	11/04/2025	08/05/2025	07/05/2025
3	UNITED AIRLINES INC SUCURSAL DEL PERU	10/04/2025	07/05/2025	07/05/2025
4	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ	14/04/2025	09/05/2025	07/05/2025
5	KLM - COMPAÑÍA REAL HOLANDESA DE AVIACIÓN KLM SUCURSAL DEL PERÚ	22/04/2025	15/05/2025	07/05/2025

Elaboración: GAJ

35. 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

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, (...)."

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.

TUO de la LAPG, por lo que corresponde continuar con el procedimiento recursivo.

III.2. Sobre los recursos de reconsideración interpuestos por los Usuarios Intermedios

36. Mediante las Cartas S/N recibidas el 7 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron los recursos de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN, cuestionándola en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso y en el extremo de algunas cláusulas del Mandato de Acceso dictado.

III.2.1 Cláusulas del Mandato de Acceso, con excepción del valor del cargo de acceso

37. 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.

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

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. – (...)</p> <p>4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables</p> <p>4.2.1 Las Fases en las que se desarrollará el Contrato son: (i) Planificación y Diseño; (ii) Habilitación; y (iii) Operación.</p>	<p>Reiteramos nuestro comentario, ya que el aceptar el establecimiento de fases es permitir que LAP no cumpla con su obligación de entrega de áreas completamente habilitadas para uso y bajo ese criterio era el UI quien asuma el costo de la "habilitación" y esto es más claro en este servicio donde LAP simplemente ha eliminado la existencia de los Talleres, Oficinas y Área de Mantenimiento diferenciadas como existe en el terminal actual.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>El establecimiento de fases en el desarrollo del Mandato —Planificación y Diseño, Habilitación y Operación— no exime al Concesionario de su obligación de entregar áreas disponibles y funcionales para la prestación del servicio esencial de mantenimiento preventivo de aeronaves (Área de Mantenimiento Ejecutivo). Así ha sido precisado en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN.</p> <p>Las fases establecidas en el contrato responden a un escenario previsible y razonable ante la posibilidad de que las aerolíneas consideren necesario realizar adecuaciones adicionales a las áreas asignadas, en función de sus particularidades operativas. Dicha fase reconoce que algunas aerolíneas pueden requerir equipamiento, instalaciones complementarias o adecuaciones puntuales que no son responsabilidad del Concesionario, sino decisiones propias de cada UI.</p> <p>Sin embargo, ello no constituye una obligación para los UI, ni traslada costos adicionales. Las modificaciones solo aplicarán si son requeridas por decisión de los propios UI y deberán ejecutarse conforme a los procedimientos previstos por el Concesionario, en su calidad de responsable de la administración de los bienes de la concesión.</p> <p>Cabe precisar que se trata de un terminal completamente nuevo, que no presenta condiciones heredadas de infraestructura mejorada por terceros,</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>como ocurrió en el terminal antiguo. Por tanto, no puede exigirse la réplica exacta de ambientes previos —como talleres, oficinas o espacios diferenciados de mantenimiento— cuya existencia fue producto de inversiones no necesariamente realizadas por el Concesionario.</p> <p>Por otro lado, el hecho de que la infraestructura entregada tenga un diseño funcional integral, no limita ni condiciona el uso que los Usuarios Intermedios (UI) puedan darle, siempre que dicho uso esté vinculado al objeto del servicio esencial (mantenimiento preventivo). Los UI pueden determinar internamente si el espacio se utiliza como almacén, oficina de mantenimiento o taller de apoyo, de acuerdo con sus necesidades operativas. Esta flexibilidad operativa no transgrede el mandato ni genera cargas adicionales para los usuarios intermedios.</p> <p>Dicho esto, dado que los argumentos planteados por los Usuarios Intermedios son, en esencia, los mismos, se mantiene el texto del mandato de acceso.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. – (...) 4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables 4.2.2 <i>Sin perjuicio de las obligaciones reguladas en esta cláusula, el alcance total, lineamientos técnicos y obligaciones particulares de las Fases de Planificación y Diseño, y de Habilitación se desarrollan principalmente en el Manual HUMO o documento que establezca LAP en caso dicho documento técnico se modifique, mientras que los Anexos de Condiciones Generales de Contratación y de Condiciones Particulares de Contratación se centran principalmente en la ejecución de la Fase de Operación del Contrato.</i>	Ídem comentario anterior.	Sin comentarios.	Ver comentario cláusula 4.2.1 Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. – (...) 4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables 4.2.3 <i>La Fase de Planificación y Diseño inicia desde la fecha indicada en las Condiciones Particulares de Contratación y comprenderá: (i) el desarrollo del diseño y layout del Área, (ii) la elaboración del Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo de los</i>	Ídem comentario anterior.	Sin comentarios.	Ver comentario cláusula 4.2.1 Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>trabajos de Habilitación que se realizarán en el(las) Área(s); los que deben ser revisados y aprobados por LAP, y (iii) la obtención de todas las Licencias necesarias para la ejecución de la Fase de Habilitación.</p>			
<p>Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. – (...)</p> <p>4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables</p> <p>4.2.4 Completadas todas las obligaciones correspondientes a la Fase de Planificación y Diseño, se dará inicio a la Fase de Habilitación, la cual comprenderá: (i) la entrega del(las) Área(s) según lo establecido en el presente documento, incluyendo los requisitos que se detallan en la cláusula 6.1.2 siguiente, (ii) la ejecución total de los trabajos de Habilitación del(las) Área(s), que deberá ser aprobado por LAP, y (iii) la ejecución del Operational Readiness and Airport Transition (ORAT).</p>	<p>Respecto a los trabajos que constituyen modificaciones menores —como la instalación de racks u otros acondicionamientos técnicos sin afectación estructural ni funcional—, debe aclararse que estos no requieren un tratamiento diferenciado ni fases adicionales, pues ya se encuentran contemplados dentro del procedimiento ejecutivo y ágil previsto para las mejoras conforme a la cláusula 16 del Contrato.</p> <p>El procedimiento establecido en la cláusula 16 fue diseñado precisamente para viabilizar intervenciones menores sin necesidad de tramitaciones extensas. Incluir fases adicionales para este tipo de actuaciones no solo resultaría redundante, sino que podría generar demoras innecesarias y conflictos interpretativos sobre la naturaleza del trabajo a ejecutar.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Por otro lado, como se mencionó anteriormente, si bien el Concesionario entregará áreas listas para operar, las aerolíneas pueden requerir realizar una serie de modificaciones y adecuaciones al espacio de acuerdo a su operación, como la instalación de racks u otros acondicionamientos técnicos. Dichos acondicionamientos deben de llevarse a cabo siguiendo los procedimientos que LAP establece en el marco de sus facultades como Concesionario y responsable de los bienes de la Concesión.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. – (...)</p> <p>4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables</p>	<p>Se reitera lo señalado anteriormente en relación con las menciones a "fases" dentro del procedimiento contractual. Estas referencias deben ser eliminadas, en tanto generan confusión respecto a un proceso escalonado que no se encuentra normativamente previsto ni justificado para los casos analizados.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Por otro lado, cabe señalar que la incorporación de fases como la de "Habilitación" no introduce un procedimiento escalonado injustificado ni una carga adicional, sino que responde a la necesidad de establecer un marco operativo ordenado para la</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>4.2.5 Durante la Fase de Habilitación del(las) Área(s), el USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener el(las) Área(s) debidamente cercada(s) y cubierta(s) según las Normas y Procedimientos de Operación de LAP y cualquier otro lineamiento indicado por LAP. En dicho caso, deberá cumplir con los requisitos que LAP le informe para colocar la señalética correspondiente.</p>	<p>El contrato no contempla fases secuenciales como requisito obligatorio para la ejecución de mejoras o acondicionamientos menores. Mantener esta terminología sin base jurídica puede inducir a interpretaciones erróneas sobre los tiempos, condiciones de aprobación y responsabilidades de las partes.</p>		<p>implementación del servicio esencial en un nuevo entorno aeroportuario, sin precedentes físicos ni funcionales respecto del terminal antiguo.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. – (...)</p> <p>4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables (...)</p> <p>4.2.6.2 Elaborar el Cronograma de Ejecución que será aprobado por LAP, de acuerdo al plazo y disposiciones establecidas en el Manual HUMO o documento que lo complemente y/o sustituya para las Fases de Planificación y Diseño y Habilitación del(las) Área(s). Dicho Cronograma de Ejecución deberá ajustarse a los plazos e hitos establecidos para la integración con el Proyecto New Lim, los cuales serán comunicados por LAP y podrán ser modificados por éste dando previo aviso al USUARIO INTERMEDIO. Todos los plazos del Cronograma de Ejecución deberán mostrar una holgura</p>	<p>Se reitera la objeción ya formulada respecto al establecimiento de "Fases". Esta terminología no corresponde al marco contractual vigente, introduce confusión y no se encuentra prevista como condición procedural o estructural para la ejecución de mejoras o adecuaciones menores.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>respecto de los plazos en el cronograma de integración del Proyecto New Lim, según lo que LAP disponga.</p>			
<p>Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. – (...)</p> <p>4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables (...) 4.2.6.2 (...)</p> <p><i>El USUARIO INTERMEDIO queda eximido de responsabilidad si los plazos e hitos para la integración con el Proyecto New Lim sufren retrasos por Causas No Imputables al USUARIO INTERMEDIO, afectando el cumplimiento del Cronograma de Ejecución, en cuyo caso el USUARIO INTERMEDIO queda exonerado de la aplicación de Penalidades.</i></p>	<p>Los requisitos previstos resultan desproporcionados considerando que se trata de simples trabajos de adecuación o acondicionamiento de áreas, sin alteración estructural o funcional sustantiva. Conforme a lo estipulado en la cláusula 16, todos estos trabajos deben considerarse "Mejoras", y seguir el procedimiento allí establecido, sin exigencias adicionales.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, respecto al comentario de los UI, quienes sostienen que los requisitos serían excesivos tratándose de trabajos de acondicionamiento o adecuación, es importante precisar que el numeral 4.2.6.2 no establece nuevas cargas u obligaciones adicionales, sino que, por el contrario, exonera expresamente de responsabilidad y penalidades al USUARIO INTERMEDIO en caso de que los plazos se vean afectados por causas no imputables.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. – (...)</p> <p>4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables (...) 4.2.6.2 (...)</p> <p><i>De igual manera, si el USUARIO INTERMEDIO requiriese una actualización al Cronograma de</i></p>	<p>La reiteración del texto: "Si la actualización se realiza por causa del USUARIO INTERMEDIO..." debe eliminarse. Además, no resulta jurídicamente aceptable que se imponga una renuncia anticipada a derechos frente a incumplimientos atribuibles exclusivamente a LAP, como ha ocurrido con las sucesivas postergaciones del calendario de entrega del nuevo terminal, responsabilidad plenamente verificada por OSITRAN.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, el numeral regula la posibilidad de actualizar el cronograma de ejecución a solicitud del Usuario Intermedio, siendo la única forma de que éste pierda su derecho a reclamar en caso el retraso y actualización del cronograma sea por causa imputable a él mismo.</p> <p>La cláusula aprobada no impide el ejercicio de derechos ante situaciones en las que pueda verificarse un</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><i>Ejecución, podrá solicitarlo a LAP siguiendo el procedimiento definido en el Manual HUMO o el documento que lo sustituya y/o complemento. El USUARIO INTERMEDIO acepta que no tendrá derecho a compensación o reclamo en contra de LAP por las eventuales modificaciones y/o retrasos en los hitos y cronogramas señalados en el presente numeral, ni por sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas. Si la actualización se realiza por causa del USUARIO INTERMEDIO, este acepta que no tendrá derecho a compensación o reclamo en contra de LAP por las eventuales modificaciones y/o retrasos en los hitos y cronogramas señalados en el presente numeral, ni por sus consecuencias, no pudiendo el USUARIO INTERMEDIO oponerse a las mismas.</i></p>	<p>El principio de buena fe contractual y el derecho a reclamar por incumplimientos ajenos no pueden ser renunciados anticipadamente cuando afectan directamente la ejecución del contrato y provienen de hechos imputables únicamente a la contraparte. La cláusula, tal como está redactada, vulnera estos principios básicos.</p>		<p>incumplimiento imputable a LAP, sino que establece, de manera razonable, que la sola variación de hitos y cronogramas no generará per se derecho a compensación, salvo que se pruebe un perjuicio concreto y una responsabilidad directa.</p> <p>Asimismo, el texto diferenciado para los supuestos en que la actualización sea solicitada por el propio UI no es reiterativo ni innecesario, sino que busca delimitar las consecuencias operativas de dichas solicitudes en términos de cronograma y eventuales impactos.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. – (...)</p> <p>4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables (...)</p> <p>4.2.6.3 <i>El USUARIO INTERMEDIO conoce y acepta que, para efectos del correcto desarrollo del Proyecto New Lim, se requiere de la intervención y correcta coordinación de LAP, y en general de todos los contratistas que colaboren en los trabajos de construcción del Nuevo Terminal. En todos los casos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a canalizar todas las coordinaciones a través de LAP. Para estos efectos, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a mantener un estrecho nivel de coordinación con LAP a fin de alinear la ejecución del Contrato con la ejecución del Proyecto New Lim; en consecuencia, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a trabajar en coordinación constante con LAP. Dichas coordinaciones comprenden, entre otros: i) todo lo relativo a los trabajos para la Habilitación del(las) Área(s); y, ii) todo lo relativo a la integración e interfaces, tanto físicas, eléctricas, de datos y de sistemas, asociadas a la habilitación del(las) Área(s).</i></p>	<p>Reiteramos nuestra propuesta de texto. Este texto mantiene la obligación de coordinación sin trasladar responsabilidades propias de LAP ni imponer cargas excesivas al USUARIO INTERMEDIO.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Cabe precisar, que no se traslada obligaciones propias del Concesionario a los Usuarios Intermedios ni se impone cargas desproporcionadas, sino que se establece una obligación de coordinación necesaria para asegurar la adecuada integración del servicio esencial dentro del entorno técnico y logístico del Proyecto New Lim. La obligación de coordinar no implica asumir responsabilidades por el desarrollo global del proyecto.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. –</p> <p>(...) 4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables</p> <p>(...) 4.2.7 <i>El USUARIO INTERMEDIO declara conocer plena y perfectamente el estado y situación legal de(las) Área(s), y ha verificado su situación y características técnicas, todo lo anterior sobre la base y limitado a la información que le ha brindado LAP, por lo que, no podrá considerar la falta de documentación o de información como una justificación de eventuales retrasos en la ejecución del Contrato. El USUARIO INTERMEDIO deberá tramitar u obtener los documentos que necesite sobre el(las) Área(s), con la debida anticipación, a efectos de no entorpecer el cumplimiento de la ejecución del Contrato.</i></p>	<p>Reiteramos que es obligación de LAP informar la situación del área antes de la suscripción del contrato, entregándola en condiciones óptimas. Asimismo, expresamos que lo añadido luego de la segunda reunión tampoco debe ser aceptado debido a que abre la posibilidad de que LAP no brinde la información adecuada respecto al área (características técnicas, estado, entre otros) y en ese caso el UI no tendrá la posibilidad de considerar aquello como una falta de documentación, ya que se deben limitar a lo entregado por LAP (sea completo o no).</p> <p>Ahora bien, consideramos pertinente citar lo estipulado en los artículos 8, 20 y 41 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del OSITRAN:</p> <p>"Artículo 8.- Principios aplicables. - f) Principio de plena información: Los solicitantes del Acceso deben contar con la información necesaria para evaluar y negociar las Condiciones de Acceso a la Facilidad Esencial, con el fin de que puedan tomar la decisión de entrar al mercado respectivo". [Énfasis agregado].</p> <p>"Artículo 20.- Difusión de la información.- Es obligatorio que la Entidad Prestadora haga pública, como mínimo a través de su página web, la siguiente información: a) El Reglamento de Acceso de la Entidad Prestadora.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>En ninguno de los artículos del REMA citados por las aerolíneas, se establece la obligación de LAP de compartir las características específicas de cada una de las áreas con las que cuenta el terminal. En el marco del procedimiento de emisión del Mandato de Acceso, es Ositrán quien determina el cargo de acceso en función a las áreas designadas como facilidades esenciales, conforme lo establecido en el REMA.</p> <p>Asimismo, la declaración de las aerolíneas en el sentido que conocen "el estado y situación legal de(las) Área(s)," y han verificado "su situación y características técnicas", tiene como sustento la información que la Entidad Prestadora les haya brindado y se encuentra limitado a tal información.</p> <p>Por tanto, carece de asidero afirmar que la inclusión de la cláusula conlleva la imposibilidad de las aerolíneas de catalogar un incumplimiento por falta de información, toda vez que esto sí será posible respecto de aquella información que no haya sido proporcionada por la Entidad Prestadora.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>b) Los requisitos o manuales técnicos, ambientales y de seguridad específicos a la infraestructura donde se solicita Acceso.</p> <p>c) El grado de utilización de la infraestructura, según los estándares relevantes para cada una, incluyendo la frecuencia y horarios donde sea pertinente.</p> <p>d) Las condiciones de contratación, así como las políticas comerciales y operativas de la Entidad Prestadora.</p> <p>e) Los proyectos de Contratos de Acceso presentados a OSITRAN.</p> <p>(...)</p> <p>La información a la que se hace referencia en los incisos b), c) y d) del presente artículo, deberá estar disponible en la misma oportunidad que se inicie el proceso de atención a la solicitud de Acceso.</p> <p>La Entidad Prestadora está impedida de negar el otorgamiento del derecho de Acceso a los usuarios intermedios solicitantes del mismo, basándose en información que no haya sido previamente puesta en conocimiento de éstos. El incumplimiento por parte de las Entidades Prestadoras de la presente obligación será considerado como infracción, y por tanto está sujeto a la aplicación del Reglamento de Infracciones y Sanciones". [Énfasis agregado].</p> <p>"Artículo 41.- Registro y difusión de Contratos de Acceso.-</p> <p>Las Entidades Prestadoras establecerán una base de datos que contenga la</p>		

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>información general y relevante sobre los Contratos de Acceso, Mandatos y demás información referida en el Artículo 20, la cual se difundirá en la página web de la Entidad Prestadora.</p> <p>La Entidad Prestadora que celebre un Contrato de Acceso, reciba un Mandato o requiera proporcionar información relevante para el Acceso, tiene la obligación de registrarla en la referida base de datos, a más tardar a los cinco (05) días de la celebración del Contrato o de haber recibido el Mandato. El incumplimiento de esta obligación por parte de las Entidades Prestadoras será considerado como infracción, y por tanto está sujeto a la aplicación del Reglamento de Infracciones y Sanciones". [Énfasis agregado].</p> <p>Como se puede observar, LAP se encuentra legalmente obligado a compartir la información pertinente a los UI respecto a las características técnicas y la situación del Área de Oficinas Operativas, y, en caso no cumpla con ello, será sancionado siguiendo lo establecido en el Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN.</p> <p>Sin embargo, los UI no pueden declarar que cuentan con un conocimiento pleno del estado y la situación legal del Área, si es que esta información se debe limitar a la que comparta LAP (sea completa o no). Esto conlleva a que los UI no puedan catalogar un incumplimiento de LAP como una "falta de documentación" en tanto ésta</p>		

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>depende de lo entregado por la empresa operadora. Por tanto, consideramos que lo adecuado, a fin de que el Proyecto de Mandato de Acceso se conduzca con el REMA, es que se elimine esta cláusula del contrato.</p>		
<p>Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. –</p> <p>(...)</p> <p>4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables</p> <p>(...)</p> <p>4.2.9 (...)</p> <p><i>Se deja constancia que la inspección antes mencionada es referida única y exclusivamente respecto al cumplimiento de las obligaciones del USUARIO INTERMEDIO establecidas en el Contrato y del estricto cumplimiento de los requerimientos de LAP. El hecho de que se realice o no una inspección y que LAP emita o no una observación o No Conformidad, no liberará al USUARIO INTERMEDIO de sus obligaciones y garantías establecidas en el Contrato, siendo el único y exclusivo responsable de la Habilitación y Operación del Contrato.</i></p>	<p>En concordancia con lo observado, resulta necesario cuestionar la inclusión de una fase de "habilitación", considerando que cualquier trabajo que se ejecute en las instalaciones podría clasificarse como parte del proceso de mejora o acondicionamiento, sin que ello implique una habilitación per se. Esta ambigüedad puede generar interpretaciones erróneas respecto a las responsabilidades contractuales.</p> <p>Debe decir: "<i>Se deja constancia que la inspección antes mencionada es referida única y exclusivamente respecto al cumplimiento de las obligaciones del USUARIO INTERMEDIO establecidas en el Contrato y del estricto cumplimiento de los requerimientos de LAP. El hecho de que se realice o no una inspección y que LAP emita o no una observación o No Conformidad, no liberará al USUARIO INTERMEDIO de sus obligaciones y garantías establecidas en el Contrato, siendo el único y exclusivo responsable de la Habilitación y Operación del Contrato.</i>"</p> <p>Esta precisión es fundamental para delimitar claramente las competencias de LAP, evitando que su eventual inacción sea interpretada como una</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Cabe señalar que el argumento expuesto por los UI, no introduce elementos nuevos ni distintos respecto a los ya planteados anteriormente. Se trata de una reiteración de su objeción al uso del término "Habilitación", sin aportar fundamentos adicionales ni una perspectiva diferente que justifique la modificación del texto aprobado.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>convalidación tácita. Asimismo, se reitera que las áreas deben estar habilitadas no como condición previa de LAP, sino para cumplir su función como oficinas operativas, de conformidad con los fines del contrato.</p>		
<p>Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. –</p> <p>(...)</p> <p>4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables</p> <p>(...)</p> <p>4.2.9 (...)</p> <p>Asimismo, se deja constancia de que la obligación del USUARIO INTERMEDIO de permitir irrestrictamente las inspecciones supone, además de lo antes indicado, que, cuando LAP requiera realizar las inspecciones, el USUARIO INTERMEDIO deberá estar en el(las) Área(s) y dar todas las facilidades del caso. Para ello, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a que esté presente, durante las inspecciones, en calidad de responsable, el jefe o responsable de la obra; ello, con la finalidad de que LAP pueda obtener respuestas a sus preguntas y observaciones en el mismo momento de las inspecciones.</p>	<p>Tal como se ha señalado anteriormente, permitir visitas sin programación previa puede generar afectaciones en la operación regular de los USUARIOS INTERMEDIOS. En particular, podría producirse una interrupción injustificada de las actividades o la imposibilidad de atención por parte del personal, en caso de no contar con presencia suficiente.</p> <p>En observancia al principio de razonabilidad y eficiencia operativa, debe establecerse un mecanismo de notificación previa que permita a los UI ordenar su funcionamiento sin obstaculizar las labores de inspección. Aún en el caso de visitas no programadas (por motivos fundados), estas no deberían interferir con las funciones esenciales del UI.</p> <p>La acción sugerida por LAP implicaría, en la práctica, exigir la disponibilidad permanente de personal con capacidad de toma de decisiones, lo cual carece de sustento técnico-operativo y representa una carga desproporcionada para los UI.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Como señalamos en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, las inspecciones a las áreas tienen como finalidad la verificación del cumplimiento del objeto del Contrato de Acceso, por tanto, si tienen un pre aviso o una programación previa, no sería posible detectar incumplimientos o actividades que desnaturalicen el objeto del mandato.</p> <p>Cabe precisar, que la obligación del UI de permitir las inspecciones no implica que estas se realicen de forma arbitraria y sin consideración a su operatividad, sino que responde a la necesidad de garantizar la supervisión efectiva del cumplimiento de las obligaciones contractuales.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. –</p> <p>(...) 4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables (...)</p> <p>4.2.10 <i>Otorgar acceso al OSITRAN a: (i) el(las) Área(s) donde se ejecuten los trabajos de Habilitación; y, (ii) la documentación necesaria; cuando así el OSITRAN lo requiera.</i></p>	<p>En atención a lo señalado, la redacción del acceso otorgado al OSITRAN debe precisar que las áreas a las que se refiere se encuentran debidamente habilitadas y en condiciones de operar como oficinas funcionales.</p> <p>Es importante eliminar la referencia a "trabajos de habilitación", ya que su inclusión genera ambigüedad respecto a las etapas previas al uso operativo de los espacios. El énfasis debe centrarse en que las áreas estén listas y funcionales para fines de supervisión, conforme a los fines regulatorios de OSITRAN.</p>	Sin comentarios.	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Cabe precisar, que los UI reiteran argumentos ya expuestos previamente, sin incorporar elementos nuevos ni sustanciales que justifiquen una modificación al texto aprobado.</p> <p>La referencia a "trabajos de Habilitación" es plenamente coherente con las etapas propias del Mandato y permite a OSITRAN ejercer su labor supervisora.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Cuarta. - Plazo de vigencia y Fases del Contrato. –</p> <p>(...) 4.2 Fases del Contrato y lineamientos aplicables (...)</p> <p>4.2.12 <i>Una vez concluida la Fase de Habilitación, el USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP una copia de los planos as built del(las) Área(s) por especialidad, de acuerdo y dentro del plazo informado por LAP para tal efecto, de ser el caso, y un reporte que dé cuenta de los trabajos realizados, los que deberán estar debidamente suscritos por el arquitecto o ingeniero responsable y colegiado.</i></p>	<p>Reiteramos que LAP no está entregando entonces una oficina habitada o está utilizando el término habilitación cuando corresponde utilizar un término más conciso como mejoras, que no se preste a mal interpretaciones.</p>	Sin comentarios.	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Quinta. - Cargo de Acceso y forma de pago. –</p>	<p>Hay un error en la redacción (necesarios2, debe decir: necesarios) y además debe de ser conforme a lo</p>	Sin comentarios.	<p>Esta cláusula no fue materia de controversia entre las partes. En consecuencia, fue aprobada conforme a</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>5.4 <i>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 realizar, oportunamente, los trámites necesarios, siempre y cuando LAP lo sustente.</i></p>	<p>señalado en el Mandato de Acceso de Equipaje Rezagado, el cual dice:</p> <p><i>"El pago del Cargo de Acceso y cualquier otro monto que el USUARIO INTERMEDIO adeude a LAP en virtud del Contrato, 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 Contrato libremente a terceros. 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, siempre y cuando LAP lo sustente."</i></p>		<p>lo acordado entre las partes, reflejando un entendimiento común sobre la forma de pago y la posibilidad de cesión de flujos.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO. -</p> <p>6.1 Entrega de (las) Áreas:</p> <p>6.1.3 <i>La entrega de la posesión del(las) Área(s) al USUARIO INTERMEDIO por parte de LAP o un tercero que LAP designe, se realizará una vez cumplidos los siguientes requisitos:</i></p> <p>i. <i>De ser el caso, la aprobación de LAP del Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo que contenga el diseño final del proyecto de Habilidades.</i></p> <p>ii. <i>La Garantía de Fiel Cumplimiento y las Pólizas de Seguro estén vigentes.</i></p>	<p>Mantenemos nuestra observación respecto a la eliminación del numeral i del artículo 6.1.3, ya que su redacción actual permite a LAP condicionar la entrega del área a su aprobación del Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo. Este requisito resulta incompatible con la naturaleza de una facilidad esencial, la cual debe encontrarse completamente habilitada desde el inicio del acceso. En un mandato de acceso, no corresponde trasladar al Usuario Intermedio el costo ni la responsabilidad de "habilitar" espacios básicos como talleres, oficinas u otros ambientes operativos.</p> <p>Por ello debe eliminarse el primer numeral y quedar de esta forma:</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Cabe precisar, que la revisión previa no implica que la facilidad esencial no esté habilitada, sino que reconoce que el UI podría requerir realizar ciertas adecuaciones para fines funcionales propios. Asimismo, no se está trasladando al UI la responsabilidad de habilitar integralmente el área, sino únicamente de coordinar con LAP cuando se requiera introducir modificaciones específicas, lo que no desnaturaliza la esencia del acceso ni supone un condicionamiento indebido.</p> <p>El ítem i) de la cláusula contiene el texto "De ser el caso", el cual implica una</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<i>iii. El USUARIO INTERMEDIO no tenga deudas vencidas frente a LAP</i>	<p>"6.1.3 La entrega de la posesión del(las) Área(s) al USUARIO INTERMEDIO por parte de LAP o un tercero que LAP designe, se realizará una vez cumplidos los siguientes requisitos:</p> <p>i. La Garantía de Fiel Cumplimiento y las Pólizas de Seguro estén vigentes.</p> <p>ii. El USUARIO INTERMEDIO no tenga deudas vencidas frente a LAP."</p>		<p>situación hipotética, es decir, no necesariamente va a suceder.</p> <p>En el presente caso, salvo que los Usuarios Intermedios pretendan llevar a cabo la ejecución de una obra que forme parte de la habilitación dentro de las facilidades esenciales, deberán de presentar la información requerida por LAP.</p> <p>Si los Usuarios Intermedios consideran que no es necesario llevar a cabo una fase de habilitación sobre las áreas entregadas no resultaría aplicable el requisito establecido en el ítem i).</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO. - <p>6.1 Entrega de (las) Áreas: (...)</p> <p>6.1.5 Desde la fecha en que se produzca la entrega del(las) Área(s) al USUARIO INTERMEDIO, este último tendrá a su exclusivo cargo y responsabilidad la posesión, protección, seguridad, vigilancia, control, cuidado y custodia de: (i) el(las) Área(s); y, (ii) las construcciones, hasta la fecha en que cumpla con la devolución de ésta(s) a favor de LAP, conforme a lo indicado en esta cláusula.</p>	<p>La noción de una supuesta "fase de habilitación" para áreas como oficinas ejecutivas o de mantenimiento, no tiene sustento en el texto del mandato ni en ninguna diferenciación entre tipos de habilitación. La categoría de "oficina gris" o vacía, según la definición propuesta, es improcedente. Las intervenciones que el Usuario Intermedio pudiera realizar deben entenderse como mejoras, no como habilitación previa al uso.</p>	Sin comentarios.	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, la cláusula formaliza que, una vez recibida la facilidad esencial, el UI asume la custodia y responsabilidad del espacio, sin prejuzgar sobre su estado inicial ni sobre las obligaciones de LAP en cuanto a su entrega. No establece limitaciones respecto a la entrega de talleres u oficinas de mantenimiento, sino que define con claridad las responsabilidades del UI una vez que recibe el área.</p> <p>Por lo mismo, deben desestimarse los</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
			argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO. - 6.3 Condiciones generales referidas al(las) Área(s) y las reglas de uso <i>6.3.1 El USUARIO INTERMEDIO declara conocer que el(las) Área(s) es(son) un(os) espacio(s) físico(s) vacío(s) y que es de su cuenta, costo y riesgo, la habilitación de la infraestructura que haga falta y sea necesaria para el desarrollo íntegro del Contrato y de sus Actividades, de acuerdo con su Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo, según criterio de LAP, lo que incluye, pero no se limita a, los conceptos que involucran las Fases y las Mejoras a lo largo de la vigencia del Contrato, que sean necesarias para la ejecución del mismo.</i>	Debe mantenerse la redacción actual del numeral 6.3.1, donde se reconoce expresamente que las áreas entregadas se encuentran en condiciones adecuadas para desarrollar las actividades establecidas en el mandato. Modificar esta disposición abriría la puerta a una entrega deficiente de la facilidad esencial, vaciando de contenido la obligación de garantizar el acceso efectivo al servicio.	Sin comentarios.	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Cabe precisar, que la cláusula no implica una entrega deficiente del Área, sino que establece con claridad que el espacio es entregado vacío y que corresponde al USUARIO INTERMEDIO acondicionarlo conforme a sus necesidades operativas específicas.</p> <p>Por lo mismo, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO. - 6.4 Ocupación del(las) Área(s) <i>6.4.1 El USUARIO INTERMEDIO será el único responsable por la planificación, diseño, mantenimiento, habilitación y operación del(las) Área(s) conforme a lo previsto en el Contrato.</i>	Mantenemos nuestra observación respecto al numeral 6.4.1, en tanto atribuye al Usuario Intermedio obligaciones que corresponden exclusivamente a LAP. No resulta procedente asignarle la responsabilidad de planificar, diseñar ni habilitar las áreas, puesto que el acceso debe darse sobre una facilidad esencial ya operativa. En los supuestos en que el Usuario Intermedio execute alguna intervención, esta se encuentra regulada	Sin comentarios.	<p>Los argumentos presentados en esta reconsideración repiten observaciones ya formuladas y evaluadas previamente, sin introducir nuevos elementos que justifiquen una modificación al texto aprobado.</p> <p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Asimismo, cabe precisar que la cláusula no traslada obligaciones estructurales del Concesionario al Usuario Intermedio, como se mencionó en</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>bajo el régimen de Mejoras, no de habilitación.</p> <p>En consecuencia, debe ajustarse la redacción a fin de evitar trasladar obligaciones estructurales del concesionario al Usuario Intermedio.</p>		<p>párrafos anteriores, sino que establece que la necesidad de la habilitación de las áreas la deciden las mismas aerolíneas en función a sus requerimientos operativos.</p> <p>Por lo mismo, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO. -</p> <p>6.4 Ocupación del(las) Área(s)</p> <p>6.4.10 <i>En caso se verifique que el USUARIO INTERMEDIO se encuentra realizando Actividades diferentes a las establecidas en el Anexo N°1 – Condiciones Particulares en el (las) Área(s) del presente Contrato, previo apercibimiento por parte de LAP, el USUARIO INTERMEDIO, procederá a desocupar el Área en un plazo de quince (15) Días Hábiles. Sin perjuicio de ello, toda vez que el USUARIO INTERMEDIO realizó actos que desnaturalizaron el objeto del Contrato, este se dará por resuelto desde el día en que LAP notifique dicho incumplimiento a este, siendo de aplicación a partir de dicho momento las condiciones comerciales vigentes.</i></p>	<p>Mantenemos nuestra observación respecto a este numeral, ya que configura una cláusula resolutoria expresa basada únicamente en el criterio unilateral de LAP, sin prever mecanismo alguno para que el Usuario Intermedio pueda ejercer su derecho de defensa o subsanar la supuesta infracción. Esta situación ya ha generado conflictos anteriores, como cuando LAP pretendió modificar la naturaleza de un área operativa utilizada por el gerente del aeropuerto a categoría comercial, lo que fue materia de controversia hasta el Tribunal de Solución de Controversias.</p> <p>Esta redacción no solo genera un desequilibrio contractual contrario al principio de equivalencia prestacional, sino que además infringe los artículos 1429 y 1430 del Código Civil, que exigen: (i) la notificación previa al incumplidor con un plazo razonable para subsanar, y (ii) la determinación precisa de la prestación cuya inobservancia daría lugar a la resolución. El término "actos que desnaturalicen el contrato"</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>El objeto de este Mandato de Acceso es ceder en arrendamiento a los Usuarios Intermedios, las facilidades esenciales a fin de que sean destinadas a brindar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas, estableciendo los términos, condiciones y cargos aplicables. En tales facilidades solo se pueden realizar actividades vinculadas al servicio para el cual son provistas, de manera consistente con el objetivo de hacer un uso eficiente de la infraestructura necesaria para su prestación.</p> <p>Cabe señalar, que los argumentos presentados en esta reconsideración repiten observaciones ya formuladas y evaluadas previamente, sin introducir nuevos elementos que justifiquen una modificación al texto aprobado.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>resulta excesivamente amplio e impreciso.</p> <p>De mantenerse esta cláusula, se recomienda establecer: (i) Un procedimiento previo de comunicación que otorgue al Usuario Intermedio un plazo razonable para subsanar o formular descargos, y (ii) La posibilidad de someter el desacuerdo a OSITRAN antes de la resolución, conforme a lo previsto en el artículo 53 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias, que otorga al Tribunal un plazo mínimo de veinte (20) días para resolver.</p>		
<p>Cláusula Sexta. - Declaración del USUARIO INTERMEDIO. -</p> <p>6.4 Ocupación del(las) Área(s)</p> <p>6.4.11 <i>El incumplimiento a que se refiere el numeral anterior no podrá ser objeto del mecanismo de subsanación a que hace referencia la Cláusula Décimo Tercera.</i></p>	<p>Reiteramos nuestra objeción, por los mismos fundamentos señalados en el comentario anterior. Esta cláusula constituye una resolución unilateral por parte de LAP, sin prever un procedimiento que permita al Usuario Intermedio ejercer su derecho de defensa, subsanar la supuesta infracción o manifestar su interpretación del contrato. Ello genera un desbalance contractual y contraviene los artículos 1429 y 1430 del Código Civil, que exigen: (i) un requerimiento previo para el cumplimiento con un plazo razonable, y (ii) la determinación expresa y precisa de la obligación cuyo incumplimiento faculta la resolución.</p> <p>El uso del término genérico "actos que desnaturalicen el contrato" no satisface el estándar de precisión exigido por la ley, ni permite prever su aplicación con seguridad jurídica. Si se mantiene este</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>En adición a lo señalado en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, tratándose de facilidades esenciales de naturaleza escasa, LAP es responsable del uso eficiente de la infraestructura, por tanto, su uso debe ser en estricto cumplimiento del objeto del mandato de acceso.</p> <p>De ser el caso que los Usuarios Intermedios no se encuentren conformes con lo resuelto por LAP, en el sentido de la desnaturalización del objeto del mandato, pueden invocar el mecanismo de solución de controversias establecido en el REMA de Ositrán, quien, en el marco de sus funciones, determinara si hubo incumplimiento o no por parte de los Usuarios Intermedios.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 6.5 de la</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>numeral, debe incorporarse un procedimiento previo que otorgue plazo para descargos y/o subsanación, o incluso permitir elevar el caso a OSITRAN, conforme al artículo 53 de su Reglamento de Solución de Controversias.</p> <p>Por lo expuesto, solicitamos eliminar este numeral o, en su defecto, adecuarlo al marco normativo vigente para evitar vulneraciones al equilibrio contractual y a los derechos del Usuario Intermedio.</p>		<p>cláusula sexta del Mandato de Acceso a Áreas de Mantenimiento Ejecutivo aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0039-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><u>Cláusula Décima- Responsabilidad.</u> -</p> <p>10.1 (...)</p> <p><i>EL USUARIO INTERMEDIO declara que LAP no tendrá ninguna responsabilidad en los casos a que se refiere en el párrafo precedente, de producirse cualquier clase de daños y perjuicios por los daños referidos, debiendo, en tales casos, mantenerla indemne de cualquier acción o reclamo de terceros.</i></p>	<p>Conforme al artículo 1986 del Código Civil, son nulos los convenios que limiten anticipadamente la responsabilidad por dolo o culpa inexcusable. Esta prohibición se refuerza en los artículos 1321 y 1328 del mismo Código, que consagran la obligación de indemnizar por dolo o culpa grave, y declaran nulas las cláusulas que eximan de responsabilidad en estos casos.</p> <p>Doctrinariamente, autores como Mazeaud & Tunc sostienen que admitir tales pactos implicaría obligar a la víctima a soportar los daños causados intencionalmente, lo cual es inaceptable. Por ello, mantener esta cláusula en el Mandato de Acceso sería jurídicamente inviable, y corresponde su eliminación.</p> <p>Debe decir: "<i>EL USUARIO INTERMEDIO declara que LAP no tendrá ninguna responsabilidad en los casos a que se refiere en el párrafo precedente, de producirse cualquier clase de daños y perjuicios por los daños</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, la responsabilidad del Usuario Intermedio frente a LAP y a terceros, por daños ocasionados como consecuencia del desarrollo de sus actividades, se encuentra prevista en el numeral 10.1 del proyecto de mandato. De otro lado, el numeral 10.2 establece la responsabilidad de LAP frente a los Usuarios Intermedios y a terceros, por daños ocasionados por el desarrollo de sus actividades.</p> <p>Cabe señalar, que los argumentos presentados en esta reconsideración repiten observaciones ya formuladas y evaluadas previamente, sin introducir nuevos elementos que justifiquen una modificación al texto aprobado.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el numeral 10.1 de la cláusula décima del Mandato de Acceso a Áreas de Mantenimiento Ejecutivo aprobado mediante Resolución de</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<p>referidos, debiendo, en tales casos, mantenerla indemne de cualquier acción o reclamo de terceros, siempre que LAP no sea responsable por dolo o culpa inexcusable".</p>		<p>Consejo Directivo N° 0039-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Décimo Segunda. - Obligaciones generales del USUARIO INTERMEDIO.-</p> <p>12.1 Respecto del(de las) Área(s):</p> <p>12.1.5 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto y al Manual HUMO o documento que establezca LAP, por lo que el USUARIO INTERMEDIO se compromete a: (i) Presentar un plan anual de mantenimiento para su registro, el cual debe ser remitido a LAP dentro del primer mes de vigencia del contrato para el primer año y para los años siguientes durante el mes de junio del año en curso; (ii) Presentar los planes de trabajo para realizar los mantenimientos en cumplimiento de lo dispuesto en el Manual HUMO o documento que establezca LAP a fin de que puedan ser revisados por LAP; (iii) Realizar los trabajos de mantenimiento en estricto cumplimiento de los procedimientos establecidos por LAP en las Normas de Operación y Mantenimiento Nacional, así como las Leyes</p>	<p>Solicitamos se incorpore la última redacción propuesta por LAP:</p> <p>12.1.5 Conservar y mantener una presentación del (de las) Área(s) entregadas acorde con la arquitectura y el diseño interior del Aeropuerto y al Manual HUMO o documento que lo modifique o lo reemplace, por lo que el USUARIO INTERMEDIO se compromete a: (i) Presentar un plan anual de mantenimiento para su registro, el cual debe ser remitido a LAP dentro del primer mes de vigencia del contrato para el primer año y para los años siguientes durante el mes de enero del año en curso; (ii) Presentar informes trimestrales de cumplimiento del plan anual vigente registrado por LAP, el cual debe contener los sustentos que respalden todas las actividades realizadas; (iii) Presentar los planes de trabajo para realizar los mantenimientos en cumplimiento de lo dispuesto en el Manual HUMO o documento que lo modifique o lo reemplace a fin de que puedan ser revisados por LAP; (iv) Realizar los trabajos de mantenimiento en estricto cumplimiento de los procedimientos</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Los cambios sugeridos por los UI en su recurso de reconsideración no son procedentes, ya que implican modificar aspectos ya aprobados en el Mandato sin justificación respecto de su necesidad.</p> <p>En esa línea, los UI no han formulado argumentos que amparen los referidos cambios en un perjuicio, tal como corresponde en esta etapa recursiva, por lo que se mantiene la redacción de la cláusula 12.1.5 conforme al Mandato aprobado.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Aplicables; en forma oportuna, siendo de su cuenta y cargo de manera exclusiva los gastos que ello origine.</p>	<p>establecidos por LAP en las Normas de Operación y Mantenimiento Nacional, así como las Leyes Aplicables; en forma oportuna, siendo de su cuenta y cargo de manera exclusiva los gastos que ello origine.</p>		
<p>Cláusula Décimo Segunda. - Obligaciones generales del USUARIO INTERMEDIO.-</p> <p>12.4 Respecto de la ejecución de Mejoras:</p> <p><i>El USUARIO INTERMEDIO podrá implementar y ejecutar todas las Mejoras que sean necesarias para la operación del USUARIO INTERMEDIO -dentro del (de las) Área(s)- de acuerdo con lo establecido en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP, previa aprobación expresa y por escrito de LAP. Sin perjuicio de lo expuesto, el USUARIO INTERMEDIO deberá entregar los planos finales correspondientes una vez realizadas las mismas. La ejecución de las construcciones y/o Mejoras y aquellos gastos necesarios para realizarlas, incluyendo la revisión del proyecto y supervisión de las obras a ejecutarse, si fuera el caso, así como las Licencias correspondientes, sin excepción, serán de cuenta exclusiva y responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO.</i></p>	<p>No existirán trabajos de construcción. Reiteramos que debe ceñirse a lo establecido en la Cláusula 16.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, una vez asignadas las áreas y entregadas, los UI pueden realizar modificaciones a las mismas para adecuarlas a su operación. Estas modificaciones podrían implicar actividades de construcción para su habilitación, y por ello, deben de llevarse a cabo siguiendo los procedimientos que LAP establece en el marco de sus facultades como Concesionario y responsable de los bienes de la Concesión.</p> <p>Cabe señalar que, los argumentos presentados en este recurso de reconsideración repiten observaciones ya formuladas y evaluadas previamente, sin introducir nuevos elementos que justifiquen una modificación al texto aprobado.</p> <p>Cabe precisar que un texto similar se encuentra en el segundo párrafo del numeral 12.18 Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN; así como, en el numeral 12.9 del Mandato de Acceso para Áreas de Mantenimiento Ejecutivo aprobado mediante Resolución N° 039-2022-CD-OSITRAN.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
			Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
<p><u>Cláusula Décimo Segunda. - Obligaciones generales del USUARIO INTERMEDIO.-</u></p> <p>12.6 Respecto de la gestión y obtención de Licencias:</p> <p>12.6.1 Obtener y mantener vigentes en todo momento la Licencia de Funcionamiento aplicable a las áreas arrendadas, así como toda autorización permiso y/o licencia relacionada o aplicable, según sea el caso, para llevar a cabo las Actividades durante la vigencia del presente Contrato. El USUARIO INTERMEDIO deberá entregar a LAP una copia de cada una de dichas autorizaciones, permisos y/o, licencias dentro de los cinco (5) Días Calendario posteriores a la entrega por parte de la entidad responsable.</p>	<p>El texto del Mandato no recoge lo que sí se encuentra en los otros Mandatos aprobados, por lo que solicitamos se actualice:</p> <p><i>"12.6.1 Obtener y mantener vigentes en todo momento la Licencia de Funcionamiento aplicable a las Áreas, así como toda autorización permiso y/o licencia relacionada o aplicable, según sea el caso, para llevar a cabo las Actividades durante la vigencia del presente Contrato, para esto LAP se compromete a entregar al USUARIO INTERMEDIO toda la documentación vigente, cuando resulte aplicable, correspondiente al terminal, que soliciten las entidades gubernamentales. El USUARIO INTERMEDIO deberá entregar a LAP una copia de cada una de dichas autorizaciones, permisos y/o, licencias dentro de los cinco (5) Días Calendario posteriores a la entrega por parte de la entidad responsable."</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Los cambios sugeridos por los Usuarios Intermedios en su recurso de reconsideración no resultan procedentes, ya que implican modificar disposiciones ya evaluadas y aprobadas por el Regulador en el Mandato, sin presentar una justificación técnica suficiente que sustente su necesidad o pertinencia.</p> <p>En tal sentido, el contenido del referido numeral se mantiene en los mismos términos aprobados en el Mandato de acceso.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><u>Cláusula Décimo Segunda. - Obligaciones generales del USUARIO INTERMEDIO.-</u></p> <p>12.7 Respecto de la presentación de documentos y/o información:</p> <p>12.7.3 Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por LAP que se encuentren relacionados de manera directa o indirecta con el presente Mandato, siempre que estos se realicen con un mínimo de cinco (5) días hábiles de anticipación.</p>	<p>Solicitamos que se incorpore la modificación presentada puesto que está en equivalencia a lo que LAP ha agregado como imitación respecto a su obligación de brindar información, si no se hace esto se está generando una asimetría entre las partes:</p> <p><i>"12.7.3 Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por LAP que se encuentren relacionados de manera directa o indirecta con el presente Mandato, siempre que estos se realicen con un mínimo de cinco (5) días hábiles de anticipación, y que dicha información no sea de carácter confidencial y pueda ser compartida por el USUARIO INTERMEDIO."</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Al respecto, se observa que en los documentos presentados por las partes se evidencian inconsistencias en sus comentarios, refiriéndose cada parte a un agregado distinto, a lo cual LAP señaló que existía acuerdo entre las partes y los Usuarios Intermedios, optando el regulador por considerar el texto que sí fue materia de acuerdo.</p> <p>Por tanto, no corresponde en vía de reconsideración modificar el texto que fue acordado por las partes en la primera reunión de negociación, el cual establece plazos para los pedidos de documentación a los Usuarios Intermedios.</p> <p>En consecuencia, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><u>Cláusula Décimo Segunda. - Obligaciones generales del USUARIO INTERMEDIO.-</u></p> <p>12.8 Respecto de otras obligaciones:</p> <p>12.8.3 Utilizar obligatoriamente todos los métodos y procedimientos necesarios que se establezcan para evitar daños al medio ambiente, así como cumplir con los métodos y procedimientos para la disposición de residuos en el Aeropuerto y en general cumplir con los requerimientos incluidos en las Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP.</p>	<p>No se contempla lo acordado por las partes que es el reemplazo de "Normas Obligatorias de Operación y Mantenimiento de LAP" por "Normas y Procedimientos de Operación de LAP", por lo que no se contempla el acuerdo entre las partes.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Tal como se precisó en el numeral 4.11 del Informe N° 00093-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso, no corresponde al Ositrán abordar estos aspectos, de manera consistente con el artículo 43 del REMA.</p> <p>Cabe precisar que, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida en el numeral 12.24 de la cláusula décimo segunda del Mandato de Acceso para Áreas de Mantenimiento Ejecutivo aprobado por Resolución N° 039-2022-CD-OSITRAN.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Cláusula Décimo Segunda. - Obligaciones generales del USUARIO INTERMEDIO.-</p> <p>12.8 Respecto de otras obligaciones:</p> <p>12.8.12 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice un cambio de Control Efectivo, deberá enviar una Comunicación a LAP a más tardar veinte (20) Días de producido el cierre del cambio de Control Efectivo, informando sobre dicho cambio de Control Efectivo y proporcionando los siguientes documentos:</p> <p>a) Estados Financieros Auditados completos (que incluye el Estado Situacional, Estado de Resultados y Notas) tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga).</p> <p>b) Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga).</p> <p>En todos los casos de un cambio de Control Efectivo, el USUARIO INTERMEDIO declara y garantiza a LAP el continuo cumplimiento íntegro</p>	<p>LAP ha indicado inicialmente que solo se solicitará los EE.FF. Si ello es así, sólo deberían ser estos los incluidos y eliminar el literal b.:</p> <p>"12.8.12 En caso el USUARIO INTERMEDIO realice un cambio de Control Efectivo, deberá enviar una Comunicación a LAP a más tardar veinte (20) Días de producido el cierre del cambio de Control Efectivo, informando sobre dicho cambio de Control Efectivo y proporcionando los siguientes documentos:</p> <p>a) Estados Financieros Auditados completos (que incluye el Estado Situacional, Estado de Resultados y Notas) tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga).</p> <p>b) Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados tanto del año de ocurrencia del cambio de Control Efectivo y del año inmediato siguiente (cuando se obtenga)</p> <p>En todos los casos de un cambio de Control Efectivo, el USUARIO INTERMEDIO declara y garantiza a LAP el continuo cumplimiento íntegro</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p> <p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, respecto a que solo se está pidiendo los EEFF se entiende que abarca los dos ítems de la cláusula, la referida a los EEFF principalmente y al estado de situación de la empresa y el estado de resultados de años anteriores, este último también forma parte de los Estados Financieros de la empresa.</p> <p>Cabe señalar, que los argumentos presentados en este recurso de reconsideración repiten observaciones ya formuladas y evaluadas previamente, sin introducir nuevos elementos que justifiquen una modificación al texto aprobado.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>del Anexo 8 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo, durante toda la vigencia del Contrato, por parte (i) del USUARIO INTERMEDIO, (ii) de todo nuevo accionista o socio producto del cambio de Control Efectivo; y (iii) en general, de todas las Personas Vinculadas, según la definición del mencionado Anexo 8- Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo.</p>	<p>del Anexo 7 – Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo, durante toda la vigencia del Contrato, por parte (i) del USUARIO INTERMEDIO, (ii) de todo nuevo accionista o socio producto del cambio de Control Efectivo; y (iii) en general, de todas las Personas Vinculadas, según la definición del mencionado Anexo 7- Anticorrupción, antilavado de activos y anti-financiamiento del terrorismo..."</p>		
<p>Cláusula Décimo Cuarta. Obligaciones generales de LAP. -</p> <p>o) Atender oportuna y satisfactoriamente los pedidos de información y/o documentación formulados por los USUARIOS INTERMEDIO que se encuentren relacionados de manera directa o indirecta con el presente Mandato"</p>	<p>Esta equivalencia no ha sido recogida en el numeral 12.7.3, que es lo que solicitamos se realice.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Ver comentario cláusula 12.7.3 Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>Cláusula Vigésimo Cuarta- Resolución del Contrato.-</p> <p>24.1 (...)</p> <p>g) No utilice los métodos y procedimientos necesarios que establezca LAP para evitar daños al medio ambiente, así como las normas aplicables al respecto. Asimismo, no cumpla con los</p>	<p>Se mantiene la observación para modificar el texto de esta cláusula dado que la redacción actual otorga a LAP la facultad unilateral de resolver el contrato sin garantías de equidad ni de debido procedimiento. El texto debe ajustarse al principio de buena fe contractual y a las exigencias del Código Civil sobre cláusulas resolutorias.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, LAP es responsable frente al Concedente del cumplimiento de las normas y pasible de la aplicación de sanciones, por tanto, resulta razonable que le exija a los Usuarios Intermedios y a cualquier empresa que opere en el aeropuerto, el cumplimiento de sus procedimientos en materia medio ambiental bajo causal de resolución.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><i>métodos y procedimientos para la disposición de residuos sólidos en el Aeropuerto según lo establezca LAP en las "Normas y Procedimientos de Operación de LAP".</i></p>	<p>El regulador señala que la resolución no se activa si hay subsanación. Sin embargo, el texto propuesto por LAP plantea una cláusula resolutoria de pleno derecho, sin prever dicha subsanación. En ese sentido, citamos los artículos 1428, 1429 y 1430 del Código Civil, que exigen:</p> <p>Que las obligaciones estén determinadas con claridad.</p> <p>Que se conceda un plazo para cumplir o subsanar antes de resolver el contrato.</p> <p>La redacción de LAP no cumple con estos criterios:</p> <p>El supuesto de incumplimiento ("no utilizar métodos y procedimientos") es vago y sujeto a interpretación.</p> <p>No se otorga al Usuario Intermedio (UI) la oportunidad de expresar su posición o subsanar, colocándolo en clara desventaja frente a LAP.</p>		<p>Cabe señalar, que los argumentos presentados en el recurso de reconsideración repiten observaciones ya formuladas y evaluadas previamente, sin introducir nuevos elementos que justifiquen una modificación al texto aprobado.</p> <p>Cabe precisar que el mismo texto se encuentra en el literal e) del numeral 26.1 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN, en el literal f) del numeral 26.1 del Mandato de Acceso para Áreas de Mantenimiento Ejecutivo aprobado por Resolución N° 039-2022-CD-OSITRAN y en el literal f) del numeral 26.1 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por tanto, deben desecharse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><u>Cláusula Vigésimo Cuarta- Resolución del Contrato.-</u></p> <p>24.1 (...)</p> <p>j) <i>Solicite o sea solicitada por un tercero, su reestructuración patrimonial o su declaración de insolvencia ante la Comisión de Reestructuración Patrimonial de INDECOPI o cualquier entidad que tenga sus facultades o se inicie algún</i></p>	<p>La cláusula debe aplicarse únicamente cuando la declaración de insolvencia o la reestructuración patrimonial sea solicitada por un tercero. Esto se debe a que, si es la propia empresa quien inicia el procedimiento, no existe un riesgo inmediato de pérdida de control ni un impacto económico negativo que justifique una resolución anticipada del contrato. En situaciones en que la propia empresa inicia voluntariamente el proceso, no existe un riesgo real o</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>La referida cláusula contiene dos supuestos como causales de resolución de contrato, los cuales pueden ser solicitados por un tercero o por el mismo Usuario Intermedio:</p> <p>i Declaración de Insolvencia, la cual corresponde a un "estado económico financiero mediante el cual, una empresa ha perdido más de las dos terceras partes de su patrimonio o se encuentra impedida</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><i>proceso de naturaleza similar contra o por él.</i></p>	<p>inmediato que justifique la resolución del contrato. Aplicar la cláusula sin distinguir estos supuestos generaría un trato injustificado y desproporcionado.</p>		<p>de afrontar temporal o definitivamente el pago de sus obligaciones", en este caso, frente al Concesionario, proveedores y empleados.</p> <p>ii) Reestructuración Patrimonial, La Ley General del Sistema Concursal define reestructuración patrimonial como "<i>el destino acordado por la Junta de Acreedores, en base a una mayoría calificada, por el cual la empresa ingresa a un procedimiento que le permita continuar con sus actividades y giro del negocio, y, por lo tanto, mantenerse en el mercado</i>".</p> <p>Ambos supuestos, independientemente de quien lo solicite, sea el propio operador o un tercero, reflejan la situación financiera de una empresa, la cual pondría en riesgo el cumplimiento de las obligaciones de pago vinculadas en la relación de Acceso.</p> <p>Cabe precisar que, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida en el literal h) del numeral 26.1 del Mandato de Acceso para Equipaje Rezagado aprobado por Resolución N° 037-2019-CD-OSITRAN y en el literal i) del numeral 26.1 del Mandato de Acceso para Áreas de Mantenimiento Ejecutivo aprobado por Resolución N° 039-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
			aerolíneas en este extremo de sus recursos.
<u>Cláusula Vigésimo Cuarta- Resolución del Contrato.-</u> 24.1 (...) s) En caso el USUARIO INTERMEDIO alcance el tope de las Penalidades establecidas en el Anexo 9 – Tabla de Penalidades.	Debe eliminarse el literal "s) En caso el USUARIO INTERMEDIO alcance el tope de las Penalidades establecidas en el Anexo 8 – Tabla de Penalidades.", tal como se ha hecho en otros Mandatos toda vez que la penalidad es por evento, no por día, así que no existe un criterio de "tope"	Sin comentarios.	<p>Al respecto, el artículo 212 del TUO de la LPAG establece lo siguiente:</p> <p><i>"Artículo 212.- Rectificación de errores 201.1 Los errores material o aritmético en los actos administrativos pueden ser rectificados con efecto retroactivo, en cualquier momento, de oficio o a instancia de los administrados, siempre que no se altere lo sustancial de su contenido ni el sentido de la decisión. 201.2 La rectificación adopta las formas y modalidades de comunicación o publicación que corresponda para el acto original."</i></p> <p>De acuerdo con dicha norma, los actos administrativos pueden ser rectificados en cualquier momento, siempre que se trate de errores materiales o aritméticos, de oficio o a instancia de los administrados, siempre que ello no altere el sentido de la decisión adoptada.</p> <p>Dicho esto, el Informe N° 0093-2025-IC-OSITRAN que, entre otros, analizó los comentarios formulados al numeral en cuestión, determinó la eliminación del mismo, al haberse establecido en el Anexo 8 que las penalidades se aplicarán por evento de incumplimiento.</p> <p>Sin embargo, en línea con lo señalado por los UI y considerando que dicha eliminación no se ha producido, al estar</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
			<p>contemplada en el literal s) del numeral 24.1 del Mandato de Acceso, aprobado mediante Resolución N° 0050-2025-PD-OSITRAN, se ha identificado la existencia de un error material, que amerita la rectificación correspondiente.</p> <p>En consecuencia, dicho numeral debe eliminarse, lo cual no altera el sentido de la decisión adoptada mediante dicha Resolución.</p>
<u>Cláusula Vigésimo Cuarta- Resolución del Contrato.-</u> 24.2 <i>En el caso que el USUARIO INTERMEDIO incurriera en alguno de los supuestos estipulados en el numeral precedente, además de la resolución de pleno derecho del presente Contrato, ello será causal de ejecución de la Garantía de Fiel Cumplimiento estipulada en la Cláusula Vigésima, sin perjuicio de la indemnización por cualquier daño ulterior.</i>	<p>Se solicita se replique la redacción sobre el daño ulterior contenida en el numeral 18.2 párrafo 1, conforme a lo siguiente:</p> <p><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 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."</i></p>	Sin comentarios.	<p>El texto propuesto por las aerolíneas no formó parte de la etapa de negociaciones entre las partes ni fue materia de pronunciamiento por parte del Ositrán en las etapas del procedimiento de emisión de este Mandato de Acceso.</p> <p>Tal como se precisó en el Informe N° 00093-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación ni incorporar planteamientos que no hayan sido oportunamente negociados; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA referido al objeto del mandato que privilegia la negociación entre las partes y restringe la participación del Ositrán únicamente a aquellos supuestos en los que no se concreta la celebración de un contrato de acceso.</p> <p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
			formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
<u>Cláusula Vigésimo Quinta. - Terminación Anticipada.</u> 25.2 Si la resolución del presente Contrato se produce como consecuencia de la resolución del Contrato de Concesión del Aeropuerto, por incumplimiento de las obligaciones de LAP asumidas frente al Estado Peruano, LAP asumirá responsabilidad frente al USUARIO INTERMEDIO en todo lo concerniente a las obligaciones asumidas mediante el presente Contrato.	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. 25.2 Si la resolución del presente Contrato se produce como consecuencia de la resolución del Contrato de Concesión del Aeropuerto, por incumplimiento de las obligaciones de LAP asumidas frente al Estado Peruano, LAP asumirá la responsabilidad frente al USUARIO INTERMEDIO en todo lo concerniente a los daños y perjuicios que se hayan ocasionado por el consecuente incumplimiento de las obligaciones de LAP asumidas mediante el presente Contrato.	Sin comentarios.	El texto propuesto por las aerolíneas en la cláusula 25.2 no formó parte de la etapa de negociaciones entre las partes y no se encuentra en la matriz que remitieron en su solicitud de mandato de acceso. Tal como se precisó en el Informe N° 00093-2025-IC-OSITRAN que sustentó el Mandato de Acceso, 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. Cabe precisar que, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida en el tercer párrafo de la cláusula vigésima séptima del Mandato de Acceso para Áreas de Mantenimiento Ejecutivo aprobado por Resolución N° 039-2022-CD-OSITRAN. Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
			formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
<p><u>Cláusula Vigésimo Quinta. - Terminación Anticipada.</u></p> <p>25.3 Adicionalmente, LAP podrá decidir unilateralmente la terminación anticipada del Contrato, en los siguientes supuestos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Si LAP requiere tomar posesión del(las) Área(s) o parte de ésta(s) o en cumplimiento de mandatos legales y/o una sentencia judicial; y, 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>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.</p>	<p>Insistimos en la inclusión de lo resaltado en rojo puesto que el regulador no ha indicado el por qué de su no inclusión, cuando es una declaración equivalente:</p> <p>"25.3 Adicionalmente, LAP podrá decidir unilateralmente la terminación anticipada del Contrato, en los siguientes supuestos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Si LAP requiere tomar posesión del(las) Área(s) o parte de ésta(s) o en cumplimiento de mandatos legales y/o una sentencia judicial; y, 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>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. Sin perjuicio de lo anterior, LAP reconoce el derecho de los USUARIOS INTERMEDIOS a su indemnización,"</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, en este supuesto, no aplicaría la arbitrariedad dado que la terminación anticipada por resolución o caducidad del contrato de concesión no es por decisión única de LAP, los supuestos a) y b) de la cláusula 25.3 regulan la terminación anticipada cuando esta sea en cumplimiento de un mandato legal y/o sentencia judicial, o en el supuesto que la autoridad gubernamental requiere cambiar el uso de las áreas.</p> <p>Por otro lado, la redacción introduce una presunción de responsabilidad automática por parte de LAP, aun cuando la terminación del mandato pueda deberse a circunstancias legítimas y ajena a su voluntad, como un mandato legal, una sentencia judicial o una disposición de la Autoridad Gubernamental.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><u>Cláusula Vigésimo Quinta. - Terminación Anticipada.</u> -</p> <p>25.4 <i>En todos los demás casos, LAP no tendrá ninguna responsabilidad como consecuencia o con motivo de la terminación anticipada del presente Contrato en los términos previstos en la presente Cláusula. A su vez, el USUARIO INTERMEDIO declara que no tendrá derecho alguno a indemnización por daños directos o indirectos como consecuencia de la terminación referida.</i></p>	<p>No es posible realizar este tipo de declaración de extensión de responsabilidad más aún cuando LAP puede ser perfectamente responsable de generar una terminación anticipada. Por lo que se debe prever la posibilidad de indemnizar al UI.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>En línea con el comentario formulado sobre la Terminación Anticipada (Cláusula Vigésima Quinta), indicado previamente, se mantiene el texto de la cláusula del mandato aprobado por el Regulador.</p> <p>Cabe precisar que, la cláusula en cuestión se encuentra actualmente recogida en el cuarto párrafo de la cláusula vigésima séptima del Mandato de Acceso para Áreas de Mantenimiento Ejecutivo aprobado por Resolución N° 039-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p><u>Cláusula Vigésimo Séptima. – Relación entre las Partes.</u> -</p> <p>27.8 <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 la redacción actual puede generar contingencias laborales, ya que el retiro inmediato del trabajador solo por comunicación de LAP podría considerarse un despido arbitrario si no se respeta el procedimiento disciplinario exigido por ley. Se recomienda precisar que dicha medida debe adoptarse conforme a la normativa laboral vigente y garantizando el derecho de defensa del trabajador.</p> <p>Se hace la siguiente contrapropuesta:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>Cláusula Vigésimo Séptima. – Relación entre las Partes. –</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>"27.7 El retiro del trabajador del Aeropuerto a que se refiere el párrafo</i></p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, la aplicación de la cláusula no señala que deba realizarse el despido del trabajador, solamente menciona el retiro del trabajador del Aeropuerto.</p> <p>Además, 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 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</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<p><i>precedente deberá producirse en el Día siguiente a la Comunicación que le remita LAP, informándole sobre el reclamo, multa, sanción u otro tipo de pago impuesto en su contra como consecuencia de la conducta de dicho trabajador. LAP deberá remitir a los USUARIOS INTERMEDIOS toda la información de sustento para el retiro del Personal."</i></p>		<p>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>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 Áreas de Mantenimiento Ejecutivo aprobado por Resolución N° 039-2022-CD-OSITRAN y en el numeral 29.8 del Mandato de Acceso para Oficinas Operativas aprobado mediante Resolución N° 046-2022-CD-OSITRAN.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Anexo 1 CONDICIONES PARTICULARES 2.2 Fases</p> <p><i>Respecto a cada una de las Fases, las Partes acuerdan lo siguiente:</i></p> <p>(i) <i>La Fase de Planificación y Diseño: inicia en la fecha de suscripción del Contrato. Esta Fase durará según lo determinado en el Cronograma de Ejecución.</i></p> <p>(ii) <i>La Fase de Habilización: inicia con la entrega del(las) Área(s) al OPERADOR. Esta Fase durará hasta el inicio de la Fase de Operación.</i></p> <p>(iii) <i>La Fase de Operación: inicia en la fecha que LAP le indique al USUARIO INTERMEDIO conforme lo establecido en el numeral 4.2.11 del Contrato, y deberá concluir al fin de vigencia del Contrato.</i></p>	Reiteramos, por los motivos expresados previamente, que no debería hacerse referencia a fases.	Sin comentarios.	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Los Usuarios Intermedios no presentan nuevos argumentos respecto al desacuerdo de la cláusula en cuestión, por lo que, se mantiene el texto del mandato de acceso aprobado por el Regulador.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Anexo 1 CONDICIONES PARTICULARES</p> <p>Cláusula Tercera: Cargo de acceso</p> <p>3.1 <i>El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente, por metro cuadrado, en calidad de Cargo de Acceso y por la puesta en disposición del Área la suma siguiente:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Oficina de Mantenimiento Ejecutiva: Cargo de Acceso aplicable a la Facilidad Esencial de Oficinas ejecutivas de mantenimiento Tipo 1 y Tipo 2 son de USD 57,87 y USD 60,08 por m² (sin IGV), respectivamente. 	<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 Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas (Áreas de mantenimiento autoservicio), se desarrolla en el Informe N° 00130-2025-GRE-OSITRAN elaborado por la GRE.</p>
<p>Anexo 1 CONDICIONES PARTICULARES</p> <p>3.3 <i>El valor del Cargo de Acceso incluye la contraprestación correspondiente a los seguros, el fee de Operador y la limpieza de Áreas Comunes.</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 Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas (Áreas de mantenimiento autoservicio), se desarrolla en el Informe N° 00130-2025-GRE-OSITRAN elaborado por la GRE.</p>
<p>ANEXO 2 DEFINICIONES</p> <p>1. Acta de Culminación: Es el documento que las Partes suscribirán con la finalidad de dejar constancia que el USUARIO INTERMEDIO ha cumplido todas las obligaciones correspondientes a la Fase de Planificación y Diseño y Fase de Habilitación, según corresponda.</p>	<p>Reiteramos que la referencia a fases debe eliminarse, por los argumentos expresados previamente.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Los Usuarios Intermedios no presentan nuevos argumentos respecto al desacuerdo de la cláusula en cuestión, por lo que, se mantiene el texto del mandato de acceso aprobado por el Regulador.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
			aerolíneas en este extremo de sus recursos.
ANEXO 2 DEFINICIONES <p>24. Cronograma de Ejecución: Es el cronograma o calendario acordado por las Partes para la ejecución, en el Nuevo Terminal, de las diferentes Fases. Este cronograma contendrá los hitos o plazos para la ejecución integral de la Fase de Habilitación.</p> <p>Para la planificación, diseño y habilitación del(las) Área(s) en el Nuevo Terminal, el Cronograma de Ejecución tendrá además como finalidad alinear la ejecución del Contrato con el cronograma de ejecución del Proyecto New Lim; y, por lo tanto, el Cronograma de Ejecución requiere la aprobación de LAP.</p>	Mantenemos las observaciones indicadas en todos los artículos vinculados a las "Fases", por lo que este artículo debe eliminarse	Sin comentarios.	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Los Usuarios Intermedios no presentan nuevos argumentos respecto al desacuerdo de la cláusula en cuestión, por lo que, se mantiene el texto del mandato de acceso aprobado por el Regulador.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
ANEXO 2 DEFINICIONES <p>31. Expediente Técnico: Conjunto de documentos que deben ser suscritos por los profesionales de la especialidad, debidamente habilitados (cuya colegiatura y certificado de habilidad se anexa al Expediente Técnico), y que determinan las características, requisitos y especificaciones necesarias para la Fase de Habilitación, considerando su interrelación con el entorno, las Mejoras, y la Operación. El Expediente Técnico deberá considerar los requisitos establecidos en los manuales o</p>	<p>No corresponde incluir una definición adicional que condicione su entrega. A ello se suma una cuestión más crítica: LAP no está entregando áreas definidas como Mantenimiento, Talleres u Oficinas, sino una única área genérica denominada "Mantenimiento", delegando a la aerolínea su habilitación para otros usos, manteniendo un solo cargo de acceso.</p> <p>Esto distorsiona la naturaleza y el alcance del servicio ofrecido, al trasladar la responsabilidad de habilitación al usuario. Por tanto, no se acepta esta definición, y se reitera que las áreas</p>	Sin comentarios.	<p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, la definición del Expediente Técnico responde a la necesidad de contar con documentación formal que garantice la adecuación de los espacios conforme a los estándares operativos, normativos y de seguridad establecidos.</p> <p>Sobre ello, reiteramos el análisis efectuado para la cláusula 4.2.1 respecto a las fases del mandato y al estado de las áreas al momento de su entrega.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><i>lineamientos indicados por LAP, y para la Fase de Habilización y posterior Fase de Operación, debiendo ser presentado por el USUARIO INTERMEDIO según el Cronograma de Ejecución, para la revisión y aceptación de LAP y cumplir con las Leyes Aplicables y las normas técnicas correspondientes.</i></p>	<p>deben ser entregadas aptas y debidamente habilitadas para el uso específico para el cual fueron ofrecidas.</p>		<p>Por otro lado, el hecho de que LAP entregue un área genérica identificada como "Mantenimiento" no supone per se una distorsión del servicio contratado. El uso específico dentro de dicha área puede ser determinado por el USUARIO INTERMEDIO conforme a sus necesidades operativas, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el Expediente Técnico y la normativa aplicable.</p> <p>Asimismo, la existencia de definiciones como "Oficinas" o "Talleres" no obliga a LAP a entregar espacios diferenciados. El enfoque adoptado garantiza flexibilidad operativa para los usuarios sin comprometer los estándares aeropuertos ni la seguridad operativa.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>ANEXO 2 DEFINICIONES</p> <p>33. Fase de Habilización: Es la fase que comprende la habilitación del(las) Área(s) y/o la edificación, ésta última conforme a las etapas del Contrato (de ser el caso), que el USUARIO INTERMEDIO ejecutará de forma integral dentro del(las) Área(s), de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato y el Expediente Técnico y/o Plan de Trabajo, así como lo dispuesto en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP y/o los estándares de servicio</p>	<p>Reiteramos que no es necesario contar con fases, conforme a los argumentos señalados anteriormente.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Ver comentario cláusula 4.2.1</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<i>internacionales, Leyes Aplicables y otras especificaciones técnicas que pudiera determinar LAP, a satisfacción de esta última</i>			
ANEXO 2 DEFINICIONES 34. Fase de Planificación y Diseño: Es la fase en la cual el USUARIO INTERMEDIO: (i) elabora y obtiene la aceptación del Expediente Técnico por parte de LAP y, (ii) gestiona y obtiene las Licencias necesarias para la ejecución de las obras de Habilitación, de acuerdo con los términos y condiciones establecidos en el presente Contrato, el Expediente Técnico, así como lo dispuesto en las Normas y Procedimientos de Operación de LAP y/o los estándares de servicio internacionales, Leyes Aplicables y otras especificaciones técnicas que pudiera determinar LAP, a satisfacción de esta última.	Ídem comentario anterior.	Sin comentarios.	Ver comentario cláusula 4.2.1 Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
ANEXO 2 DEFINICIONES 35. Fase de Operación u Operación: Es la fase en la cual el USUARIO INTERMEDIO desarrollará las Actividades permitidas por LAP según los términos y condiciones del presente Contrato y Anexos.	Ídem comentario anterior.	Sin comentarios.	Ver comentario cláusula 4.2.1 Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
ANEXO 2 DEFINICIONES 36. Fases o Fases del Contrato: Corresponde a una o más etapas en las que se ejecutará el Contrato, siendo	Ídem comentario anterior.	Sin comentarios.	Ver comentario cláusula 4.2.1 Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<i>estas, la Fase de Planificación y Diseño, la Fase de Habilitación y la Fase de Operación.</i>			aerolíneas en este extremo de sus recursos.
ANEXO 2 DEFINICIONES 45. Mantenimiento de aeronaves: Tendrá el significado que le asigne el REA de LAP, así como cualquiera de sus actualizaciones o modificaciones, el mismo que a la emisión del presente Contrato consiste en el mantenimiento preventivo que las aerolíneas se presten a sí mismas, conforme a la RAP 1 y RAP 111.	<p>El regulador indica que "Conforme lo indicado en el Informe N° 00019-2025-IC-OSITRAN, la definición del REA de LAP se alinea correctamente con los lineamientos establecidos por la normativa aeronáutica nacional, específicamente RAP 1 y RAP 111. Esta referencia asegura que las disposiciones del REA no contradigan el marco normativo aplicable, reforzando la seguridad jurídica. En ese sentido, se mantiene el texto del numeral 45 del proyecto de mandato aprobado por el Regulador."</p> <p>No obstante ello, apreciamos que si ello es así pues la definición debe cambiar y recoger nuestra observación. En efecto, el REA de LAP NO asigna el significado a este concepto, quien lo hace son las RAP's, así que siguiendo la lógica del regulador, el REA debe seguir esas definiciones, no al revés.</p>	Sin comentarios.	<p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, la definición del REA de LAP se alinea correctamente con los lineamientos establecidos por la normativa aeronáutica nacional, específicamente la RAP 1 y la RAP 111. Esta referencia asegura que las disposiciones del REA no contradigan el marco normativo aplicable, reforzando la seguridad jurídica.</p> <p>En consecuencia, esta precisión no desvirtúa ni invalida el contenido aprobado en el numeral 45 del Mandato, el cual remite expresamente tanto al REA de LAP como a las citadas RAP, garantizando que cualquier definición o alcance del término se mantenga alineado con la normativa aeronáutica nacional vigente.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
ANEXO 2 DEFINICIONES 49. No Conformidades: Se refiere a las observaciones que puede realizar LAP y/o el tercero que este designe durante las inspecciones que se realicen en las distintas Fases al identificar actividades y/u obras que se realicen sin respetar (de	Apreciamos que no se ha detallado cuál sería el criterio a aplicar para determinar que se pone en riesgo el contrato, lo que -como se ha indicado- lo señalado por LAP sobre lo que implica "poner en riesgo el Contrato", es muy genérico y abierto. Consideramos necesario eliminar esta referencia específica y dejar la redacción de esta forma:	Sin comentarios.	Al respecto, cabe indicar que las inspecciones que LAP realice sobre las áreas en las distintas Fases, pueden concluir en la detección de No conformidades por incumplimiento de alguna norma de seguridad que pueda poner en riesgo la operación y la ejecución del contrato.

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p><i>manera enunciativa mas no limitativa): los lineamientos previstos en el Contrato que puedan poner en riesgo el Contrato o la salud de cualquier Persona o se ejecuten violando las Leyes Aplicables.</i></p>	<p>"46. No Conformidades: Se refiere a las observaciones que puede realizar LAP y/o el tercero que este designe durante las inspecciones que se realicen en las distintas Fases al identificar actividades y/u obras que se realicen sin respetar (de manera enunciativa mas no limitativa): los lineamientos previstos en el Contrato que puedan poner en riesgo el Contrato o la salud de cualquier Persona o se ejecuten violando las Leyes Aplicables."</p>		<p>Por lo antes expuesto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>ANEXO 2 DEFINICIONES</p> <p>58. Plan de Mantenimiento Anual: Es el documento que el USUARIO INTERMEDIO deberá elaborar y presentar a LAP, el cual contiene los lineamientos de las actividades periódicas preventivas y los respectivos cronogramas que el USUARIO INTERMEDIO debe ejecutar de manera anual con la finalidad de realizar la conservación y mantenimiento del(las) Área(s), y los bienes ubicados en las mismas, de acuerdo a las disposiciones del manual o lineamiento vigente que LAP alcance para tal efecto. Estas disposiciones estarán alineados a los estándares solicitados por el OSITRAN y/o Autoridad Gubernamental y/o el Contrato de Concesión.</p>	<p>El regulador indicó que los UI no han brindado un sustento para esta modificación, precisamente el sustento es que se debe acotar el concepto de mantenimiento a uno de conservación, que es lo que se busca, preservar el área recibida en el mismo estado en que recibieron, por lo que se insiste con esta modificación.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>El sentido de la propuesta de las aerolíneas ya se encuentra recogida en el texto del mandato aprobado por el Regulador, referido a la finalidad del Plan de Mantenimiento Anual, el cual contempla la conservación y el mantenimiento de las áreas asignadas.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
<p>ANEXO 5 SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL (USUARIO INTERMEDIO)</p>	<p>A fin de mantener uniformidad en los comentarios en los diversos Mandatos de Acceso, indicamos que esta medida</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Tal como se mencionó en el Informe Conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, no necesariamente la medida para que</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>4. <i>El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar, exigir y asegurar el cumplimiento por parte de cualquiera de sus proveedores, contratistas, empleados y/o cualquier persona que utilice el (las) Área(s), de todos los requerimientos establecidos en el presente Anexo. En este caso, el USUARIO INTERMEDIO garantiza las condiciones de seguridad de las actividades que realicen dentro del Área materia del Contrato, conforme al Principio de Prevención establecido en la Ley N° 29783 "Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo".</i></p>	<p>implica la imposición de una penalidad en caso de incumplimiento de una obligación que se tiene con el Ministerio de Trabajo que ya conlleva la aplicación de una sanción. Dejar la redacción propuesta por LAP implica una doble sanción a los UIs.</p> <p>Por lo mencionado, reiteramos nuestra postura:</p> <p><i>"2. El USUARIO INTERMEDIO deberá comunicar a LAP dentro de las veinticuatro (24) horas todo accidente mortal y/o incidente peligroso que sufra y/o genere su personal, como consecuencia de las actividades realizadas, remitiendo una copia del Formato N° 1 - Notificación de los Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales- publicado en la página web del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo – MINTRA. Asimismo, se obliga a reportar dentro de las (24) horas al Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo todo accidente mortal e incidente peligroso durante el desarrollo de sus actividades y operaciones."</i></p> <p>En dicho sentido también se deberá modificar el numeral 8 de este anexo:</p> <p><i>"8 Salvo lo detallado en el numeral 2, en caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones indicadas en este Anexo, LAP se encontrará facultado a aplicar las Penalidades que correspondan conforme a la Tabla de</i></p>		<p>se cumpla un requisito es establecer una penalidad, la cláusula busca que los Usuarios Intermedios exijan a su personal y terceros que cumplan con los requisitos exigidos en el anexo 5 referido a la seguridad y salud ocupacional.</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>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
	<i>Penalidades que se establezcan en el Mandato."</i>		
ANEXO 5 SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL (USUARIO INTERMEDIO) • ETAPA DE DISEÑO: <i>9. En caso el Contrato incluya cesión de Área para construcción y explotación, el USUARIO INTERMEDIO se obliga a incluir en el diseño todos los requisitos de seguridad industrial, ergonomía, higiene ocupacional y protección contra incendios de la infraestructura a construir conforme a lo establecido en las normas nacionales e internacionales que le sean aplicables.</i>	Igual comentario que el punto precedente, no existe necesidad de incorporar una obligación existente a nivel legislativo (que por sí solo ya tiene el suficiente carácter obligatorio) sino es para incluir una nueva causal de aplicación de penalidad, por lo que debe ser eliminada	Sin comentarios.	<p>No necesariamente la medida para que se cumpla un requisito es establecer una penalidad, la cláusula busca que los Usuarios Intermedios exijan a su personal y terceros que cumplan con los requisitos exigidos en el anexo 5 referido a la seguridad y salud ocupacional.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>
ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD <i>1. Según corresponda, dar estricto cumplimiento a: (i) las Leyes Aplicables, (ii) los estándares de cumplimiento internacionales aplicables que sean indicados por LAP, (iii) Normas y Procedimientos de Operación de LAP. LAP tendrá el derecho de actualizar y/o modificar los lineamientos, procedimientos y/o políticas ambientales aplicables en el Aeropuerto y el USUARIO INTERMEDIO deberá cumplirlas en un plazo razonable de acuerdo con la naturaleza del documento elaborado, actualizado y/o modificado, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, (iv) las normas de desempeño y las guías del International Finance Corporation (IFC) que sean</i>	Reiteramos que debe mantenerse la redacción vigente que figura en el Mandato de Acceso para Oficinas Operativas.	Sin comentarios.	<p>Como se mencionó en el informe conjunto N° 00093-2025-IC-OSITRAN, de acuerdo a la cláusula 18 del Contrato LAP es el responsable de los temas medio ambientales que surjan en la operación del aeropuerto, por tanto, las disposiciones establecidas en el Anexo 6 son esenciales para asegurar que todas las actividades en el aeropuerto se desarrollen conforme a las normativas ambientales aplicables, contribuyendo a la sostenibilidad a largo plazo del aeropuerto y el cumplimiento de los estándares internacionales.</p> <p>Asimismo, considerando que los UI no han aportado argumentos adicionales que sustenten su comentario, deben desestimarse los argumentos</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>definidas por LAP, entre las que se puede resaltar, Normas de Desempeño sobre Sostenibilidad Ambiental y Social del IFC / Guías generales de EHS / Guías específicas de EHS aplicables al Contrato, y (v) los Instrumentos de Gestión Ambiental de LAP (MEIA, ITS).</p>			formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
<p>ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD</p> <p>2. Contratar únicamente a la(s) empresa(s) autorizada(s) por LAP para brindar el servicio de manejo y disposición de residuos sólidos y/o líquidos (incluyendo los residuos de la construcción, recuperables, no recuperables, peligrosos y otros), así como los de su Personal, proveedores y contratistas. Asimismo, deberá pagar puntualmente a dichas empresas las sumas que se devenguen del servicio prestado, siendo el USUARIO INTERMEDIO responsable frente a LAP del cumplimiento de esta obligación por parte de su Personal, sus proveedores y/o subcontratistas. En todo caso, el proceso de segregación en fuente siempre es responsabilidad del USUARIO INTERMEDIO. Para tal efecto, con la suscripción del Contrato, el USUARIO INTERMEDIO declara conocer el nombre de la empresa autorizada a brindar el servicio de manejo de residuos sólidos en el Aeropuerto.</p> <p>(...)</p>	Idem comentario anterior	Sin comentarios.	Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD</p> <p>caso de incumplimiento de lo antes mencionado y el USUARIO INTERMEDIO mantenga con la empresa autorizada una deuda que supere los sesenta (60) Días, LAP le enviará una Comunicación otorgándole un plazo máximo de diez (10) Días para cancelar la totalidad de la deuda. Sin perjuicio de ello, LAP aplicará la Penalidad correspondiente establecida en el Anexo de Penalidades. Si el USUARIO INTERMEDIO no subsana su incumplimiento en el plazo antes indicado, LAP podrá cancelar dicha deuda directamente a la empresa autorizada, quedando el USUARIO INTERMEDIO obligado a reembolsar a LAP el monto pagado, más los intereses generados, tasa de retribución y demás conceptos que correspondan conforme al Contrato, en un plazo máximo de siete (7) Días. En caso de que, ante la resolución del Contrato por cualquier motivo, el USUARIO INTERMEDIO mantenga una deuda con la empresa autorizada, LAP se encontrará facultado a ejecutar la Carta Fianza para cubrir el monto adeudado.</p>	Idem comentario anterior.	Sin comentarios.	Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
<p>ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD</p> <p><i>En el supuesto que, durante la ejecución del Contrato, LAP se vea obligada a reemplazar a dicha empresa, este enviará una comunicación al USUARIO INTERMEDIO indicando un plazo prudencial para que realice las gestiones</i></p>	Idem comentario anterior.	Sin comentarios.	Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<i>correspondientes y contrate a la nueva empresa autorizada por LAP para brindar el servicio de manejo de residuos sólidos en el Aeropuerto.</i>			
ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD 3. Implementar un sistema de gestión ambiental aplicable al(las) Área(s) y Actividades a desarrollar bajo el presente Contrato. Este sistema de gestión ambiental deberá estar basado en la norma ISO 14001 en su versión más actualizada.	Ídem comentario anterior.	Sin comentarios.	Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD 4. En el marco de la medición de huella de carbono que LAP realice, el USUARIO INTERMEDIO deberá entregar toda la información y/o documentación que sea requerida por LAP en los plazos que indique, los cuales deberán ser razonables en función al requerimiento efectuado. De igual manera, LAP podrá solicitar la participación del USUARIO INTERMEDIO (previa coordinación entre ambas Partes) durante procesos de auditoría de verificación.	Ídem comentario anterior.	Sin comentarios.	Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO deberá realizar el cálculo y elaboración del reporte de la huella de carbono correspondiente a sus Actividades en el	Ídem comentario anterior.	Sin comentarios.	Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>Aeropuerto. El USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP semestralmente su cálculo de huella de carbono, con los documentos de respaldo y evidencias que permitan dar trazabilidad a la información reportada, considerando como plazos límite, los quince (15) primeros Días Hábiles de enero (correspondiente al periodo enero-diciembre del año anterior) y los quince (15) primeros Días Hábiles de julio (correspondiente al periodo enero-junio del año en curso).</p>			
<p>ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD</p> <p>Respecto a la medición de huella de carbono, el USUARIO INTERMEDIO deberá dar cumplimiento a los siguientes lineamientos:</p> <ul style="list-style-type: none">• Se deberá incluir (al menos): las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) directas (Alcance 1), emisiones de GEI indirectas por consumo de energía eléctrica (Alcance 2). Asimismo, ante el requerimiento de sus Stakeholders, LAP podrá solicitar al USUARIO INTERMEDIO, incluir en su cálculo, otras emisiones indirectas (Alcance 3) correspondientes a su actividad en el Aeropuerto.• Emplear las metodologías reconocidas internacionalmente:	Idem comentario anterior.	Sin comentarios.	<p>Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>ISO 14064 y GHG Protocol (en sus versiones vigentes).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verificar su huella de carbono con una entidad autorizada para dicho fin, al menos para su año base (el año base será determinado de acuerdo con los lineamientos de la ISO 14064 y GHG Protocol). <p>El USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP, dentro de los sesenta (60) Días Calendario de iniciado cada año de vigencia del Contrato, su plan de acción con las metas y medidas de reducción y/o compensación de su huella de carbono, las buenas prácticas ambientales implementadas de acuerdo con su Actividad en el Aeropuerto y el estatus de su implementación. Dichas medidas podrán ser verificadas por LAP a través de supervisiones, inspecciones o solicitudes de evidencias documentarias. Cabe mencionar que las metas propuestas en dicho plan deberán estar alineadas a las de LAP.</p>			
<p>ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD</p> <p>5. Según corresponda, realizar sus Actividades en el Aeropuerto, bajo un enfoque de economía circular y dando cumplimiento a los instructivos y/o procedimientos relacionados al manejo de residuos en el Aeropuerto. Ello incluye realizar un análisis de ciclo de vida de sus procesos e identificar oportunidades de ecoeficiencia y/o circularidad desde la adquisición de insumos, materiales y</p>	<p>Idem comentario anterior.</p>	<p>Sin comentarios.</p>	<p>Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>equipos, y durante su uso (durante su vida útil), así como la no adquisición de plásticos de un solo uso. Del mismo modo, el USUARIO INTERMEDIO deberá facilitar los recursos y competencias necesarios para garantizar una adecuada segregación de todos sus residuos. El USUARIO INTERMEDIO deberá entregar a LAP toda la información y/o documentación de respaldo y evidencias que permitan dar trazabilidad a la información reportada, en los plazos que LAP indique, los cuales deberán ser razonables en función al requerimiento efectuado.</p> <p>El USUARIO INTERMEDIO deberá remitir a LAP, dentro de los sesenta (60) Días Calendarios de iniciado cada año, su plan de acción con las metas y medidas circulares de acuerdo con sus Actividades en el Aeropuerto. Dichas medidas podrán ser verificadas por LAP a través de supervisiones, inspecciones o solicitudes de evidencia documentarias. Cabe mencionar que las metas propuestas en dicho plan deberán estar alineadas a las de LAP</p>			
<p>ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD</p> <p>6. 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 mínimo a dos (2) miembros, actuando uno en calidad de titular y el otro</p>	Idem comentario anterior.	Sin comentarios.	Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>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.</p> <p>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.</p>			
<p>ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD</p> <p>7. De ser el caso, comunicar inmediatamente a LAP, mediante una carta simple remitida a su Gerencia de Sostenibilidad, cualquier afectación, contaminación o daño ocurrido al medio ambiente que se genere en el Área. Asimismo, dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes de ocurrido el hecho, deberá entregar a LAP, información detallada sobre las acciones que ha implementado, en concordancia con las Leyes Aplicables, Instrumento de Gestión Ambiental de LAP y/o planes de contingencia, para mitigar y/o remediar la afectación, contaminación o daño ocurrido al medio ambiente, debiendo coordinar con LAP el contenido de cualquier comunicación o reporte que deba ser remitido a alguna Autoridad</p>	Idem comentario anterior.	Sin comentarios.	<p>Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
Gubernamental. Se deberá incluir las acciones que se tomaron para el control, investigación, tratamiento y corrección del suceso; así como las acciones de prevención de futuros sucesos			
ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD 8. Ser responsable de los aspectos y daños ambientales generados por sus Actividades o las de su Personal, pudiendo ser emisiones atmosféricas, vertimientos de efluentes, ruidos, vibraciones, disposición de residuos, sustancias y/o materiales peligrosos y no peligrosos al medio ambiente, según lo que aplique.	Idem comentario anterior.	Sin comentarios.	Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD 9. 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	Idem comentario anterior.	Sin comentarios.	Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.
ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD 10. De ser el caso, en el supuesto que el USUARIO INTERMEDIO genere algún tipo de efluente (descarga de residuos líquidos), deberá realizar los monitoreos	Idem comentario anterior.	Sin comentarios.	Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6. Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.

Redacción de Mandato de Acceso	Reconsideración - Usuarios Intermedios	LAP	Análisis - OSITRAN
<p>ambientales y elaborar los reportes al respecto, en la forma y plazo exigibles por las Leyes Aplicables, según LAP lo solicite al USUARIO INTERMEDIO. Para la ejecución de los monitoreos se deberá seguir los protocolos aprobados por las autoridades competentes y a través de organismos acreditados por el Instituto Nacional de Calidad (INACAL). Esta información, dependiendo de la frecuencia, se deberá entregar los primeros días terminado el trimestre o el semestre correspondiente, específicamente, hasta el día quinto (5) hábil siguiente.</p>			
<p>ANEXO 6 SOSTENIBILIDAD</p> <p>11. El USUARIO INTERMEDIO permitirá a LAP verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente Anexo, a través de inspecciones, auditorías o evaluaciones técnicas integrales a las Actividades realizadas por el USUARIO INTERMEDIO en el Aeropuerto. Las inspecciones y/o auditorías serán inopinadas, siendo que el USUARIO INTERMEDIO deberá brindar a LAP todas las facilidades necesarias para ello. Asimismo, el USUARIO INTERMEDIO se encuentra obligado a aprobar la evaluación técnica integral conforme a los criterios de evaluación establecidos por LAP, y realizar el levantamiento de observaciones que se generen en las inspecciones y/o auditorías en el plazo que LAP indique, el cual será determinado de manera exclusiva por LAP, en función al impacto que, en opinión exclusiva de LAP, genere la observación</p>	Ídem comentario anterior.	Sin comentarios.	<p>Nos remitimos al análisis del numeral 1 del Anexo 6.</p> <p>Por tanto, deben desestimarse los argumentos formulados por las aerolíneas en este extremo de sus recursos.</p>

III.2.1 Determinación del cargo de acceso

38. 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° 00130-2025-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.
39. De acuerdo con lo señalado en el numeral 37 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 38 del mismo informe, la GRE sustenta que no corresponde emitir pronunciamiento sobre los demás argumentos referidos a la determinación del cargo de acceso.
40. Con relación al criterio de mejor información disponible sostenido en el Informe N° 00130-2025-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.
41. Siendo así, en atención a las consideraciones expuestas en el Informe N° 00130-2025-GRE-OSITRAN corresponde dejar sin efecto el cargo de acceso incluido en el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN.
42. 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.
43. 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.

44. En el presente caso, el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0050-2025-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 Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas 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.
45. 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.
46. 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.
 47. 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° 0050-2025-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.
 48. 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 Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN.
- #### IV. CONCLUSIONES
49. Luego de la evaluación efectuada de los recursos de reconsideración interpuestos por las Aerolíneas, en contra de la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-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) Por un lado, 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) En virtud de lo expuesto, se advierte que el literal s) del numeral 24.1 de la cláusula vigésimo cuarta del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de

Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, aprobado mediante Resolución de Presidencia N° 00050-2025-PD-OSITRAN contiene un error material que debe ser rectificado de la siguiente manera:

Eliminar: el literal s) del numeral 24.1 de la cláusula vigésimo cuarta del Mandato de Acceso a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.

Cláusula Vigésimo Cuarta- Resolución del Contrato.-

24.1 (...)

s) ~~En caso el USUARIO INTERMEDIO alcance el tope de las Penalidades establecidas en el Anexo 9 – Tabla de Penalidades.~~

- (iv) Asimismo, en la resolución que se apruebe debe señalarse que los demás extremos distintos al extremo referido a la determinación del cargo de acceso de la Resolución de Presidencia N° 00050-2025-CD-OSITRAN y documentos que la sustentan, se mantienen inalterables.
- (v) Por otro lado, 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° 00130-2025-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 Áreas de Mantenimiento Ejecutivo para prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN, en aplicación de lo establecido en el artículo 79 del REGO y el artículo 611 del Código Procesal Civil.

V. RECOMENDACIÓN

50. Se recomienda poner en consideración del Consejo Directivo del Ositrán el presente informe para que, de estimarlo pertinente, dicha instancia disponga la rectificación del error material; y, además, declare parcialmente fundados los recursos de reconsideración interpuestos por las Aerolíneas en contra de la Resolución de Presidencia N° 0050-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso a la facilidad esencial de **Áreas de Mantenimiento Ejecutivo** para prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas 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

Firmado por

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA

Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
JOSE HÉCTOR ZEGARRA ROMERO
Jefe de Asuntos Jurídicos Regulatorios y
Administrativos (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
DANILO CAMPOS FLORES
Jefe de Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por
**OSWALDO JEHOSHUA RODRÍGUEZ
HERRERA**
Asesor Legal de la Jefatura de Asuntos Jurídicos
Regulatorios y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
CRISTIAN ORTIZ VARIAS
Supervisor Económico Comercial
Jefatura de Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

N.T. 2025176544.