



RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 0005-2026-CD-OSITRAN

Lima, 04 de febrero de 2026

VISTOS:

El recurso de reconsideración interpuesto por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, AETAI) mediante la Carta N° 0196-2025-GG/AETAI del 17 de diciembre de 2025, contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN; el recurso de reconsideración interpuesto por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (en adelante, IATA) mediante la Carta S/N (NT 2025180269) de fecha 17 de diciembre de 2025, complementada mediante la Carta S/N (NT 2025184524) del 23 de diciembre de 2025, contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN; y, el Informe Conjunto N° 00020-2026-IC-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán; y,

CONSIDERANDO:

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

Que, el numeral 3.1 del artículo 3 de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobada mediante Ley N° 26917 (en adelante, Ley de Creación del Ositrán), establece que el Ositrán tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las entidades prestadoras, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; con el fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público;

Que, el literal b) del numeral 7.1 del artículo 7 de la Ley de Creación del Ositrán establece que este ejerce la función reguladora operando el sistema tarifario de la infraestructura bajo su ámbito, siendo que, cuando exista un contrato de concesión con el Estado, el Ositrán vela por el cumplimiento de las cláusulas tarifarias y de reajuste tarifario que este contiene;

Que, por su parte, el artículo 16 del Reglamento General del Ositrán aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, REGO) dispone que, en el marco de su función reguladora, el Ositrán se encuentra facultado para regular, fijar, revisar o desregular las tarifas de los servicios y actividades derivadas de la explotación de la infraestructura de transporte de uso público, en virtud de un título legal o contractual. Adicionalmente, el artículo 17 del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo del Ositrán;

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

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

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/02/2025
11:13:36 -0500

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/02/2026 10:52:10 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/02/2026 10:46:08 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 04/02/2026 10:30:18 -0500

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

Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, Contrato de Concesión);

Que, el 08 de marzo de 2013 el Concedente y el Concesionario suscribieron la Adenda N° 6, el cual modifica el literal a) del numeral 1.1 de la sección *Régimen de tarifas y precios aplicables* del Anexo 5 del Contrato de Concesión, estableciendo que “[a] los pasajeros en transferencia se les aplica una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas”. Dicha tarifa es la TUUA de Transferencia;

Que, la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece que la TUUA de Transferencia se cobrará a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC);

Que, en aplicación del Contrato de Concesión, luego del procedimiento seguido por este Organismo Regulador, en estricto cumplimiento de las disposiciones del Reglamento General de Tarifas del Ositrán (en adelante, RETA) – aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021-CD-OSITRAN y modificado por la Resolución de Consejo Directivo N° 0015-2023-CD-OSITRAN –, se fijaron los valores máximos de la TUUA de Transferencia a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN. Esta resolución se publicó en el Diario Oficial El Peruano el 25 de noviembre de 2025;

Que, la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN se sustentó en el Nuevo Informe Ampliado “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante, el Nuevo Informe Tarifario Ampliado), que incluye la matriz de evaluación de los comentarios enviados por los interesados a la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos con la participación de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos, su exposición de motivos y el respectivo archivo Excel que contiene el cálculo tarifario;

Que, el 17 de diciembre de 2025 AETAI presentó su recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, por intermedio de la Carta N° 0196-2025-GG/AETAI;

Que, el 17 de diciembre de 2025 IATA presentó su recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, por intermedio de la Carta S/N (NT 2025180269), complementada mediante la Carta S/N (NT 2025184524) del 23 de diciembre de 2025;

Que, el 02 de febrero de 2026 IATA y AETAI hicieron uso de la palabra en la Sesión Extraordinaria N° 827-2026-CD-OSITRAN. Asimismo, LAP estuvo presente en la mencionada sesión del Consejo Directivo;

Que, al respecto, el Informe Conjunto N° 00020-2026-IC-OSITRAN de fecha 03 de febrero de 2026, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica, recomienda acumular los recursos de reconsideración presentados por AETAI y por IATA, conforme a lo previsto en el artículo 149 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General;

Que, asimismo, mediante el Informe Conjunto N° 00020-2026-IC-OSITRAN, las Gerencias analizaron los argumentos de los recursos de reconsideración de AETAI y de IATA, recomendando que sean declarados infundados. Al respecto, en el mencionado informe, las Gerencias concluyeron principalmente lo siguiente:

Cuestionamientos sobre la metodología empleada para el cálculo de la TUUA de Transferencia

- AETAI cuestiona que para la determinación de la TUUA de Transferencia no se haya empleado la metodología de costos incrementales por tratarse de un “servicio nuevo”. Dicho cuestionamiento ha sido presentado previamente por AETAI en el procedimiento, siendo que los argumentos que presentó para apoyar el mismo, fueron desestimados, sin que en esta instancia haya presentado ningún elemento nuevo de análisis.

Así, debe destacarse que su cuestionamiento nuevamente se apoya, principalmente, en: (i) informes emitidos en el año 2013 que no fueron aprobados por el Consejo Directivo del Ositrán, informes que tienen carácter de opinión técnica no vinculante y que expresamente indicaron que su objeto no es establecer la metodología de la fijación de la TUUA de Transferencia; (ii) lineamientos metodológicos aprobados en el año 2002 que se encuentran expresamente derogados desde el año 2004; y (iii) un procedimiento tarifario del 2002 (puentes de embarque) que no es comparable con el procedimiento de la TUUA de Transferencia.

Por el contrario, siendo que ni el Contrato de Concesión ni la Adenda N° 6 establecieron metodología específica para la fijación de la TUUA de Transferencia, conforme al marco contractual y normativo vigente, la metodología tarifaria debe definirse en el procedimiento de fijación tarifaria de acuerdo con el artículo 16 del RETA, por lo que corresponde al Ositrán efectuar dicha determinación. En ese contexto, el planteamiento de AETAI sobre utilizar la metodología de costos incrementales, sin atender a las particularidades del Nuevo Terminal de Pasajeros – infraestructura *greenfield* que inició operaciones en 2025 – ni a la naturaleza compartida de costos e inversiones, carece de sustento técnico, además de basarse en una norma derogada desde 2021.

- Por otro lado, IATA cuestionar la metodología de costos totalmente distribuidos empleado por el Regulador partiendo de una premisa errada, pues asume que la TUUA de Transferencia debería reflejar el uso real de los servicios, cuando en realidad remunera los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia y no su consumo efectivo, por lo que los criterios de asignación se enfocan en imputar razonablemente los costos conjuntos asociados a infraestructura y servicios compartidos. Asimismo, su cuestionamiento sobre supuesta falta de transparencia en la determinación de la TUUA de Transferencia carece de sustento, al no identificar ni desarrollar qué disposición sobre transparencia y participación prevista en el RETA que habría sido vulnerada, siendo importante resaltar que, por el contrario, la actuación del Ositrán se ha ceñido estrictamente a las reglas de participación y transparencia previstas en la norma vigente.

Cuestionamientos respecto al cálculo tarifario presentado por AETAI

- AETAI cuestiona que en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado se hayan tenido en cuenta los comentarios que formuló sobre la propuesta tarifaria aprobada por la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN, pues a su juicio carecerían de eficacia jurídica al haberse dejado sin efecto la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN. Dicho cuestionamiento carece de sustento toda vez que desconoce que el principio de debido procedimiento y la buena fe procedimental requieren que todos los comentarios presentados durante el procedimiento, incluidos los de AETAI y otros usuarios, sean debidamente considerados, analizados y recogidos en la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador y en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado aprobados mediante las Resoluciones de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN y de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, respectivamente, asegurando la participación ciudadana, la motivación de las decisiones y el respeto a los derechos de los administrados.

- AETAI cuestiona la existencia de una supuesta contradicción entre el considerando 872 y el pie de página 142 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado. Dicho cuestionamiento carece de fundamento, toda vez que el Regulador explicó de manera clara y coherente que, el modelo presentado por AETAI fue descartado dado su carácter global al incorporar simultáneamente la TUUA nacional, internacional y de Transferencia, excediendo el alcance del procedimiento tarifario, y porque su propuesta tampoco se ajusta a la metodología de costos totalmente distribuidos, al considerar solo los costos relacionados con el terminal. La referencia en el pie de página únicamente reconoce que el modelo presentado por AETAI incluye inversiones indirectas y transversales, pero en ningún momento se valida dicho modelo, pues el mismo fue descartado por las razones antes señaladas. En consecuencia, resulta carente de sustento la alegación formulada por AETAI sobre un supuesto vicio en la motivación.

Cuestionamiento sobre la consideración de una carta presentada supuestamente fuera del plazo para la presentación de comentarios

- AETAI cuestiona que el Regulador haya considerado en su análisis la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 presentada por LAP, la cual – según dicho gremio – habría sido presentada fuera del plazo para la presentación de comentarios a la propuesta tarifaria del Regulador y que, por ello, habría quedado en indefensión. Este cuestionamiento carece de fundamento, toda vez que, a través de dicha carta, LAP no presentó comentarios sobre la propuesta tarifaria del Ositrán, sino que se pronunció sobre las observaciones formuladas por AETAI sobre dicha propuesta tarifaria (aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN).
- Asimismo, es falsa la alegación de AETAI consistente en que se vio limitada en presentar alegatos contra la Carta C-LAP-GPF-2025-0041. Pues, en el marco del procedimiento tarifario, dicho gremio se ha pronunciado sobre dicha carta en múltiples oportunidades – mediante cartas y en exposiciones ante el Consejo Directivo –, siendo que en todos los casos reiteró el mismo cuestionamiento – injustificado – de carácter formal, sin efectuar pronunciamiento alguno sobre el fondo de la Carta C-LAP-GPF-2025-0041.
- AETAI señala que el Concesionario no habría presentado la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 por propia iniciativa, ello carece de sustento. La presentación de dicha carta fue consecuencia directa de la publicación, en el portal institucional del Ositrán, de los comentarios formulados por AETAI – práctica regular, transparente y reiteradamente explicada en audiencias públicas en las que dicho gremio ha participado –, lo que habilitó legítimamente al Concesionario a pronunciarse, conforme al principio de debido procedimiento. Además, debe destacarse que este cuestionamiento de AETAI resulta, por lo menos, incongruente con su propia conducta en el procedimiento tarifario, pues dicha asociación presentó múltiples comunicaciones posteriores al vencimiento del plazo para la presentación de comentarios a la propuesta tarifaria del Regulador, las cuales, al igual que la Carta C-LAP-GPF-2025-0041, fueron evaluadas de manera plena en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado en aplicación del principio de debido procedimiento, quedando demostrado que todos los aportes fueron considerados conforme al ordenamiento vigente.

Cuestionamiento sobre la implementación de la Recomendación 4.2 del Informe Especial N° 005-2013-2-4732-OCI-OSITRAN-EE

- AETAI cuestiona que se habría inobservado la Recomendación 4.2 de la Oficina de Control Institucional (OCI). Dicho cuestionamiento parte de una premisa manifiestamente errónea, pues dicha recomendación fue expresamente implementada sobre la base de la Nota N° 048-14-GRE-OSITRAN de fecha 03 de octubre de 2014, circunstancia que fue reconocida por la propia OCI y ratificada durante su intervención en la Sesión de Consejo Directivo N° 819-2025-CD-OSITRAN.

- Asimismo, AETAI cuestiona una supuesta vulneración de los principios de legalidad, predictibilidad, razonabilidad, proporcionalidad, transparencia, eficiencia y defensa de los usuarios, sin embargo dicha alegación ha sido presentada de manera genérica sin justificar por qué se habría producido dichas vulneraciones; por el contrario, debe destacarse que la metodología de costos totalmente distribuidos aplicada garantiza que la TUUA de Transferencia incorpore únicamente los costos asociados a los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia, evitando dobles cobros o subsidios cruzados; asimismo, dicha metodología se encuentra amparada conforme al marco normativo vigente, siendo importante reiterar también que el procedimiento ha garantizado en todo momento la transparencia y participación de todos los interesados.

Cuestionamiento sobre la información referida a las inversiones

- AETAI cuestiona que la TUUA de Transferencia haya sido calculada sin contar con el reconocimiento total de las inversiones por parte de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF), alegando una supuesta indefensión de los usuarios. Dicho cuestionamiento carece de fundamento, toda vez que el procedimiento tarifario se desarrolló en paralelo a la construcción e implementación del equipamiento del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, lo que hacía materialmente imposible contar con el reconocimiento definitivo de las inversiones a dicha etapa. No obstante, con el fin de incorporar en la TUUA de Transferencia el valor más cercano al reconocimiento de la GSF, el Regulador ajustó el monto de inversión mediante el uso de una variable proxy, estimada como el monto de inversión reconocido por la GSF y el monto de inversión solicitado por LAP en los procedimientos de reconocimiento que habían concluido, sin que AETAI haya acreditado que dicho monto se encuentre sobreestimado ni que genere un perjuicio a los usuarios.
- Asimismo, carece de sustento la afirmación de AETAI referida a que el Ositrán no habría cuestionado la información presentada por el Concesionario en materia de inversiones, drivers u otras variables relevantes. Por el contrario, en el marco del procedimiento tarifario, el Regulador requirió y evaluó de manera reiterada el sustento de la información proporcionada por LAP, no solo respecto de las inversiones, sino también de los costos operativos, la demanda, el WACC, entre otros aspectos. Del mismo modo, resulta infundado sostener que el Regulador se encontraba obligado a contrastar cada variable con *benchmarks* internacionales, pues las mejores prácticas regulatorias no imponen dicha exigencia automática, especialmente tratándose de un activo único en su contexto operativo, contractual y de demanda.
- El argumento de AETAI sobre que no es correcto el uso de la variable *proxy* de reconocimiento de inversiones carece de sustento. El uso de una variable *proxy* en el presente procedimiento tarifario es metodológicamente válido, dado que se trata de un proyecto *greenfield* en el que no es posible contar con información definitiva sobre las inversiones reconocidas al momento de la fijación tarifaria. En ese sentido, la variable *proxy* permite aproximar razonablemente el monto de inversiones que serán reconocidas.
- Finalmente, los cuestionamientos de AETAI referidos a la necesidad de incorporar mecanismos de revisión tarifaria anual y a la supuesta financiación íntegra de las áreas comunes mediante la TUUA de origen carecen de sustento. La introducción de ajustes tarifarios anuales desnaturalizaría el uso de un horizonte temporal para el cálculo de la tarifa, mientras que sostener que las áreas comunes se encuentran plenamente financiadas por la TUUA de origen implicaría la existencia de subsidios cruzados a favor de los pasajeros en transferencia, lo cual se encuentra expresamente prohibido por el Contrato de Concesión.

Cuestionamiento relativo a los *drivers* empleados para la determinación de la TUUA de Transferencia

- AETAI sostiene que los únicos *drivers* eficientes y aceptables a nivel internacional serían aquellos vinculados a asignaciones directas a áreas exclusivas, pasajeros-minuto para costos variables, contribución al pico de inversiones en capacidad, uso exclusivo de área para costos fijos indivisibles y asignación cero para servicios no utilizados por la transferencia. Dicho argumento carece de sustento, toda vez que no existe a nivel internacional una metodología única ni *drivers* exclusivos para la asignación de costos aeroportuarios. Por el contrario, la selección de *drivers* depende de múltiples factores, tales como la naturaleza del servicio, el grado de desagregación de la información disponible y la materialidad económica de los costos, entre otros.
- Asimismo, carece de sustento la alegación de AETAI e IATA referida a que los *drivers* utilizados por el Ositrán no permitirían reflejar el consumo efectivo de los servicios incluidos en la TUUA de Transferencia. Ello debido a que dicha tarifa ha sido calculada bajo un enfoque de remuneración de los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia, y no sobre la base del consumo individual de cada uno de ellos, criterio que resulta consistente con la naturaleza común de los servicios involucrados y con la metodología de costos totalmente distribuidos, tal como se encuentra expresamente sustentado en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado.

Cuestionamiento relativo a la falta de conducción de un procedimiento de revisión integral del Sistema Tarifario

- AETAI infiere del Nuevo Informe Tarifario Ampliado que la ampliación del AIJC constituye un cambio estructural que obliga a aplicar el mecanismo de revisión integral del sistema tarifario previsto en el literal iii) del artículo 10 del RETA. Dicho planteamiento parte de una premisa incorrecta, pues en ningún extremo del Nuevo Informe Tarifario Ampliado el Ositrán ha señalado la existencia de “cambios estructurales” que pudiera ameritar la revisión integral del sistema tarifario, lo que comprendería la revisión de la TUUA de origen como ha pretendido AETAI a lo largo del procedimiento. Ello, menos aun cuando, de conformidad con el artículo III del Título Preliminar del RETA, dicha norma tiene carácter supletorio frente a lo establecido en los contratos de concesión, siendo que, en el presente caso, el Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJC fija expresamente las tarifas de la TUUA de origen, así como su mecanismo de revisión (RPI-X) y la periodicidad para dicha revisión, de modo que una revisión tarifaria integral como la que pretende AETAI resultaría jurídicamente improcedente por contravenir el régimen económico contractual.

Cuestionamientos a la determinación de la TUUA de Transferencia

- AETAI e IATA sostienen que el cobro de la TUUA de Transferencia afectaría la competitividad del AIJC frente a otros *hubs* regionales, al incrementar el costo del pasaje aéreo y generar una caída de la demanda; sin embargo, dicho argumento carece de sustento, toda vez que los análisis presentados resultan parciales y no consideran las particularidades del caso concreto, tales como la entrada en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros y de la segunda pista de aterrizaje, ni los efectos positivos de dichas infraestructuras sobre el desarrollo de la demanda, por lo que las conclusiones a las que arriban no resultan válidas.
- Asimismo, carece de sustento la alegación de IATA referida a la necesidad de un rebalanceo de la TUUA de origen como consecuencia de la implementación de la TUUA de Transferencia, en tanto esta última no ha sido introducida discrecionalmente por el Ositrán, sino que responde a un mandato contractual contenido en la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión suscrita entre LAP y el MTC, la cual no prevé el ajuste de otras tarifas aeroportuarias; adicionalmente, conforme a la metodología de costos totalmente distribuidos aplicada, la TUUA de Transferencia incorpora únicamente los costos asociados a los servicios puestos a disposición de los pasajeros en

transferencia, resultando incompatible con dicha metodología efectuar reajustes en otras tarifas.

Cuestionamientos generales sobre la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN

- IATA invoca de manera general la aplicación de principios del procedimiento administrativo y de la regulación tarifaria, tales como legalidad, razonabilidad, debido procedimiento y verdad material; sin embargo, no desarrolla de manera concreta ni específica cómo dichos principios habrían sido vulnerados en el procedimiento o en la resolución impugnada. Sus alegaciones se formulan en términos abstractos, sin confrontar el análisis técnico ni la metodología aplicada por el Regulador, ni acreditar la incorporación de costos ajenos a los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia.

Otros cuestionamientos

- AETAI formula recomendaciones orientadas a reforzar mecanismos de seguimiento y transparencia en la regulación tarifaria; sin embargo, dicho planteamiento no se dirige a cuestionar la legalidad, validez ni motivación de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, ni a identificar vicio procedimental o sustantivo alguno en el proceso de fijación tarifaria, sino que constituye una propuesta de carácter general. Sin perjuicio de ello, debe precisarse que el marco normativo del Ositrán ya contempla un mecanismo específico de seguimiento y transparencia de los ingresos, costos e inversiones asociados a los servicios regulados y no regulados, el cual se implementa a través de la Contabilidad Regulatoria;

Que, además, como se indica en el Informe Conjunto N° 00020-2026-IC-OSITRAN en la Sesión del Consejo Directivo N° 827, los miembros del Consejo Directivo solicitaron que cuando se culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones de la Ampliación del AIJC por parte de la GSF, de manera excepcional, se actualice el cálculo de la TUUA de Transferencia únicamente en lo que respecta al componente de las inversiones. En línea con ello, mediante proveído de fecha 03 de febrero de 2026, la Secretaría de Consejo Directivo solicitó a las Gerencias que se incorpore en la Resolución un artículo que disponga la revisión por parte de la GRE, de la TUUA de Transferencia únicamente en lo que respecta al componente de las inversiones cuando se concluya con el procedimiento de reconocimiento de dichas inversiones;

Que, luego de la evaluación respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe Conjunto N° 00020-2026-IC-OSITRAN, constituyéndolo como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 6.2 del artículo 6 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General y sus modificatorias;

Por lo expuesto, en virtud de las funciones previstas en el Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM; y, el Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM y modificatorias; estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Extraordinaria N° 827-2026-CD-OSITRAN y sobre la base del Informe Conjunto N° 00020-2026-IC-OSITRAN y sus anexos;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Disponer la acumulación de los procedimientos administrativos iniciados como consecuencia de los recursos de reconsideración, presentados por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN.

Artículo 2°.- Declarar infundado el recurso de reconsideración presentado por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional mediante la Carta N° 0196-2025-GG/AETAI, contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN.



Artículo 3°.- Declarar infundado el recurso de reconsideración presentado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, mediante la Carta S/N (NT 2025180269), complementada mediante la Carta S/N (NT 2025184524) del 23 de diciembre de 2025, contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN.

Artículo 4°.- Confirmar la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, dando por agotada la vía administrativa.

Artículo 5°.- Encargar a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos que, una vez que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones correspondientes a la Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, efectúe la revisión del cálculo de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros en transferencia, a efectos de que se actualice exclusivamente el componente de inversiones.

Artículo 6°.- Notificar la presente resolución y el Informe Conjunto N° 00020-2026-IC-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L., al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional y a la Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

Artículo 7°.- Disponer la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial El Peruano. Asimismo, disponer la difusión de la mencionada resolución y del Informe Conjunto N° 00020-2026-IC-OSITRAN en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrان).

Regístrese, comuníquese y publíquese

Firmada por

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO

Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visada por

JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO

Gerente General
Gerencia General

Visada por

RICARDO QUESADA ORÉ

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

Visada por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

NT: 2026017093

Informe Conjunto N° 00020-2026-IC-OSITRAN

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

Asunto : Recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN que aprobó la TUUA de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Fecha : 3 de febrero de 2026

Firmado por:
CHOCANO
PORTILLO
JAVIER EUGENIO
MANUEL JOSE
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/02/2026
17:42:25 -0500

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/02/2026
17:46:42 -0500

I. OBJETIVO

1. El objetivo del presente informe es emitir opinión sobre los recursos de reconsideración interpuestos por la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, AETAI) y por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (en adelante, IATA) contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, la cual aprobó la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia (en adelante, TUUA de Transferencia) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC), vigente hasta el 31 de diciembre de 2030.

II. ANTECEDENTES

2. El 14 de febrero del 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción¹ (en adelante, el Concedente o el MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el Concesionario o LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, Contrato de Concesión).
3. El referido Contrato de Concesión estableció un nivel máximo de las tarifas por los servicios de Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto nacional e internacional (o, TUUA de origen), aterrizaje y despegue (y estacionamiento)², a ser aplicadas por el Concesionario durante los primeros ocho (8) años de vigencia de la concesión. Asimismo, dispuso que, a partir del noveno año, dichas tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América, menos un porcentaje estimado de los incrementos de productividad, el cual sería calculado por Ositrán y permanecería fijo por un período de cinco (5) años.
4. A la fecha de emisión del presente Informe, el Concedente y el Concesionario (en adelante, las Partes) han suscrito ocho (8) adendas al Contrato de Concesión:
 - La Adenda N° 1 se suscribió el 06 de abril del 2001.
 - La Adenda N° 2 se suscribió el 25 de julio del 2001.
 - La Adenda N° 3 se suscribió el 30 de septiembre del 2002.
 - La Adenda N° 4 se suscribió el 30 de junio del 2003.
 - La Adenda N° 5 se suscribió el 25 de julio del 2011.
 - La Adenda N° 6 se suscribió el 08 de marzo del 2013.
 - La Adenda N° 7 se suscribió el 25 de julio del 2017.
 - La Adenda N° 8 se suscribió el 19 de agosto de 2024.

Visado por: RODRIGUEZ HERRERA
Oswaldo Jehoshua FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/02/2026 17:56:28 -0500

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/02/2026 17:52:34 -0500

Visado por: CALDAS CABRERA
Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/02/2026 17:38:24 -0500

Visado por: LEON ROSALES Kimberly
Lucero FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/02/2026 17:34:37 -0500

Visado por: CASTILLO MAR Ruth
Eliana FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/02/2026 17:31:05 -0500

Visado por: MENDEZ VEGA Maria
Alejandra FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 03/02/2026 17:14:49 -0500

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

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

5. En particular, la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión modifica el literal a) del numeral 1.1 de la sección *Régimen de tarifas y precios aplicables* del Anexo 5 del Contrato de Concesión, quedando redactada dicha cláusula en los siguientes términos:

“Régimen de tarifas y precios aplicables

1. Servicios Aeroportuarios

1.1. Servicios Aeroportuarios Prestados Directamente por el Concesionario.

(...)

a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

La TUUA tiene la finalidad de cubrir los costos por servicios indicados en el Apéndice 1, los que serán de cargo único y exclusivo del Concesionario.

A los pasajeros en transferencia se les aplica una TUUA según los mecanismos y procedimientos establecidos en las disposiciones del presente Contrato y en las Leyes Aplicables y Normas.

Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que, de acuerdo a las Leyes Aplicables, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios”.

[El énfasis es nuestro.]

6. Asimismo, la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión establece que la TUUA de Transferencia se cobrará a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC:

“CLÁUSULA CUARTA: DECLARACIÓN DE LAS PARTES

(...)

El CONCESIONARIO cobrará una TUUA a los pasajeros en transferencia, de acuerdo a lo establecido en las disposiciones del CONTRATO DE CONCESION, las Leyes Aplicables y las Normas, así definidas en el CONTRATO DE CONCESIÓN, a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros contemplado en el Anexo 6 del citado Contrato.

(...).”

[El énfasis es nuestro.]

7. El 11 de enero del 2024, mediante el Oficio N° 00006-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó al Concesionario la información relativa a los pasajeros de transferencia en AIJC, para lo cual se le otorgó un plazo de cinco (5) días hábiles.
8. El 17 de enero del 2024, mediante la Carta C-LAP-GALC-2024-0008, LAP solicitó una ampliación de plazo para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00006-2024-GRE-OSITRAN.
9. El 20 de enero de 2024, mediante el Oficio N° 00016-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para que LAP dé respuesta al requerimiento de información efectuado por intermedio del Oficio N° 00006-2024-GRE-OSITRAN.
10. El 01 de febrero de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0020, LAP dio respuesta parcial al requerimiento de información realizado.
11. El 12 de febrero del 2024, mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN, se efectuaron observaciones a la información proporcionada por LAP mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0020, solicitándole absolverlas en un plazo de cinco (05) días hábiles.
12. El 12 de febrero de 2024, mediante el Memorando N° 00041-2024-GRE-OSITRAN, se realizaron consultas a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán (en adelante, GSF) sobre la información remitida por LAP mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0020.
13. El 14 de febrero del 2024, se realizó una audiencia privada con representantes de LAP para absolver sus consultas con relación al reiterativo de información realizado mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN.

14. El 15 de febrero de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0030, LAP solicitó una ampliación de plazo para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN.
15. El 19 de febrero de 2024, mediante el Oficio N° 00031-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó al Concesionario una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN.
16. El 04 de marzo de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0037, LAP dio respuesta al requerimiento de información formulado mediante el Oficio N° 00024-2024-GRE-OSITRAN.
17. El 05 de marzo de 2024, mediante el Memorando N° 00374-2024-GSF-OSITRAN, la GSF dio respuesta al Memorando N° 00041-2024-GRE-OSITRAN.
18. El 15 de marzo de 2024, mediante el Oficio N° 00115-2024-GRE-OSITRAN, se le hizo un requerimiento de información a LAP, otorgándole un plazo de cinco (05) días hábiles para dar respuesta.
19. El 21 de marzo de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0045, LAP solicitó una ampliación de plazo para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00115-2024-GRE-OSITRAN.
20. El 22 de marzo de 2024, mediante el Oficio N° 00163-2024-GRE-OSITRAN, se le otorgó una ampliación de plazo de cinco (05) días hábiles para dar respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 0115-2024-GRE-OSITRAN.
21. El 01 de abril de 2024, mediante el Memorando N° 00076-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a la GSF que confirme las definiciones de pasajeros en transferencia.
22. El 02 de abril de 2024, mediante el Memorando N° 00522-2024-GSF-OSITRAN, la GSF dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Memorando N° 76-2024-GRE-OSITRAN.
23. El 02 de abril de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0054, LAP dio respuesta parcial al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 76-2024-GRE-OSITRAN y solicitó ampliación de plazo hasta fines de mayo de 2024 para dar respuesta a la información faltante.
24. El 10 de abril de 2024, se sostuvo una audiencia privada con representantes de LAP para absolver algunas consultas sobre la información presentada mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0054
25. En atención a la Carta C-LAP-GPF-2024-005, el 15 de abril del 2024 por intermedio del Oficio N° 00170-2024-GRE-OSITRAN, se denegó la ampliación de plazo solicitada por LAP.
26. El 22 de abril de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0063, LAP nuevamente explicó que no podría contar con la información requerida en un menor tiempo al indicado mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-005.
27. El 16 de mayo de 2024, mediante el Oficio N° 00192-2024-GRE-OSITRAN se solicitó a LAP información sobre el recorrido de los pasajeros de transferencia en el nuevo terminal del AIJC.
28. El 21 de mayo de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0082, LAP dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00192-2024-GRE-OSITRAN.

29. Mediante la Resolución de Presidencia N° 00034-2024-PD-OSITRAN, publicada el 08 de junio de 2024, y sustentada en el Informe Conjunto N° 00080-2024-IC-OSITRAN (GRE-GAJ) (en adelante, Informe Conjunto de Inicio), se aprobó el inicio de oficio del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia.
30. El 10 de junio de 2024 se llevó a cabo una audiencia privada con representantes de LAP, con el fin de que expongan sus puntos de vista sobre el inicio del procedimiento tarifario.
31. El 19 de junio de 2024, mediante el Memorando N° 00133-2024-GRE-OSITRAN, se envió a la Gerencia General un proyecto de oficio para la Secretaría General del MTC, solicitando todos los antecedentes de la suscripción de la Adenda 6 del Contrato de Concesión.
32. El 21 de junio de 2024, mediante el Oficio N° 00135-2024-GG-OSITRAN, la Gerencia General envió el requerimiento de información al MTC.
33. El 26 de junio de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0099, en el marco del RETA, LAP solicitó ampliación de plazo de 30 días hábiles adicionales para remitir su propuesta tarifaria.
34. El 26 de junio de 2024, mediante el Oficio N° 2376-2024-MTC/19, el MTC dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00135-2024-GG-OSITRAN.
35. El 28 de junio de 2024, mediante el Oficio N° 00203-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó la ampliación de plazo solicitada por LAP para presentar su propuesta tarifaria.
36. El 16 de julio de 2024, mediante el Oficio N° 00218-2024-GRE-OSITRAN se requirió información a LAP sobre las proyecciones de los pasajeros de transferencia y sobre activos.
37. El 18 de julio de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0113, LAP solicitó una ampliación de 10 días hábiles adicionales para dar respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00218-2024-GRE-OSITRAN.
38. El 22 de julio de 2024, mediante el Oficio N° 00219-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó la ampliación de plazo solicitada por LAP.
39. El 25 de julio de 2024, mediante el Oficio N° 00222-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a Proinversión el informe del modelo elaborado por la empresa Ernest & Young en 1998 (en adelante, Informe E&Y (1998)) para el Comité Especial para la Licitación del AIJC como parte del proceso de su licitación.
40. El 08 de agosto de 2024, mediante el Oficio N° 066-2024/PROINVERSIÓN/DPP, Proinversión respondió el requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00222-2024-GRE-OSITRAN, precisando que parte de la información remitida tenía carácter confidencial.
41. El 12 de agosto de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0126, LAP dio respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00218-2024-GRE-OSITRAN.
42. El 20 de agosto de 2024, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0277, LAP remitió dos estudios legales que sustentan su posición sobre los pasajeros DOM-INT. Uno de los documentos legales menciona que tiene carácter de confidencialidad.
43. El 28 de agosto de 2024, mediante Carta S/N, IATA remitió comentarios al procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia.

44. El 05 de setiembre de 2024, mediante el Oficio N° 0239-2024-GRE-OSITRAN, se indicó a Proinversión que en la documentación remitida no se encontraba el Informe E&Y (1998), por lo que se reiteró el pedido. Asimismo, se solicitó precisar qué información, de la remitida mediante el Oficio N° 066-2024/PROINVERSIÓN/DPP, tenía carácter de confidencial y el sustento de dicha clasificación.
45. El 06 de setiembre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-0309, LAP remitió su propuesta tarifaria para los pasajeros INT-INT y DOM-DOM (en adelante, Propuesta Tarifaria del Concesionario).
46. El 09 de setiembre de 2024 se llevó a cabo una audiencia privada con LAP para que expliquen su posición sobre la TUUA de Transferencia.
47. El 12 de setiembre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0141, LAP precisó su punto de vista sobre el no cobro de la TUUA de Transferencia a los pasajeros DOM-INT.
48. El 12 de setiembre de 2024, mediante el Oficio N° 074-2024/PROINVERSIÓN/DPP, Proinversión solicitó una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para dar respuesta al Oficio N° 0239-2024-GRE-OSITRAN.
49. El 25 de setiembre de 2024, mediante el Oficio N° 077-2024/PROINVERSIÓN/DPP, Proinversión: i) señaló el Informe E&Y (1998) no se encuentra en el libro blanco, y ii) precisó que parte de la información remitida mediante el Oficio N° 066-2024/PROINVERSIÓN/DPP es confidencial.
50. El 25 de setiembre de 2024, mediante la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 001-2024-GRE-OSITRAN, se denegó la solicitud de confidencialidad formulada por LAP respecto de los dos informes legales remitidos mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-0277.
51. Mediante el Oficio N° 250-2024-GRE-OSITRAN, el 25 de septiembre de 2024 se notificó a LAP la Resolución de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos N° 001-2024-GRE-OSITRAN.
52. El 30 de setiembre de 2024, mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN, se le hizo un requerimiento de información a LAP, sobre su propuesta tarifaria.
53. El 01 de octubre de 2024, mediante la Carta N° 0067-2024-GG/AETAI, AETAI manifestó que considera necesario la suspensión del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia hasta que se concluya con el procedimiento de interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión del AIJC³.
54. El 04 de octubre de 2024 se llevó a cabo una audiencia privada con LAP en la que representantes del Concesionario expusieron su propuesta para la determinación de la TUUA de Transferencia.
55. El 04 de octubre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0152, LAP actualizó su propuesta de la TUUA de Transferencia, tanto para los pasajeros INT-INT como para los DOM-DOM; asimismo, solicitó una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para dar

³ Al respecto, cabe señalar que mediante Resolución de Presidencia N° 0023-2025-PD-OSITRAN <<https://www.ositran.gob.pe/antior/resoluciones/resolucion-no-023-2025-pd-ositran/>> de fecha 05 de febrero de 2025, se resolvió la interpretación del literal a) del numeral 1.1 de la sección "Régimen de tarifas y precios aplicables" del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión del AIJC. Cabe señalar que, si bien AETAI interpuso recurso de reconsideración contra dicha decisión, fue declarado infundado a través de la Resolución N° 0034-2025-PD-OSITRAN <<https://www.ositran.gob.pe/antior/resoluciones/resolucion-no-034-2025-pd-ositran/2025-PD-OSITRAN>> de fecha 12 de marzo de 2025.

respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN.

56. El 9 de octubre de 2024, mediante el Oficio N° 00257-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó una ampliación de plazo de cinco (05) días hábiles con el fin de que LAP responda el requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN.
57. El 16 de octubre de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162, LAP dio repuesta parcial al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN.
58. El 24 de octubre de 2024 se llevó a cabo una audiencia privada con LAP para realizar consultas sobre la propuesta de los costos operativos empleados por LAP, entre otros.
59. El 28 de octubre de 2024, mediante el Oficio N° 00261-2024-GRE-OSITRAN, se realizó un requerimiento de información a LAP sobre los costos operativos de su propuesta tarifaria, entre otros.
60. El 31 de octubre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-00408, LAP solicitó ampliación de plazo de cinco (05) días hábiles para dar respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00261-2024-GRE-OSITRAN.
61. El 5 de noviembre de 2024, mediante el Oficio N° 00265-2024-GRE-OSITRAN, se le otorgó una ampliación de plazo de cinco días hábiles con el fin de que LAP de respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00261-2024-GRE-OSITRAN.
62. El 11 de noviembre de 2024, mediante el Oficio N° 00267-2024-GRE-OSITRAN, se realizó un requerimiento de información a LAP sobre inversiones, áreas, entre otros.
63. El 12 de noviembre de 2024, se llevó a cabo una audiencia privada con LAP sobre el requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00267-2024-GRE-OSITRAN.
64. Mediante Carta C-LAP-GPF-2024-0176 de fecha 12 de noviembre de 2024, el Concesionario dio respuesta a lo solicitado mediante Oficio N° 261-2024-GRE-OSITRAN. Cabe mencionar que, mediante la referida carta, el Concesionario formuló un pedido de confidencialidad sobre dos (02) contratos suscritos con aerolíneas relacionados a la modalidad de cobro de la TUUA que posteriormente fue otorgado parcialmente⁴.
65. El 18 de noviembre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0177, LAP solicitó ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para dar respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00267-2024-GRE-OSITRAN.
66. El 19 de noviembre de 2024, mediante el Oficio N° 00270-2024-GRE-OSITRAN, se otorgó a LAP la ampliación de plazo solicitada para dar respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00267-2024-GRE-OSITRAN.
67. El 25 de noviembre de 2024, se llevó a cabo una audiencia privada con LAP para tratar temas de inversiones asociadas a la TUUA de Transferencia.
68. Mediante Carta C-LAP-GPF-2024-0187 recibida el 02 de diciembre de 2024, el Concesionario dio respuesta al requerimiento de información formulado mediante Oficio N° 267-2024-GRE-OSITRAN. Cabe mencionar que, con fecha del 17 de diciembre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-00457, LAP solicitó que se declare la confidencialidad de la siguiente información presentada por intermedio de la Carta

⁴ Cabe precisar que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0018-2025-PD-OSITRAN de fecha 28 de enero 2025, se resolvió el pedido de confidencialidad de LAP. Dicha resolución se encuentra disponible en el portal web del Ositrán <<https://www.ositrان.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2025/01/resolucion-018-2025-pd-ositrان.pdf>>.

C-LAP-GPF-2024-0187: Archivo Excel: “Inversión del Terminal” remitido mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0187 e información mencionada en dicha carta relacionada al archivo; Archivo PDF: “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” remitido mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0187 e información mencionada en dicha carta relacionada al archivo; Archivo PDF: “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_000660” remitido mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0187 e información mencionada en dicha carta relacionada al archivo; y, Archivo Excel: “Órdenes de Servicio y Compra por tipo de inversión” remitido mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0187 e información mencionada en dicha carta relacionada al archivo. Dicha solicitud de confidencialidad fu denegada mediante la Resolución de Presidencia N° 0038-2025-PD-OSITRAN de fecha 24 de marzo 2025⁵.

69. Mediante Memorando N° 253-2024-GRE-OSITRAN del 04 de diciembre de 2024 se solicitó a la GSF que absuelva algunas consultas sobre las inversiones realizadas en el AIJC.
70. A través del Memorando N° 255-2024-GRE-OSITRAN del 04 de diciembre de 2024, se solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo de treinta (30) días hábiles adicionales para elevar la Propuesta Tarifaria del Regulador sobre la TUUA de Transferencia.
71. Mediante el Oficio N° 281-2024-GRE-OSITRAN del 04 de diciembre de 2024 se solicitó a LAP información sobre áreas e inversiones en el AIJC.
72. Mediante el Memorando N° 723-2024-GG-OSITRAN de 05 de diciembre de 2024, la Gerencia General otorgó un plazo adicional de treinta (30) días hábiles adicionales para elevar la Propuesta Tarifaria del Regulador sobre la TUUA de Transferencia.
73. Mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0194 del 10 de diciembre de 2024, el Concesionario solicitó una ampliación de plazo de cinco (05) días hábiles adicionales para presentar la información requerida mediante Oficio N° 281-2024-GRE-OSITRAN.
74. Mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0203 del 19 de diciembre de 2024, el Concesionario dio respuesta al requerimiento de información formulado mediante Oficio N° 281-2024-GRE-OSITRAN. Cabe mencionar que, mediante la referida carta, el Concesionario formuló un pedido de confidencialidad la siguiente información: Archivo Excel: “Explicación de importes negativos”, Carpeta: “Sustento de inversiones solicitadas” y Archivo Excel: “Detalle del sustento de inversiones”. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0039-2025-PD-OSITRAN se otorgó parcialmente la confidencialidad⁶.
75. Mediante Resolución de Presidencia N° 003-2025-PD-OSITRAN del 09 de enero de 2025, la Presidencia del Ositrán resolvió interpretar el literal a) del numeral 1.1 de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 y la Cláusula Cuarta de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión del AIJC. Dicha resolución fue notificada al Concesionario el 09 de enero de 2025 mediante Oficio N° 0023-2025-PD-OSITRAN. Dicha resolución fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 11 de enero de 2025.
76. Con fecha 13 de enero de 2025, la GSF remitió el Memorando N° 0058-2025-GSF-OSITRAN mediante el cual dio respuesta a lo solicitado mediante Memorando N° 00253-2024-GRE-OSITRAN.

⁵ Cabe precisar que la Resolución de Presidencia N° 0038-2025-PD-OSITRAN fue confirmada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0010-2025-CD-OSITRAN, por lo tanto, en aplicación del artículo 14 del Reglamento para la Determinación, Ingreso, Registro y Resguardo de la Información Confidencial presentada ante Ositrán, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 005-2003-CD-OSITRAN (en adelante, el Reglamento de Confidencialidad de Ositrán), del Ositrán, la decisión se encuentra consentida.

⁶ Cabe precisar que la Resolución de Presidencia N° 0039-2025-PD-OSITRAN fue confirmada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0011-2025-CD-OSITRAN, por lo tanto, en aplicación del artículo 14 del Reglamento de Confidencialidad, la decisión se encuentra consentida.

77. Mediante Carta C-LAP-GALG-2025-0019 del 27 de enero de 2025, el Concesionario solicitó que se descarte la posibilidad de incluir a los pasajeros DOM-INT en el procedimiento de fijación tarifaria y que, considerando lo resuelto en la Resolución de Presidencia N° 003-2025-PD-OSITRAN, la Propuesta Tarifaria del Ositrán únicamente comprenda a los pasajeros INT-INT y DOM-DOM.
78. El 29 de enero de 2025, mediante el Memorando N° 040-2025-GRE-OSITRAN, se elevó a la Gerencia General, entre otros, el Informe “Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la tarifa unificada de uso de aeropuerto de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante Propuesta Tarifaria del Ositrán), elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 del RETA.
79. El 29 de enero de 2025, a través de la Carta N° 0009-2025-GG/AETAI, AETAI interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN.
80. El 30 de enero de 2025, se emitió la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso la publicación en el diario oficial El Peruano y en el portal web institucional, de la Propuesta Tarifaria del Ositrán y documentos anexos. Dicha resolución y los documentos que la acompañan fueron notificados al MTC y a LAP mediante los Oficios N° 00123 y 00124-2025-PD-OSITRAN. Asimismo, la referida resolución, juntamente con el proyecto de resolución que aprueba la tarifa, la exposición de motivos y la relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria fueron publicados en el Diario Oficial El Peruano el 02 de febrero de 2025.
81. El 07 de febrero de 2025 se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria Presencial del Consejo de Usuarios de Aeropuertos N° 77 donde, entre otros, se expuso la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
82. Mediante la Carta N° 0022-2025-GG/AETAI, recibida el 24 de febrero de 2025, AETAI solicitó ampliar el plazo de recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
83. El 26 de febrero de 2025 se desarrolló la Audiencia Pública “Propuesta: Fijación de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) de Transferencia” en la modalidad presencial.
84. El 27 de febrero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-2025-PD-OSITRAN – sustentada en el Informe Conjunto N° 00065-2025-IC-OSITRAN – se otorgó una ampliación de plazo de tres (03) días hábiles para la recepción de comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
85. El 27 de febrero de 2025, mediante la Carta C-LAP-GALG-2025-0056, LAP solicitó que no se otorgue la ampliación de plazo solicitada por AETAI. Dicho pedido fue denegado a través del Oficio N° 0214-2025-PD-OSITRAN notificado al Concesionario el 04 de marzo de 2025, por medio del cual se le indicó que debe estarse a lo decidido en la Resolución de Presidencia N° 0029- 2025-PD-OSITRAN.
86. El 28 de febrero de 2025, mediante los Oficios N° 207, 208 y 209-2025-PD-OSITRAN, se notificó a LAP, el MTC y AETAI la Resolución de Presidencia N° 00029-2025-PD-OSITRAN. Asimismo, en la mencionada fecha, se publicó dicha resolución en el Diario Oficial El Peruano.
87. El 05 de marzo de 2025, se recibieron comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán de las siguientes entidades:

- LAP, mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0034.
 - AETAI, mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI.
 - IATA, mediante Carta S/N (NT 2025032306).
88. El 07 de marzo de 2025, mediante el Oficio N° 00049-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a AETAI que remita el modelo que sustenta las simulaciones presentadas mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI.
89. AETAI, el 10 de marzo de 2025, mediante la Carta N° 0032-2025-GG/AETAI, dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00049-2025-GRE-OSITRAN.
90. El 12 de marzo de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0034-2025-PD-OSITRAN, se declaró infundado el recurso de reconsideración presentado por AETAI contra la Resolución de Presidencia N° 003-2025-PD-OSITRAN. Dicha resolución fue notificada a AETAI, al Concesionario y al MTC a través de los Oficios N° 0232-2025-PD-OSITRAN, 0233-2025-PD-OSITRAN y 0234-2025-PD-OSITRAN, respectivamente.
91. El 13 de marzo de 2025, mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0041, el Concesionario remitió comentarios sobre la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, mediante la cual AETAI presentó sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
92. El 17 de marzo de 2025, mediante el Memorando N° 067-2025-GRE-OSITRAN, se formularon algunas consultas a la GSF en el marco de la evaluación de los comentarios recibidos a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.
93. El 21 de marzo de 2025, mediante el Memorando N° 00506-2025-GSF-OSITRAN, la GSF dio respuesta al Memorando N° 067-2025-GRE-OSITRAN.
94. El 26 de marzo de 2025, mediante el Memorando N° 00078-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos elevó a la Gerencia General, entre otros, el Informe “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante, Informe Tarifario del Regulador), elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria.
95. El 28 de marzo de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, se aprobó el Informe Tarifario del Regulador. Esta resolución fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 29 de marzo de 2025.
96. El 22 de abril de 2025, mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI, AETAI interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN.
97. El 22 de abril de 2025, mediante la Carta S/N (NT 2025056024), IATA interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN.
98. El 28 de abril de 2025, mediante los Oficios N° 00188-2025-GRE-OSITRAN y N° 00189-2025-GRE-OSITRAN, se hizo de conocimiento del Concesionario y del Concedente, respectivamente, la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI presentada por AETAI.
99. El 28 de abril de 2025, mediante el Oficio N° 00192-2025-GRE-OSITRAN, se comunicó a IATA que, con relación a su Carta S/N (NT 2025056024), se realizarán las notificaciones correspondientes en su Casilla Electrónica del Ositrán.

100. El 28 de abril de 2025, mediante los Oficios N° 00193-2025-GRE-OSITRAN y N° 00194-2025-GRE-OSITRAN, se hizo de conocimiento del Concesionario y del Concedente, respectivamente, la Carta S/N (NT 2025056024) presentada por IATA.
101. El 22 de mayo de 2025, el Concesionario publicó una política comercial⁷, conforme a la cual anunció que no cobrará la TUUA de Transferencia INT-INT y DOM-DOM entre el 01 de junio de 2025 y el 25 de septiembre de 2025.
102. El 29 de mayo de 2025, mediante la Carta C-LAP-GALG-2025-0219, el Concesionario presentó su posición con respecto a los recursos de reconsideración interpuestos por AETAI e IATA.
103. El 29 de mayo de 2025, mediante la Carta N° 0068-2025-GG/AETAI, AETAI presentó argumentos adicionales relacionados con uno de los aspectos abordados en su recurso de reconsideración, remitido mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI, los cuales se incorporan al presente expediente.
104. El 30 de mayo de 2025, por intermedio del Oficio N° 00464-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva comunicó a AETAI que la resolución de su recurso de reconsideración – interpuesto mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI – no califica como una medida de emergencia que requiera su avocación en uso de la facultad conferida por el numeral 10 del artículo 9 Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM (en adelante, ROF).
105. El 02 de junio de 2025, por intermedio del Oficio N° 00462-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva comunicó a IATA que la resolución de su recurso de reconsideración – interpuesto mediante la Carta S/N (NT 2025056024) – no califica como una medida de emergencia que requiera su avocación en uso de la facultad conferida por el numeral 10 del artículo 9 del ROF.
106. El 11 de junio de 2025, mediante el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN, la GSF 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.
107. El 11 de junio de 2025, mediante el Informe Conjunto N° 00134-2025-IC-OSITRAN, se elevó a la Gerencia General, entre otros, el Informe “Nueva Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante, Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán) elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de fijación tarifaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 del RETA.
108. El 11 de junio de 2025, se emitió la Resolución de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN, a través de la cual se dispuso:
 - Retrotraer el procedimiento de fijación tarifaria hasta la etapa de aprobación de la propuesta tarifaria del Regulador.
 - La publicación en el diario oficial El Peruano y en el portal web institucional, de la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán y documentos anexos.

⁷ Disponible en <https://www.lima-airport.com/ver-documento/?url=https%3A%2F%2Fd1fde6ae9achgi.cloudfront.net%2Fdocuments%2Fstandards-and-procedures%2F296a9e92-57d7-4cfb-adc7-e857031a3038.pdf>. y <https://www.lima-airport.com/ver-documento/?url=https%3A%2F%2Fd1fde6ae9achgi.cloudfront.net%2Fdocuments%2Fstandards-and-procedures%2F66929b01-3722-411d-be4f-9147448934da.pdf>. Última revisión: 21 de enero de 2026.

- Aprobar la TUUA de Transferencia provisional INT-INT: USD 10,74 y DOM-DOM: USD 6,79.
109. La Resolución de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN fue notificada a LAP, el MTC, AETAI e IATA, mediante los Oficios N° 00476, 00477, 00478 y 00479-2025-PD-OSITRAN, respectivamente. Asimismo, la referida resolución, juntamente con el proyecto de resolución que aprueba la tarifa, la exposición de motivos y la relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria fueron publicados en el diario oficial El Peruano el 12 de junio de 2025.
110. El 01 de julio de 2025 se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria Presencial del Consejo de Usuarios de Aeropuertos N° 80 donde, entre otros, se expuso la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán.
111. El 01 de julio de 2025 se llevó a cabo una reunión con representantes de LAP donde el Concesionario presentó los resultados del estudio que compara tarifas que pagan usuarios en diferentes países.
112. El 03 y 07 de julio de 2025, a las 11:00 am, se desarrollaron las Audiencias Públicas “Nueva Propuesta: Fijación de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) de Transferencia” en la modalidad presencial.
113. Entre el 12 de junio y el 10 de julio de 2025, se recibieron comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán de las siguientes entidades y personas:
- LAP, mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0284.
 - AETAI, mediante la Carta N° 0086-2025-GG/AETAI⁸.
 - IATA, mediante Carta S/N (NT 2025095166).
 - Indecopi, mediante el Oficio N° 000218-2025-DPC/INDECOPI.
 - CORPAC, mediante correo electrónico.
 - El ciudadano Frank Llancahahua Soriano, mediante correo electrónico.
 - El ciudadano Fredy Huacre Fernandez, mediante correo electrónico.
 - El ciudadano Richard Pfuyo Andagua, mediante correo electrónico.
 - El ciudadano daniel Galarza, mediante la plataforma YouTube.
114. El 11 de julio de 2025, mediante el Memorando N° 00154-2025-GRE-OSITRAN se le solicitó a la GSF revisar las observaciones planteadas por LAP al porcentaje de reconocimiento de inversiones considerado en la Nueva Propuesta Tarifaria.

⁸ Cabe señalar que, a través de la Carta N° 0086-2025-GG/AETAI, AETAI solicitó que sus comentarios posean carácter confidencial. Adicionalmente, a través de la Carta N° 0096-2025-GG/AETAI recibida el 21 de julio de 2025, también solicitó la confidencialidad de determinada información contenida en ella.

Por intermedio del Oficio N° 00249-2025-GG-OSITRAN, notificado a AETAI el 16 de julio de 2025, el Ositrán le solicitó que, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Confidencialidad del Ositrán, cumpla con los respectivos requisitos de forma previstos en dicho reglamento.

Mediante la Carta N° 0097-2025-GG/AETAI recibida el 22 de julio de 2025, AETAI remitió la absolución de las observaciones efectuadas respecto a su solicitud de confidencialidad.

A través del Oficio N° 267-2025-GG-OSITRAN, notificado a AETAI el 31 de julio de 2025, Ositrán advirtió que persistía el incumplimiento de los requisitos de forma previstos en el Reglamento de Confidencialidad del Ositrán, en particular, se solicitó a AETAI indicar expresamente bajo qué supuesto contemplado en el artículo 6 de dicho reglamento se ampara su solicitud. Para tales efectos, se le otorgó un plazo de tres (3) días hábiles, los mismos que vencieron el 05 de agosto de 2025, sin que AETAI presentara la subsanación correspondiente.

Mediante el Oficio N° 00286-2025-GG-OSITRAN, notificado el 25 de agosto de 2025 a AETAI, se le comunicó que, habiendo transcurrido el plazo otorgado sin que se haya cumplido con la subsanación requerida, corresponde declarar la inadmisibilidad de su solicitud de confidencialidad y calificar la información presentada como pública, ello en virtud de lo establecido en el artículo 16 del Reglamento de Confidencialidad del Ositrán.

115. El 17 de julio de 2025, mediante el Oficio N° 00243-2025-GRE-OSITRAN, se le solicitó a AETAI información relacionada con los comentarios remitidos mediante la Carta N° 0086-2025-GG/AETAI.
116. El 21 de julio de 2025, mediante el Memorando N° 01090-2025-GSF-OSITRAN, la GSF dio respuesta al Memorando N° 00154-2025-GRE-OSITRAN.
117. El 21 de julio de 2025, AETAI, mediante la Carta N° 0096-2025-GG/AETAI, dio respuesta parcial al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00243-2025-GRE-OSITRAN.
118. El 24 de julio de 2025, mediante el Oficio N° 00247-2025-GRE-OSITRAN se le reiteró a AETAI el pedido de información realizado mediante el Oficio N° 00243-2025-GRE-OSITRAN.
119. El 30 de julio de 2025, AETAI, mediante la Carta N° 0106-2025-GG/AETAI, completó la respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00243-2025-GRE-OSITRAN.
120. El 31 de julio de 2025, mediante el Oficio N° 00250-2025-GRE-OSITRAN se le solicitó a LAP información sobre demanda y sobre el trámite de solicitud de reconocimiento anticipado de IGV.
121. El 31 de julio de 2025, mediante el Oficio N° 00251-2025-GRE-OSITRAN se le solicitó a AETAI información sobre demanda empleada en el modelo remitido mediante la Carta N° 0096-2025-GG/AETAI.
122. El 31 de julio de 2025, mediante el Memorando N° 00160-2025-GRE-OSITRAN se le solicitó a la GSF que corroborara las dimensiones de las áreas exclusivas y comunes consideradas en la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán e identificar si dentro de estas áreas se están considerando áreas comerciales o de alquiler de *counters* para aerolíneas en el Nuevo Terminal de Pasajeros.
123. A través del Memorando N° 00162-2025-GRE-OSITRAN del 04 de agosto de 2025, se solicitó a la Gerencia General una ampliación de plazo de quince (15) días hábiles adicionales para remitir el Informe Tarifario del Regulador sobre la TUUA de Transferencia.
124. Mediante la Carta N° 0107-2025-GG/AETAI, el 04 de agosto de 2025, AETAI dio respuesta al requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00251-2025-GRE-OSITRAN.
125. El 5 de agosto de 2025, mediante la Carta C-LAP-GALG-2025-00312, LAP solicitó una ampliación de plazo de tres (03) días hábiles para dar respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00250-2025-GRE-OSITRAN.
126. El 7 de agosto de 2025, mediante el Oficio N° 00258-2025-GRE-OSITRAN, se otorgó la ampliación de plazo solicitada por LAP mediante la Carta C-LAP-GALG-2025-00312.
127. Mediante el Memorando N° 00420-2025-GG-OSITRAN del 08 de agosto de 2025, la Gerencia General otorgó un plazo adicional de quince (15) días hábiles adicionales para presentar el Informe Tarifario del Regulador sobre la TUUA de Transferencia.
128. El 11 de agosto de 2025, mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0127, LAP dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00250-2025-GRE-OSITRAN.

129. El 14 de agosto de 2025, mediante el Oficio N° 00265-2025-GRE-OSITRAN, se le solicitó a la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (en adelante, SUNAT) información sobre la(s) solicitud(es) de devolución anticipada del IGV del "Proyecto de Expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Periodo Remanente - Nuevo Terminal de Pasajeros (Lado Tierra)".
130. El 15 de agosto de 2025, mediante el Memorando N° 01254-2025-GSF-OSITRAN, la GSF dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Memorando N° 00160-2025-GRE-OSITRAN.
131. Mediante el Oficio N° 000683-2025-SUNAT/7D0100, el 19 de agosto de 2025, la SUNAT dio respuesta al Oficio N° 00265-2025-GRE-OSITRAN.
132. El 22 de agosto de 2025, mediante el Memorando N° 00180-2025-GRE-OSITRAN se le solicitó a la GSF 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.
133. El 26 de agosto de 2025, mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN, la GSF dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Memorando N° 00180-2025-GRE-OSITRAN.
134. El 27 de agosto de 2025, mediante el Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos elevó a la Gerencia General, entre otros, el Nuevo Informe: Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, Nuevo Informe Tarifario del Regulador), elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica, en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos relacionados al procedimiento de revisión tarifaria.
135. El 11 de septiembre de 2025, la Presidencia del Consejo de Ministros designó al señor Javier Miguel Masías Astengo como el tercer miembro del Consejo Directivo, mediante Resolución Suprema N° 191-2025-PCM. De esa forma, el Ositrán recién cuenta desde dicha fecha con el quórum mínimo requerido para que su Consejo Directivo sesione.
136. El 16 de setiembre de 2025, AETAI, mediante la Carta N° 0122-2025-GG/AETAI, solicitó el uso de la palabra en la siguiente sesión del Consejo Directivo para tratar el tema de la TUUA de Transferencia. Al respecto, el 22 de setiembre de 2025, mediante el Oficio N° 0002-2025-SCD-OSITRAN, se concedió lo solicitado por AETAI a fin de que participe en la sesión de Consejo Directivo del 24 de setiembre de 2025.
137. El 22 de setiembre de 2025, mediante la Carta C-LAP-GALG-2025-0366, LAP solicitó el uso de la palabra en la siguiente sesión del Consejo Directivo para tratar el tema de la TUUA de Transferencia. Al respecto, el 22 de setiembre de 2025, mediante el Oficio N° 0003-2025-SCD-OSITRAN, se concedió lo solicitado por LAP a fin de que participe en la sesión de Consejo Directivo del 24 de setiembre de 2025.
138. El 22 de setiembre de 2025 se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria N° 81 del CUA, en la cual IATA, AETAI y LAP manifestaron su posición sobre el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia. Cabe precisar que la mencionada sesión del Consejo de Usuarios de Aeropuertos fue convocada por la Presidencia del Consejo Directivo a solicitud de los nuevos integrantes del referido Consejo, el señor Javier Masías Astengo y la señora Claudia Salaverry Hernández, quienes manifestaron su interés en conocer la opinión de los representantes de este Consejo de Usuarios respecto de la propuesta de fijación tarifaria de oficio de la TUUA de Transferencia en el AIJC.

139. El 24 de setiembre de 2025 se llevó a cabo la Sesión Ordinaria N° 812 del Consejo Directivo, donde representantes de AETAI y LAP hicieron uso de la palabra para pronunciarse sobre la TUUA de Transferencia.
140. El 25 de setiembre de 2025, mediante el Memorando Circular N° 00006-2025-SCD-OSITRAN, la Secretaría del Consejo Directivo informó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica sobre el uso de la palabra de AETAI y LAP en la Sesión Ordinaria N° 812 del Consejo Directivo.
141. El 25 de setiembre de 2025, AETAI presentó la Carta N° 0124-2025-GG/AETAI, a través de la cual desarrolló los puntos expuestos en la Sesión Ordinaria N° 812 del Consejo Directivo.
142. El 26 de setiembre, mediante la Carta N° 0168-2025-AFIN, la Asociación para el Fomento de la Infraestructura Nacional (en adelante, AFIN) solicitó hacer uso de la palabra en la siguiente sesión del Consejo Directivo. Así, el 1 de octubre de 2025, mediante el Oficio N° 0005-2025-SCD-OSITRAN, se informó a AFIN su participación en la sesión de Consejo Directivo del 9 de octubre de 2025.
143. El 29 de setiembre de 2025 se llevó a cabo la Sesión N° 813 del Consejo Directivo, donde, entre otros, se trataron temas relativos al procedimiento de la TUUA de Transferencia. Asimismo, los miembros del Consejo Directivo acordaron que se invite a AFIN para que realice una presentación en torno a la TUUA de Transferencia, y, al MTC para que presente su propuesta de la Adenda N° 10 al Contrato de Concesión, de acuerdo con el Oficio N° 04683-2025-MTC/19.02.
144. El 01 de octubre de 2025 se llevó a cabo la Sesión N° 814 del Consejo Directivo, donde, entre otros, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica atendieron las consultas del señor Masías y la señora Salaverry, con relación al procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia.
145. El 02 de octubre de 2025, AETAI presentó la Carta N° 0126-2025-GG/AETAI y su adjunto, la “Nota Técnica – Medición del excedente del consumidor de los pasajeros de transferencia internacional y nacional en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.
146. El 03 de octubre de 2025, LAP presentó la Carta N° C-LAP-GALG-2025-00385 a través de la cual remitió su posición sobre los temas tratados en la Sesión Ordinaria N° 812 del Consejo Directivo del Ositrán.
147. El 03 de octubre de 2025, mediante los Oficios N° 0013 y 0014-2025-SCD-OSITRAN, se remitió a LAP y el MTC, respectivamente, la Carta N° 0126-2025-GG/AETAI.
148. El 09 de octubre de 2025, se llevó a cabo la Sesión Ordinaria N° 815 del Consejo Directivo donde representantes de AFIN⁹ y el MTC hicieron uso de la palabra respecto a la TUUA de Transferencia.
149. El 13 de octubre de 2025, se llevó a cabo la Sesión N° 816 del Consejo Directivo donde la señora Verónica Zambrano, presidenta del referido Consejo Directivo, realizó una presentación a los demás miembros del Consejo Directivo sobre los antecedentes de la TUUA de Transferencia. Además, el señor Masías y la señora Salaverry decidieron en mayoría no aprobar el Nuevo Informe Tarifario del Regulador.
150. El 21 de octubre de 2025, LAP presentó la Carta C-LAP-GALG-2025-00403 solicitando participar en la siguiente Sesión del Consejo Directivo. Al respecto, el 21 de octubre de

⁹ Cabe precisar que, AFIN remitió, en copia al Ositrán, las Cartas N° 274 y 275-2025 dirigidas al Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República y al MINCETUR, respectivamente, para transmitir su preocupación por la ausencia de una decisión sobre el tratamiento de la TUUA de Transferencia.

2025, mediante el Oficio N° 0026-2025-SCD-OSITRAN, se informó a LAP su participación en la sesión de Consejo Directivo del 22 de octubre de 2025.

151. El 21 de octubre de 2025, LAP presentó la Carta C-LAP-GALG-2025-00404 a través de la cual remitió su posición sobre las Cartas N° 121¹⁰, 124 y 126-2025-GG/AETAI.
152. El 22 de octubre de 2025, se llevó a cabo la Sesión N° 817 del Consejo Directivo del Ositrán donde, entre otros temas, LAP hizo uso de la palabra. Asimismo, el señor Masías y la señora Salaverry solicitaron se contrate una consultoría para evaluar la metodología de cálculo y aplicación de la TUUA de Transferencia¹¹. Adicionalmente, solicitaron se invite al MTC y al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo para conocer sus opiniones sobre la aplicación de la TUUA de Transferencia.
153. El 23 de octubre de 2025, mediante la Carta C-LAP-GALG-2025-0406, LAP remitió tres informes de sus asesores externos sobre la TUUA de Transferencia.
154. El 24 de octubre de 2025, AETAI, mediante la Carta N° 0142-2025-GG/AETAI, solicitó el uso de la palabra en la siguiente sesión del Consejo Directivo para poder exponer los alcances de la información remitida mediante las Cartas N° 124 y 126-2025-GG/AETAI. Así, el 29 de octubre de 2025, mediante el Oficio N° 00033-2025-SCD-OSITRAN, se informó a AETAI su participación en la sesión de Consejo Directivo del 5 de noviembre de 2025.
155. El 24 de octubre de 2025, mediante el Memorando Circular N° 00009-2025-SCD-OSITRAN, la Secretaría del Consejo Directivo informó sobre el uso de la palabra de LAP en la Sesión Extraordinaria N° 817 del Consejo Directivo del Ositrán.
156. El 28 de octubre de 2025, mediante el Oficio N° 00033-2025-SCD-OSITRAN, la Secretaría del Consejo Directivo del Ositrán dio respuesta a la Carta N° 0142-2025-GG/AETAI.
157. Mediante los Oficios N° 0705 y 0706-2025-PD-OSITRAN de fecha 29 de octubre de 2025, se cursó la invitación al MTC y al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, respectivamente, a la Sesión de Consejo Directivo a llevarse a cabo el 5 de noviembre de 2025, con la finalidad de conocer su opinión respecto de las posibles implicancias de la aplicación de TUUA de Transferencia en el AIJC. Al respecto, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo informó, mediante correo electrónico del 3 de noviembre de 2025, que no podría asistir, mientras que de parte del MTC no se recibió respuesta.
158. El 30 de octubre de 2025, mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0419, LAP solicitó el uso de la palabra en la siguiente sesión del Consejo Directivo. Así, el 31 de octubre de 2025, mediante el Oficio N° 00035-2025-SCD-OSITRAN, se informó a LAP su participación en la Sesión de Consejo Directivo del 5 de noviembre de 2025.
159. El 05 de noviembre de 2025, se llevó a cabo la Sesión N° 818 del Consejo Directivo del Ositrán donde, entre otros temas, LAP y AETAI hicieron uso de la palabra.
160. El 06 de noviembre de 2025, mediante el Memorando Circular N° 00012-2025-SCD-OSITRAN, la Secretaría del Consejo Directivo informó sobre el uso de la palabra de LAP y AETAI en la Sesión Extraordinaria N° 818 del Consejo Directivo del Ositrán.

¹⁰ Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-00404, LAP se pronuncia respecto a la Carta N° 0121-2025-GG/AETAI, la cual fue dirigida al MTC en el marco de la negociación de la Adenda N° 10, documento que fue dirigido al MTC en el marco de la negociación de la Adenda N° 10.

¹¹ En atención a lo solicitado por el Consejo Directivo, mediante la Orden de Servicio N° 01054-2025, la Presidencia contrató el "Servicio de consultoría especializada para la elaboración de una opinión respecto a la aplicación de la tarifa Unificada de uso de Aeropuerto (TUUA) del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", cuyo objetivo fue evaluar la metodología de cálculo aprobada para la aplicación de la TUUA de Transferencia, con el fin de emitir una opinión técnica fundamentada sobre su consistencia económica, regulatoria y comparativa.

161. El 07 de noviembre de 2025, mediante el Oficio N° 00378-2025-GG-OSITRAN, en cumplimiento del pedido N° 002-818-25-CD-OSITRAN, se invitó al Jefe de la Oficina de Control Institucional del Ositrán (en adelante, OCI), a fin de que informe sobre la recomendación 4.2 del Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-E en una Sesión del Consejo Directivo.
162. El 11 de noviembre de 2025, mediante el Oficio N° 00046-2025-SCD-OSITRAN, la Secretaría del Consejo Directivo invitó al Jefe del Oficina de Control Interno (en adelante, OCI) a la Sesión Ordinaria N° 819 del Consejo Directivo del Ositrán.
163. El 12 de noviembre de 2025, mediante la Carta C-LAP-GALG-2025-00435, LAP remitió el informe "Evaluación económica de la pertinencia de establecer la TUUA de transferencia a partir de la metodología de benchmarking" elaborado por Apoyo Consultoría¹².
164. El 14 de noviembre de 2025, AETAI, mediante la Carta N° 0165-2025-GG/AETAI, envió comentarios sobre la metodología para la determinación de la TUUA de Transferencia.
165. El 17 de noviembre de 2025, mediante Carta S/N, ESAN presentó la versión final del Entregable Único del "Servicio de consultoría especializada para la elaboración de una opinión respecto a la aplicación de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez". Dicha consultoría concluye que la metodología de cálculo de la TUUA de transferencia del AIJC es consistente, justificada y apropiada dentro del marco de la regulación económica y las necesidades de desarrollo del aeropuerto.
166. El 18 de noviembre de 2025, mediante la Carta C-LAP-GALG-2025-0437, LAP solicitó el uso de la palabra en la siguiente sesión del Consejo Directivo. Así, el 19 de noviembre de 2025, mediante el Oficio N° 00050-2025-SCD-OSITRAN, se informó a LAP su participación en la sesión de Consejo Directivo del 19 de noviembre de 2025.
167. El 18 de noviembre de 2025, mediante los Oficios N° 0048 y 0049-2025-SCD-OSITRAN, la Secretaría del Consejo Directivo envió a LAP y al MTC, respectivamente, la Carta N° 0165-2025-GG/AETAI.
168. El 19 de noviembre de 2025 se llevó a cabo la Sesión N° 819 del Consejo Directivo del Ositrán donde, entre otros temas, LAP y la OCI hicieron uso de la palabra.
169. El 19 de noviembre de 2025, mediante el Memorando Circular N° 0013-2025-SCD-OSITRAN, la Secretaría del Consejo Directivo informó a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica sobre el uso de la palabra del OCI y LAP en la Sesión Ordinaria N° 819 del Consejo Directivo.
170. Mediante Memorando Circular N° 00055-2025-SCD-OSITRAN, de fecha 19 de noviembre de 2025, el Consejo Directivo formuló el Pedido N° 002-819-25-SCD-OSITRAN, solicitando que los órganos correspondientes presenten un informe tarifario que incluya todas las actuaciones desarrolladas con posterioridad a la presentación del Nuevo Informe: "Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" y anexos, presentado mediante Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN de fecha 27 de agosto de 2025.
171. El 21 de noviembre de 2025, mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0442, LAP remitió su posición sobre la participación de la OCI en la Sesión del Consejo Directivo N° 819-2025-CD-OSITRAN de fecha 19 de noviembre del 2025.

¹² Cabe precisar que mediante la Carta C-LAP-GALG-2025-00434, recibida el 12 de noviembre de 2025, LAP remitió el informe "Evaluación económica de la pertinencia de establecer la TUUA de transferencia a partir de la metodología de benchmarking" elaborado por Apoyo Consultoría. Sin embargo, mediante la Carta C-LAP-GALG-2025-00435 rectificó el envío señalando que no se había adjuntado la versión final del mencionado informe.

172. El 21 de noviembre de 2025, mediante la Carta C-LAP-GALG-2025-0444, LAP envió alegatos sobre la Carta N° 0165-2025-GG/AETAI.
173. El 21 de noviembre de 2025 mediante el Memorando N° 00255-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la Gerencia General el Nuevo Informe Ampliado “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante, el Nuevo Informe Tarifario Ampliado), que incluye la matriz de evaluación de los comentarios enviados por los interesados a la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador, elaborado por dicha Gerencia con la participación de la Gerencia de Asesoría Jurídica del Ositrán en lo relativo a la evaluación de los aspectos jurídicos, así como el proyecto de resolución tarifaria correspondiente, su exposición de motivos y el respectivo archivo Excel que contiene el cálculo tarifario.
174. El 23 de noviembre de 2025, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, se aprobó el Nuevo Informe Tarifario Ampliado y, en consecuencia, se aprobó la TUUA de Transferencia, vigente hasta el 31 de diciembre de 2030, en los siguientes valores:
- TUUA de Transferencia para los pasajeros INT-INT: USD 10,05 por pasajero.
 - TUUA de Transferencia para los pasajeros DOM-DOM: USD 6,32 por pasajero.
175. La Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN fue notificada el 24 de noviembre de 2025 a LAP mediante el Oficio N° 0061-2025-SCD-OSITRAN. En la misma fecha, mediante el Oficio N° 0062-2025-SCD-OSITRAN, se notificó la mencionada resolución al MTC.
176. El 25 de noviembre de 2025 se publicó la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN en el Diario Oficial El Peruano.
177. El 17 de diciembre de 2025, AETAI presentó su recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, por intermedio de la Carta N° 0196-2025-GG/AETAI.
178. El 17 de diciembre de 2025, IATA presentó su recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, por intermedio de la Carta S/N (NT 2025180269).
179. El 22 de diciembre de 2025 se notificó a IATA el Oficio N° 00328-2025-GRE-OSITRAN, mediante el cual este Organismo Regulador advirtió que el recurso de reconsideración de la mencionada organización incluía un anexo denominado “*Estimating Price and Income Air Travel Demand Elasticities in Latin America*” en idioma inglés. Considerando que el numeral 41.1¹³ del artículo 41 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG) señala que deben presentarse traducciones simples con la indicación y suscripción de quien oficie de traductor debidamente identificado, mediante el señalado Oficio N° 00328-2025-GRE-OSITRAN, se le solicitó a IATA que presente tal traducción.
180. El 23 de diciembre de 2025, mediante la Carta S/N (NT 2025184524), IATA presentó la traducción del documento denominado “*Estimating Price and Income Air Travel Demand Elasticities in Latin America*”.

¹³ LPAG:

“Artículo 41.- Presentación de documentos sucedáneos de los originales

(...)”

41.1.2 Traducciones simples con la indicación y suscripción de quien oficie de traductor debidamente identificado, en lugar de traducciones oficiales. (...)”.

181. El 24 de diciembre de 2025 se notificó a LAP el Oficio N° 00332-2025-GRE-OSITRAN, haciendo de su conocimiento el recurso de reconsideración de AETAI, presentado por intermedio de la Carta N° 0196-2025-GG/AETAI.
182. El 29 de diciembre de 2025 se notificó al MTC el Oficio N° 00333-2025-GRE-OSITRAN, haciendo de su conocimiento el recurso de reconsideración de IATA contenido en la Carta S/N (NT 2025180269), complementada con la Carta S/N (NT 2025184524), así como el recurso de reconsideración de AETAI, presentado por intermedio de la Carta N° 0196-2025-GG/AETAI.
183. El 29 de diciembre de 2025 se notificó a LAP el Oficio N° 00338-2025-GRE-OSITRAN, haciendo de su conocimiento el recurso de reconsideración de IATA contenido en la Carta S/N (NT 2025180269), complementada con la Carta S/N (NT 2025184524).
184. El 23 de enero de 2026, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica remitieron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00010-2026-IC-OSITRAN, en el cual se analizan los recursos de reconsideración presentados por IATA y AETAI.
185. El 27 de enero de 2026, mediante Cartas N° 0013-2026-GG/AETAI y S/N, AETAI e IATA, respectivamente, solicitaron hacer uso de la palabra en la siguiente sesión del Consejo Directivo donde se vaya a tratar el tema de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJC.
186. El 27 de enero de 2026, mediante los Oficios N° 00017 y 00018-2026-SCD-OSITRAN, se confirmó a AETAI e IATA, respectivamente, que el uso de palabra solicitado se llevaría a cabo el miércoles 28 de enero del presente año, a las 12:00 horas en las instalaciones del Ositrán.
187. El 28 de enero de 2026, mediante la Carta N° 0014-2026-GG/AETAI y correo electrónico, AETAI e IATA, respectivamente, solicitaron se reprograme la fecha para que hagan uso de la palabra ante el Consejo Directivo.
188. El 28 de enero de 2026, mediante los Oficios N° 00019 y 00020-2026-SCD-OSITRAN, se confirmó a AETAI e IATA, respectivamente, que se reprogramaba el uso de palabra solicitado para el día 2 de febrero del 2026, a las 10:00 horas.
189. El 28 de enero de 2026 se llevó a cabo la Sesión N° 826 del Consejo Directivo del Ositrán donde, entre otros temas, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos expuso los principales puntos desarrollados en el Informe Conjunto N° 00010-2026-IC-OSITRAN.
190. El 02 de febrero de 2026, en la Sesión N° 827 del Consejo Directivo del Ositrán AETAI e IATA hicieron uso de la palabra exponiendo los principales puntos de sus recursos de reconsideración. Asimismo, LAP estuvo presente en la mencionada sesión del Consejo Directivo.
191. En la mencionada sesión, los miembros del Consejo Directivo solicitaron: i) analizar e incluir en el informe conjunto los argumentos expuestos en los informes orales de IATA y AETAI en la Sesión del Consejo Directivo N° 827 y ii) cuando se culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones de la Ampliación del AIJC por parte de la GSF, de manera excepcional, se actualice el cálculo de la TUUA de Transferencia únicamente en lo que respecta al componente de las inversiones. A fin de dar cumplimiento con el encargo del Consejo Directivo se incorpora la sección V del presente informe.
192. El 02 de febrero de 2026, mediante el Memorando Circular N° 00004-2026-SCD-OSITRAN, la Secretaría de Consejo Directivo remitió información

sobre el uso de la palabra de AETAI e IATA en la Sesión N° 827 del Consejo Directivo del Ositrán.

193. El 03 de febrero de 2026, mediante la Carta C-LAP-GALG-2026-0041, LAP remitió su posición¹⁴ sobre los recursos de reconsideración interpuestos por IATA y AETAI.

III. ANÁLISIS

III.1. Sobre la admisibilidad y procedencia de los recursos de reconsideración

194. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 206¹⁵ de la LPAG, los administrados tienen la facultad de ejercer, en la vía administrativa, su derecho de contradicción contra los actos administrativos que se suponen violan, desconocen o lesionan un derecho o interés legítimo. En particular, el artículo 208¹⁶ de la LPAG establece que el recurso de reconsideración debe ser interpuesto ante el mismo órgano que dictó el acto administrativo que es materia de impugnación, debiendo sustentarse en nueva prueba, salvo que se trate de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia, en cuyo caso no se requiere nueva prueba.
195. Por su parte, el artículo 211¹⁷ de la LPAG dispone que el recurso administrativo que se interponga debe identificar el acto que se recurre, así como debe cumplir con los demás requisitos que el artículo 113¹⁸ de la citada norma. Adicionalmente, de acuerdo con el

¹⁴ Principalmente, LAP manifestó, entre otros, que la metodología de costos incrementales (defendida por AETAI) se aplica sobre infraestructura existente por lo que no corresponde al caso de la TUUA de Transferencia; que en la Sesión del Consejo Directivo N° 819-2025-CD-OSITRAN, el OCI concluyó que no es competente para emitir opinión en procedimientos tarifarios y que Ositrán ha actuado conforme a las normas aplicables; que el cálculo de la TUUA de Transferencia sí toma en cuenta la Recomendación 4.2 pues la metodología de costos totalmente distribuidos (aplicada en el procedimiento tarifario) comprende únicamente inversiones de los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia; y, que ni AETAI ni IATA han acreditado que el cobro de la TUUA de Transferencia afecte la competitividad de Lima como *hub*.

¹⁵ LPAG:
"Artículo 206. Facultad de contradicción"
206.1 Conforme a lo señalado en el artículo 109, frente a un acto administrativo que se supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, procede su contradicción en la vía administrativa mediante los recursos administrativos señalados en el artículo siguiente, iniciándose el correspondiente procedimiento recursivo.
(...)"

"Artículo 109.- Facultad de contradicción administrativa"
109.1 Frente a un acto que supone que viola, afecta, desconoce o lesiona un derecho o un interés legítimo, procede su contradicción en la vía administrativa en la forma prevista en esta Ley, para que sea revocado, modificado, anulado o sean suspendidos sus efectos.
109.2 Para que el interés pueda justificar la titularidad del administrado, debe ser legítimo, personal, actual y probado. El interés puede ser material o moral.
109.3 La recepción o atención de una contradicción no puede ser condicionada al previo cumplimiento del acto respectivo".

¹⁶ LPAG:
"Artículo 208.- 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. Este recurso es opcional y su no interposición no impide el ejercicio del recurso de apelación".

¹⁷ LPAG:
"Artículo 211.- Requisitos del recurso"
El escrito del recurso deberá señalar el acto del que se recurre y cumplirá los demás requisitos previstos en el artículo 113 de la presente Ley".

¹⁸ LPAG:
"Artículo 113.- 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.

numeral 207.2 del artículo 207¹⁹ de la LPAG, el plazo para la interposición de los recursos administrativos es de quince (15) días hábiles perentorios.

196. En línea con lo establecido en la LPAG, el artículo 43²⁰ del Reglamento General de Tarifas del Ositrán²¹ (en adelante, RETA) dispone que, frente a las resoluciones que aprueben la fijación, revisión o desregulación de tarifas relativas a los servicios prestados por las Entidades Prestadoras, y frente a las resoluciones que pongan fin al procedimiento, procede la interposición del recurso de reconsideración.
197. Considerando la normativa citada, a continuación, se presentan los requisitos necesarios para la interposición de un recurso de reconsideración:
- 1) Que se interponga dentro del plazo de quince (15) días hábiles, contados a partir de la notificación del acto que se pretende impugnar.
 - 2) Que se interponga ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de impugnación.
 - 3) Que se sustente en nueva prueba, salvo que se trate de la impugnación de un acto administrativo emitido por un órgano que constituye única instancia.
 - 4) Que el administrado tenga legítimo interés para impugnar el acto.
 - 5) Que el escrito contenga los requisitos de forma previstos en el artículo 113 de la LPAG.
198. Respecto al primer requisito debe indicarse que la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN fue publicada en el Diario Oficial El Peruano el 25 de noviembre de 2025. En ese sentido, el plazo de impugnación para las Organizaciones Representativas de Usuarios venció el 18 de diciembre de 2025. Entonces, considerando que tanto AETAI como IATA presentaron su recurso de impugnación contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN el 17 de diciembre de 2025²², se ha cumplido el primer requisito.

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”.

19 LPAG:

“Artículo 207. Recursos administrativos

(...)

207.2 El término para la interposición de los recursos es de quince (15) días perentorios, y deben resolverse en el plazo de treinta (30) días, con excepción del recurso de reconsideración que se resuelve en el plazo de quince (15) días. Excepcionalmente, en los procedimientos administrativos de instancia única de competencia de los consejos directivos de los organismos reguladores, el recurso de reconsideración se resuelve en el plazo de treinta (30) días”.

20 RETA:

“Artículo 43.- Medios impugnatorios

43.1. Frente a las resoluciones que aprueben la fijación, revisión o desregulación de tarifas relativas a los servicios prestados por las Entidades Prestadoras, y frente a las resoluciones que pongan fin al procedimiento; procede la interposición del recurso de reconsideración de conformidad con lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 y la Ley N° 27838.
(...)”.

21 Aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN y modificado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2023-CD-OSITRAN.

22 Se considera pertinente indicar que, el 23 de diciembre de 2025, mediante la Carta S/N (NT 2025184524), IATA presentó la traducción del documento denominado “Estimating Price and Income Air Travel Demand Elasticities in

199. Respecto al segundo requisito, se observa que el recurso de reconsideración de IATA fue interpuesto ante el Consejo Directivo, el cual es el órgano que emitió el acto impugnado. En cuanto al recurso de impugnación interpuesto por AETAI, se observa que este fue presentado ante la Presidencia del Ositrán. No obstante, el recurso de impugnación se remitió al Consejo Directivo de oficio, en aplicación del principio de informalismo previsto en el numeral 1.6²³ del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, en tanto ello no afecta derechos de terceros ni el interés público.
200. Con relación al tercer requisito, debe mencionarse que la nueva prueba no es necesaria, toda vez que la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN fue emitida por un órgano que constituye instancia única. Es por ello que, si bien AETAI ha presentado su recurso impugnativo como un recurso de apelación, en aplicación del artículo 208 de la LPAG, se encauza como un recurso de reconsideración.
201. En cuanto al cuarto requisito, se advierte tanto AETAI como IATA agrupan a empresas de transporte aéreo, las cuales son usuarias del AIJC, aeropuerto para el cual la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN fijó la TUUA de Transferencia. En consecuencia, cuentan con legítimo interés para impugnar la resolución antes mencionada.
202. Por último, se ha verificado el quinto requisito, en la medida que los recursos de reconsideración de AETAI y de IATA cumplen con los requisitos de forma previstos en el artículo 113 de la LPAG.
203. En conclusión, los recursos de reconsideración de AETAI y de IATA cumplen con los requisitos de admisibilidad y procedencia establecidos en la normativa citada.

III.2. Acumulación de los procedimientos iniciados por los recursos de reconsideración

204. El artículo 149²⁴ de la LPAG, establece que la autoridad responsable de la instrucción, por propia iniciativa o a instancia de los administrados, dispone mediante resolución irrecurrible, la acumulación de los procedimientos en trámite que guarden conexión.
205. De la revisión de los recursos formulados por AETAI e IATA, y atendiendo a la naturaleza conexa de sus petitorios, se verifica que estos no confrontan intereses incompatibles; por el contrario, persiguen un mismo objetivo, consistente en cuestionar la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN. En tal sentido, resulta procedente

Latin America", en aplicación del numeral 41.1 del artículo 41 de la LPAG, como respuesta a la observación efectuada mediante el Oficio N° 00328-2025-GRE-OSITRAN. En ese sentido, de conformidad con lo establecido en el artículo 126 de la LPAG, ingresado el escrito o formulada la subsanación debidamente, se considera recibido a partir del documento inicial, salvo que el procedimiento confiera prioridad registral o se trate de un procedimiento trilateral, en cuyo caso la presentación opera a partir de la subsanación. Con base en la normativa, el recurso de reconsideración de IATA se considera presentado el 17 de diciembre de 2025.

²³ LPAG:

"Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.6. Principio de informalismo.- Las normas de procedimiento deben ser interpretadas en forma favorable a la admisión y decisión final de las pretensiones de los administrados, de modo que sus derechos e intereses no sean afectados por la exigencia de aspectos formales que puedan ser subsanados dentro del procedimiento, siempre que dicha excusa no afecte derechos de terceros o el interés público".

²⁴ LPAG:

"Artículo 149.- Acumulación de procedimientos

La autoridad responsable de la instrucción, por propia iniciativa o a instancia de los administrados, dispone mediante resolución irrecurrible la acumulación de los procedimientos en trámite que guarden conexión".

disponer la acumulación de los procedimientos originados con la presentación de los referidos recursos de reconsideración, a fin de que sean tramitados y resueltos de manera conjunta.

III.3. Análisis de los argumentos de los recursos de reconsideración

Petitorios:

206. El recurso de reconsideración interpuesto por AETAI contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, a través de la Carta N° 0196-2025-GG/AETAI de fecha 17 de diciembre de 2025, solicita que se declare la nulidad de dicha resolución.
207. El recurso de reconsideración interpuesto por IATA contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, presentado mediante la Carta S/N (NT 2025180269) de fecha 17 de diciembre de 2025, complementada mediante la Carta S/N (NT 2025184524) del 23 de diciembre de 2025, solicita que se revoque o se modifique dicha resolución. Adicionalmente, IATA solicita que:
- Alternativamente, se disponga la revisión de la metodología empleada.
 - Se reconsidere la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN hasta que se realice un análisis integral del modelo tarifario y se asegure el cumplimiento de los principios internacionales establecidos por la OACI.
208. A continuación, se procede a analizar cada uno de los argumentos de AETAI²⁵ y de IATA²⁶ que sustentan sus petitorios:

²⁵ A través de su recurso de reconsideración, además de los argumentos presentados a lo largo de la sección III.3 del presente documento, AETAI indicó que el informe entregado por ESAN el 17 de noviembre no ha sido publicado, aun cuando forma parte del sustento de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN.

Al respecto, estas Gerencias deben indicar que AETAI no ha indicado bajo qué fundamento jurídico debe hacerse la publicación del informe de ESAN, por el contrario, no existe disposición alguna en la LPAG; la Ley N° 27383, Ley de Transparencia y Simplificación de los Procedimientos Regulatorios de Tarifas; ni en el RETA que exijan dicha publicación, todo lo cual no impide que AETAI pueda solicitar el acceso a dicha información, en tanto califica como información pública.

Cabe advertir que AETAI accedió efectivamente al informe presentado por ESAN. En efecto, por intermedio de la Carta N° 0190-2025-GG/AETAI de fecha 05 de diciembre de 2025, tramitada bajo el Expediente N° 679-2025, AETAI solicitó acceso a dicha información. Al respecto, el 18 de diciembre de 2025 este Organismo Regulador le notificó a AETAI el Oficio MPV N° 681-2025-OSITRAN, a través del cual se atendió el requerimiento, entregándole a AETAI el *Entregable Único "Consultoría especializada para la elaboración de una opinión respecto a la aplicación de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez)"*.

²⁶ A través de su recurso de reconsideración, IATA señala que adjunta de forma complementaria carta de ALTA dirigida al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y al Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, donde se indica lo siguiente:

"De acuerdo con lo mencionado anteriormente, solo puede cobrarse una tasa de transferencia si existen costos marginales reales atribuibles a ese pasajero. Sin esa evidencia, el cobro no es una "mejor práctica" ni un estándar universal: simplemente no se justifica.

Segundo: la autoridad peruana coincide con esta interpretación. OSITRAN declaró oficialmente que no existe evidencia clara de costos incrementales que justifiquen la TUUA de transferencia. En su sesión del 13 de octubre de 2025, el Consejo Directivo concluyó:

"No se evidencia con claridad la justificación del cobro, pues los supuestos costos en los que incurre LAP podrían estar financiados por la TUUA de origen ya pagada por el pasajero".

[El énfasis y el subrayado son nuestros].

Sobre el particular, estas Gerencias consideran pertinente señalar que lo indicado por ALTA es impreciso. En efecto, la posición del Consejo Directivo del Ositrán se encuentra recogida en la Resolución de Consejo Directivo N° 019-2025-CD-OSITRAN, publicada en el Diario Oficial El Peruano el 25 de noviembre de 2025, ello, en virtud de

A. Cuestionamientos sobre la metodología

A.1. Argumentos de AETAI

- a) AETAI sostiene que en los considerandos 241 y 242 del Informe N° 001-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, los considerandos 71 y 72 del Informe N° 10-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, y, los considerandos 73 y 74 del Informe N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, Ositrán sostuvo que la TUUA de Transferencia debe ser tratada como un servicio nuevo. AETAI indica que, al tratarse de un servicio nuevo, resulta pertinente utilizar la metodología de costos incrementales. Para sustentar ello, AETAI se basa en el punto 4.1.5 del documento *Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados* aprobado mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN.

Como ejemplo del uso de la metodología de costos incrementales, AETAI menciona la Resolución del Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN recaída en el procedimiento de fijación de tarifas de puentes de embarque, donde se utilizó la metodología antes mencionada.

AETAI concluye que Ositrán desconoce las resoluciones emitidas por el Consejo Directivo durante el procedimiento de modificación de la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, por lo que solicita la nulidad de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN.

- b) Según AETAI, para un servicio nuevo en un monopolio natural, como un aeropuerto, la metodología económicamente más eficiente es la de costos incrementales frente a la de costos distribuidos, debido a que el nuevo servicio probablemente utiliza infraestructura existente (de bajo costo marginal). Por lo anterior, cargarles a los usuarios una parte arbitraria de los costos fijos mediante la metodología de costos incrementales puede distorsionar los precios, reducir el tráfico en tránsito y disminuir la competitividad del aeropuerto.

Con relación a los numerales 1226 y 1227 del Nuevo Informa Ampliado del Ositrán, AETAI sostiene que, en términos regulatorios y económicos, sí es correcto afirmar que una TUUA de transferencia corresponde a un servicio distinto – o a un nivel de producción distinto²⁷, basado en los lineamientos del 2004 – respecto a los servicios

lo establecido en el artículo 17 del REGO, según el cual la función reguladora la ejerce el Consejo Directivo de forma exclusiva y a través de resoluciones:

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

En ese sentido, debe recalarse que la Resolución de Consejo Directivo N° 019-2025-CD-OSITRAN, sustentada en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado, estableció la fijación de la TUUA de Transferencia mediante la metodología de costos totalmente distribuidos.

²⁷ De acuerdo con AETAI, regular una TUUA específica crea formalmente un nuevo servicio regulado con un producto distinto (atender a un pasajero transferente con infraestructura y procesos específicos), requerimientos operativos y de capacidad propios (conexiones aire-aire, sentido unidireccional, controles diferenciados, gates remotos, recirculación interna) y Capex y Opex atribuibles por causalidad funcional.

AETAI señala que, la implementación de una TUUA de transferencia implica, desde una perspectiva regulatoria y económica, la definición formal de un nuevo servicio aeroportuario. Si bien los pasajeros en conexión ya utilizan determinados componentes de la infraestructura del aeropuerto, en la estructura tarifaria vigente dicho uso no está reconocido ni tarifado como un servicio independiente. Por tanto, la introducción de esta nueva tarifa modifica la caracterización del producto que ofrece el concesionario y, en consecuencia, afecta la medición del nivel de producción del aeropuerto.

actualmente prestados por el LAP a pasajeros en transferencia, bajo las metodologías utilizadas por reguladores comparables.

A.2. Argumentos de IATA

209. Según IATA, Ositrán ha aplicado una metodología de costos distribuidos, asignando costos conjuntos mediante *drivers* tales como metros cuadrados u otros criterios de reparto general, los cuales no reflejan el consumo real ni la causalidad económica del servicio brindado al pasajero en transferencia. El uso de dicha metodología puede sobre asignar costos e inducir a una sobreinversión.
210. IATA alega que, si bien LAP ha presentado cierta información durante el procedimiento tarifario, la elección de la metodología de costos distribuidos, en lugar de costos incrementales, incrementa seriamente el riesgo de que las premisas asumidas distorsionen el valor real de los servicios efectivamente prestados a los pasajeros en transferencia. En este contexto, para IATA resulta indispensable reforzar la transparencia del procedimiento tarifario, mediante mecanismos de verificación ex ante, auditorías técnicas independientes y la publicación detallada de los supuestos, *drivers* y criterios utilizados en el cálculo de la tarifa, lo cual no se habría realizado. En conclusión, IATA reitera su posición en favor de una regulación que garantice eficiencia, transparencia y neutralidad competitiva.

A.3. Evaluación de las Gerencias

Argumento de AETAI:	Señala que, en la medida que la TUUA de Transferencia se trataría de un servicio nuevo, debería emplearse la metodología de costos incrementales. Se basa en informes del Ositrán emitidos en el 2013, de manera previa a la suscripción de la Adenda N° 6; en disposiciones emitidas en el 2002 que, a la fecha, se encuentran derogadas; y, en un procedimiento tarifario distinto del 2002.
---------------------	--

211. Estas Gerencias advierten que se trata de un argumento redundante que ya fue objeto de un análisis expreso y motivado por parte de este Organismo Regulador, dando como resultado la desestimación de dichos argumentos, como se verá a continuación. Se observa que **AETAI no ha rebatido ninguno de los fundamentos del acto recurrido, limitándose a reproducir argumentos sin introducir elementos fácticos ni jurídicos distintos en su recurso de reconsideración.**
212. En efecto, durante el procedimiento de fijación tarifaria, mediante el adjunto de la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI de fecha 05 de marzo de 2025²⁸, AETAI sostuvo exactamente lo mismo, como se puede apreciar en la cita de dicha carta presentada a continuación:

“20. Al respecto, debemos señalar que en el Informe N° 001-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN señaló que la modificación contractual podría ocurrir en la posibilidad de establecer un nuevo servicio, es decir, un nuevo paquete de servicios prestados a los pasajeros en transferencia, diferenciando el ámbito nacional e internacional.

Por lo que, según AETAI, es correcto afirmar que la implementación de una TUUA de transferencia crea un servicio regulado distinto y, por lo tanto, genera un nivel de producción diferenciado respecto de los servicios actualmente prestados por el concesionario a los pasajeros. Este reconocimiento es indispensable para efectos de la asignación de inversiones, costos y *drivers* operativos, y de la determinación de una tarifa conforme a principios regulatorios internacionales de eficiencia, causalidad y trazabilidad

²⁸ A través de esta carta, AETAI remitió sus comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN.

241. En la línea de instrumentar el Acuerdo N° 568-156-04-CD-OSITRAN tomado por el Consejo Directivo de OSITRAN y lo dispuesto por la Resolución N° 016-2007-CD-OSITRAN, el Contrato de Concesión podría modificarse con la opinión favorable de OSITRAN si la modificación consistiera en la posibilidad de establecer un nuevo servicio, es decir, un nuevo paquete de servicios prestado a los pasajeros en transferencia, diferenciando el ámbito nacional e internacional.
242. Para este nuevo servicio se requeriría fijar una tarifa específica, distinta de la TUUA. Esta nueva tarifa deberá ser fijada por OSITRAN, quien ostenta la exclusividad en el ejercicio de la función reguladora. En tal caso, será indispensable que la modificación que se apruebe, establezca claramente que la fijación, revisión, reajuste y aplicación de la tarifa correspondiente al nuevo servicio está a cargo de OSITRAN, de acuerdo con el Reglamento de Tarifas (RETA).

21. En el Informe N° 10-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el Regulador reitera que, para efectos tarifarios, la TUUA de los pasajeros en transferencia debe ser tratado como un nuevo servicio:

71. Por lo tanto, en el articulado de la adenda debe recogerse que la TUUA de los pasajeros en transferencia es, a efectos tarifarios, un nuevo servicio cuya fijación tarifaria es competencia exclusiva del OSITRAN.
72. Asimismo, debe especificarse en el articulado de la adenda que la regulación de este nuevo servicio debe estar de acuerdo no solo con el Contrato de Concesión (incluyendo sus interpretaciones realizadas sobre este tema por el Consejo Directivo del OSITRAN), sino también de acuerdo a las "Normas". La referencia a las "Normas" es importante porque el Contrato de Concesión las define específicamente en el numeral 1.35, como los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, lo cual incluye el Reglamento de Tarifas de OSITRAN

22. En el Informe N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN insistió en que la TUUA debe ser tratada como un servicio nuevo:

73. Por lo tanto, en el articulado de la adenda debe recogerse que la TUUA de los pasajeros en transferencia es, a efectos tarifarios, un nuevo servicio cuya fijación tarifaria es competencia exclusiva del OSITRAN.
74. Asimismo, debe especificarse en el articulado de la adenda que la regulación de este nuevo servicio debe estar de acuerdo no solo con el Contrato de Concesión (incluyendo sus interpretaciones realizadas sobre este tema por el Consejo Directivo del OSITRAN), sino también de acuerdo a las "Normas". La referencia a las "Normas" es importante porque el Contrato de Concesión las define específicamente en el numeral 1.35, como los reglamentos, directivas y resoluciones, que serán de carácter obligatorio para el Concesionario, que de conformidad con su ley de creación puede dictar OSITRAN, lo cual incluye el Reglamento de Tarifas de OSITRAN

23. La insistencia del Regulador en considerar para efectos tarifarios, al TUUA de transferencia como un "servicio nuevo", está vinculado con la metodología que debe usarse para determinar esta tarifa. Al tratarse de un "SERVICIO NUEVO" entonces lo que resulta pertinente es utilizar la metodología de costos incrementales. 24. Para sustentar nuestra afirmación resulta pertinente utilizar el documento titulado "Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados", aprobado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN, en el referido Lineamiento, OSITRAN concluye en el punto 4.1.5, que la metodología más apropiada para la fijación tarifaria es los costos incrementales.

(...)

25. Precisamente, en la fijación de las tarifas de puentes de embarque que era un "servicio nuevo" que ofertaba LAP (Resolución de Consejo Directivo N° 011-2005-CD-OSITRAN) se utilizó la metodología de costos incrementales. (...)"

[Se han omitido el énfasis y el resaltado original.]

213. Dichos argumentos de AETAI fueron analizados de manera expresa y motivada en los considerandos 340 al 350 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado, en los cuales el Ositrán

expuso las razones técnicas y normativas por las que no resultaba atendible la posición de AETAI²⁹:

“340. Con relación al comentario iii), AETAI indica que, en múltiples opiniones, el Ositrán ha considerado, en términos tarifarios, a la TUUA de Transferencia como un servicio nuevo. Por tanto, AETAI considera que debería aplicarse la metodología de costos incrementales, sustentando su opinión en los “Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados”, aprobados mediante Resolución del Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN.

341. Además, AETAI pone como ejemplo el procedimiento de fijación de las tarifas de puentes de embarque en el AIJC, señalando que, como se trataba de un servicio nuevo que ofertaba LAP se utilizó la metodología de costos incrementales.

342. Al respecto, cabe señalar que, el 7 de junio del año 2002, se publicó en el diario Oficial El Peruano, la Resolución N° 009-2002P-CD/OSITRAN que aprobó los “Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados”, en el cual se describía con carácter enunciativo las metodologías que se podrían seguir para la fijación o revisión tarifaria.

343. Sin embargo, con posterioridad a ello, mediante la Resolución del Consejo Directivo N°0043-2004-CD/OSITRAN, se aprobó el “Reglamento General de Tarifas de OSITRAN. De acuerdo con la Tercera Disposición Final de dicho Reglamento, entre otras, se derogó la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN que aprobó los “Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados”. En consecuencia, los lineamientos alegados por AETAI[sic], se encuentran derogados desde el año 2004.

344. Dicho ello, debe recordarse que, **el marco normativo que rigen actualmente los procedimientos de fijación, revisión, y desregulación tarifaria es el RETA**, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0003-2021CD-OSITRAN y sus modificatorias.

345. En segundo lugar, con relación a lo comentado por AETAI y a las consultas formuladas por los representantes de IATA y la DGAC en la Audiencia Pública, el numeral 5 del artículo 16 del RETA previamente citado, señala que **la metodología que se aplique depende del tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio que se esté tarifando; en otras palabras, no necesariamente se tiene que usar la misma metodología en todos los casos**.

346. En efecto, si bien la metodología de costos incrementales usualmente se emplea para determinar tarifas de servicios nuevos, es importante tener en cuenta que esta metodología se ha empleado para fijar las tarifas por nuevos servicios que se brindaban en infraestructura existente, como ha sido el caso de:

- El procedimiento de fijación de la tarifa de los puentes de embarque en el AIJC.
- El procedimiento de fijación de la tarifa de los puentes de embarque en el Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón de Arequipa.
- El procedimiento de fijación de la tarifa del servicio Especial “Gasificado de contenedores llenos” en el en el [sic] Terminal Norte Multipropósito del Terminal Portuario del Callao.

347. Por ejemplo, en los casos de fijación de las tarifas de puentes de embarque, tanto en Lima como en Arequipa, los terminales aéreos ya existían y operaban años. En esos casos la fijación de la tarifa consideró las inversiones y costos operativos adicionales asociados a la prestación del nuevo servicio, los cuales resultaban fácilmente identificables.

348. Sin embargo, en el procedimiento tarifario en curso, la situación es diferente, en tanto se trata de un nuevo terminal, que está siendo construido desde cero; de manera que, si bien existen áreas y equipamiento que utilizarán exclusivamente los pasajeros de transferencia; también hay áreas y equipamiento que serán compartidos con los otros tipos de pasajeros, todo lo cual influye en el diseño del Nuevo Terminal de Pasajeros.

349. Así, por lo expuesto, dadas las características propias de este procedimiento y considerando la información disponible, en línea con lo señalado en el Informe Conjunto de Inicio, la mejor metodología para fijar la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos.

²⁹ Dichos argumentos también fueron plasmados en los párrafos 266 a 276 de la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador, como consecuencia de la evaluación de las alegaciones de AETAI.

350. En virtud de lo expuesto, no se acepta el comentario iii) de AETAI y se dan por atendidas las consultas formuladas por IATA y DGAC”.

[Se han omitido los pies de página.]
[El énfasis y el subrayado son nuestros.]

214. Asimismo, en los considerandos 1221 al 1227 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado, este Organismo Regulador indicó lo siguiente:

“1221. Al respecto, corresponde precisar que lo planteado por AETAI no se condice con el contenido de los antecedentes que invoca. En efecto, el Informe N° 001-2013-GRE-GSGAL-OSITRAN señaló expresamente que, ante una eventual modificación contractual que incorporara la TUUA de Transferencia al Contrato de Concesión, correspondería al Ositrán calcular dicha tarifa conforme al RETA, al indicar expresamente lo siguiente:

“242. Para este nuevo servicio se requeriría fijar una tarifa específica, distinta de la TUUA. Esta nueva tarifa deberá ser fijada por OSITRAN, quien ostenta la exclusividad en el ejercicio de la función reguladora. En tal caso, será indispensable que la modificación que se apruebe establezca claramente que la fijación, revisión, reajuste y aplicación de la tarifa correspondiente al nuevo servicio está a cargo de OSITRAN, de acuerdo con el Reglamento de Tarifas (RETA)”.

(...)

1222. Como se advierte, dicho informe no establece metodología alguna – ni la de costos incrementales ni de otra naturaleza – para determinar la TUUA de Transferencia. Ello sería, además de inviable, incompatible con la regulación vigente. En efecto, ninguna metodología aplicable a los pasajeros en transferencia quedó establecida en el Contrato de Concesión, en cuyo caso, ante la ausencia de una cláusula contractual que regule expresamente ello, corresponde aplicar el RETA de manera supletoria. Así, en el presente caso, la metodología aplicable solo puede definirse en el marco del procedimiento tarifario correspondiente, sobre la base de la información técnica disponible al momento del desarrollo de dicho procedimiento y conforme a las reglas del RETA. Entonces, resulta evidente que tal determinación no podía fijarse hace doce años, fuera del contexto de un procedimiento tarifario y fuera del marco contractual.

1223. Asimismo, debe destacarse que el documento citado por AETAI no fue aprobado ni remitido al MTC, en el marco del procedimiento de modificación contractual. Por el contrario, el Informe N° 001-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN fue materia de revisión y tuvo como resultado la emisión del Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el cual sí fue aprobado mediante el Acuerdo N° 1528-442-13-CD-OSITRAN y remitido al MTC el 29 de enero de 2013 mediante el Oficio Circular N° 003-13-SCD-OSITRAN.

1224. El informe que sí constituye parte del procedimiento de interpretación contractual, esto es, el Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN confirma que ni dicho informe ni el Informe N° 001-2013 contienen criterios, valores o metodologías para fijar la TUUA de Transferencia. Por el contrario, reafirma expresamente que la determinación de la tarifa corresponde al procedimiento de fijación tarifaria, conforme al RETA, como se cita a continuación:

“2. Al respecto, debe precisarse que en este informe OSITRAN no se [sic] está estableciendo no criterios, ni valores para determinar la tarifa del TUUA de Transferencia. Como refiere el informe [sic] N° 001-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN, esta tarifa se determinará mediante un proceso de fijación tarifario, según lo establecido en el Reglamento de Tarifas del OSITRAN”.

(...)

1225. En consecuencia, no es correcto sostener que los antecedentes de 2013 establecían la aplicación de la metodología de costos incrementales. Tales documentos no contienen disposición alguna en ese sentido y, además, AETAI invoca un informe preliminar que no forma parte del procedimiento de modificación contractual. Es importante recalcar que la metodología aplicable debe definirse – como se ha hecho en el presente procedimiento tarifario, respecto a la metodología de costos totalmente distribuidos – de forma técnica, motivada y conforme al RETA.

1226. De otro lado, con relación con lo señalado por AETAI respecto a los lineamientos de fijación tarifaria de 2004, corresponde precisar que, a dicha fecha, se encontraba vigente el Reglamento General de Tarifas – hoy derogado – aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-OSITRAN. Dicho reglamento, en su Anexo I, definía el costo incremental como aquellos “costos creados por alguna diferencia en el nivel de producción de servicios”. Sin embargo, AETAI no ha acreditado ni explicado cómo, en el presente caso, la TUUA de Transferencia generaría un nivel distinto de producción respecto a algún servicio ya prestado por el Concesionario a los pasajeros en transferencia. Ello máxime considerando que, como se dijo en los considerandos 706 y siguientes del presente documento, el Nuevo Terminal de Pasajeros es una infraestructura de tipo greenfield, es decir, viene siendo desarrollada completamente desde cero, por lo que el ejercicio de calcular el diferencial de costos totales no es aplicable.

1227. En consecuencia, **resulta injustificada la posición de AETAI sobre estos extremos**”.

[El énfasis y el subrayado son nuestros.]

215. En ese sentido, frente a la posición de AETAI – toda vez que no ha aportado ningún argumento nuevo – corresponde reiterar los fundamentos del Nuevo Informe Tarifario Ampliado que sustentó la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN. Sin perjuicio de lo anterior, se considera oportuno enfatizar algunos aspectos en cuanto a estos argumentos redundantes de AETAI.
216. En primer lugar, la metodología para la fijación de tarifas es establecida por **el Contrato de Concesión, y en su defecto, lo establece el Ositrán en virtud del artículo 16³⁰ del RETA. Así, ninguno de los informes emitidos durante el procedimiento de modificación contractual previo a la suscripción de la Adenda N° 6 podían establecer la metodología aplicable para la determinación de la TUUA de Transferencia, debiendo destacarse que, de ningún extremo de dichos informes se desprende una inferencia como la que pretende deslizar de manera reiterada AETAI.**
217. Asimismo, como se ha citado previamente, mediante los considerandos 1221 al 1225 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado se hizo notar a AETAI que el Informe N° 001-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN – alegado por dicha organización – no fue aprobado por el Consejo Directivo del Ositrán.
218. Adicionalmente, en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado se citó el extremo del Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN (el cual sí fue aprobado por el Acuerdo N° 1528-442-13-CD-OSITRAN y remitido al MTC el 29 de enero de 2013 mediante el Oficio Circular N° 003-13-SCD-OSITRAN), el cual señala de manera expresa que ni el Informe N° 001-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN ni el Informe N° 002-2013-GRE-GS-GAL-OSITRAN contienen criterios, valores o metodologías para fijar la TUUA de Transferencia, que estos deben ser fijados por el RETA.
219. En cuanto a los Informes N° 10-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN y N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, este Organismo Regulador ya mencionó, en el considerando 1225 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado, que “no es correcto sostener que los antecedentes de 2013 establecían la aplicación de la metodología de costos incrementales”.
220. Así, como se ha indicado previamente, si bien AETAI se limita a reiterar argumentos ya desestimados, en adición a lo indicado en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado, a mayor abundamiento se puede señalar que, el Informe N° 10-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN no fue aprobado por el Ositrán, sino que fue objeto de precisiones formuladas a solicitud de los miembros del Consejo Directivo, las cuales dieron lugar a la emisión del Informe N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, que sí fue aprobado por intermedio del Acuerdo N° 1537-446-13-CD-OSITRAN de fecha 04 de marzo de 2013.

³⁰ RETA:

“Artículo 16. Metodologías

16.1. Corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación y revisión tarifaria. (...).”

221. En esa línea, respecto al mencionado Informe N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN, el literal b) del Acuerdo N° 1537-446-13-CD-OSITRAN **señala expresamente que dicho informe tiene el carácter de una opinión técnica no vinculante**. En tal sentido, con mayor razón, debe afirmarse que dicho informe no estableció criterios obligatorios, valores tarifarios ni metodología alguna para la fijación de la TUUA de Transferencia, por lo que carece de toda pertinencia para condicionar la actuación posterior del Regulador.
222. Sin perjuicio de lo indicado en el párrafo precedente – y dejando claramente establecido que el Informe N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN no resulta determinante ni relevante para la definición de la metodología tarifaria aplicable –, debe indicarse que el argumento redundante de AETAI se basa en una lectura parcial e incompleta de dicho informe. En efecto, en el considerando 68 del Informe N° 11-13-GRE-GS-GAL-OSITRAN se señala que *“el Ositrán ha señalado que a partir de una modificación contractual, al pasajero de transferencia se le podría cobrar una nueva tarifa, por el paquete de servicios a los que sí tiene disposición, siempre que dicha tarifa sea previamente fijada por el Ositrán”*.
223. Esta precisión se limita a reconocer la eventual procedencia de una nueva tarifa asociada a un conjunto de servicios que ya se encontraban puestos a disposición de los pasajeros de transferencia, de modo que, aun cuando en el informe se emplee la expresión “nuevo paquete de servicios”, resulta evidente que no se trata de un nuevo servicio, pues no puede calificarse como tal aquello que ya venía siendo efectivamente prestado. En consecuencia, sin perjuicio de que – como se ha señalado previamente – en dicho informe no podría haberse establecido metodología alguna para la determinación de la TUUA de Transferencia, la inferencia errada que hace AETAI a partir de dicho informe, parte además de una lectura parcial del referido informe.
224. Adicionalmente, como se ha señalado previamente, el Contrato de Concesión es el documento que establece la metodología tarifaria aplicable, y solo en ausencia de ello, corresponde al Ositrán definirla, conforme a la regla de supletoriedad prevista en el artículo III³¹ del Título Preliminar del RETA. En el presente caso, ni el Contrato de Concesión ni la Adenda N° 6 establecieron metodología tarifaria alguna para la fijación de la TUUA de Transferencia, razón por la cual la determinación de dicha metodología corresponde exclusivamente al Organismo Regulador en el marco del procedimiento tarifario correspondiente, en aplicación del artículo 16 del RETA.
225. En ese contexto, **el argumento de AETAI**, conforme a la cual el Ositrán habría definido una metodología tarifaria a través de opiniones técnicas no vinculantes emitidas en el año 2013, **resulta incompatible con el marco contractual y normativo aplicable, además de carecer de sustento fáctico y jurídico**.
226. En segundo lugar, respecto a la aplicación de los *Lineamientos Metodológicos para la Fijación y Revisión de Precios Regulados* (aprobados por la Resolución del Consejo Directivo N° 009-2002-CD/OSITRAN), se debe hacer notar que, de manera repetitiva, **AETAI ha basado su posición en una norma derogada y, por ende, no constituye el marco normativo aplicable al presente procedimiento**, tal como se ha indicado a través de los considerandos 342 y 343 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado, citados previamente.

³¹ RETA:

“Artículo III.- Aplicación supletoria del Reglamento

El presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el presente Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión.

En el caso que los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a dicho organismo velar por la correcta aplicación de las mismas”.

227. En efecto, conforme se ha explicado en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado, dichos lineamientos fueron expresamente derogados por la Tercera Disposición Final del Reglamento General de Tarifas de Ositrán (aprobada por la Resolución del Consejo Directivo N° 0043-2004-CD/OSITRAN), por lo que carecen de eficacia jurídica para sustentar la metodología aplicable a la fijación de la TUUA de Transferencia.
228. En tercer lugar, **se debe señalar que el procedimiento tarifario de puentes de embarque del 2002 alegado por AETAI no es comparable con el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia**, por lo que deben reiterarse los fundamentos de los considerandos 345, 346, 347, 348 y 349 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado.
229. Efectivamente, como se señaló en los considerandos del Nuevo Informe Tarifario Ampliado indicados en el párrafo precedente, el caso de los puentes de embarque se trataba de nuevos servicios prestados sobre infraestructura existente, con inversiones y costos adicionales claramente identificables y separables. Por el contrario, en el presente procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia nos encontramos ante un Nuevo Terminal de Pasajeros construido desde cero, en el que existen áreas, equipamiento y costos exclusivos y otros que son compartidos entre distintos tipos de usuarios, circunstancia que incide directamente en el diseño del servicio y en la estructura de costos relevante. Así, dadas las características específicas del Nuevo Terminal de Pasajeros y la información disponible, la metodología de costos totalmente distribuidos resulta la más adecuada para la fijación de la TUUA de Transferencia.
230. En consecuencia, la afirmación de AETAI según la cual el Ositrán habría desconocido resoluciones, informes o precedentes emitidos con anterioridad carece de sustento. No solo AETAI no identifica ni desarrolla la existencia de precedente administrativo alguno que resulte aplicable al presente caso, sino que los informes emitidos en el año 2013 que invoca – según se ha expuesto – no establecieron criterios vinculantes ni metodologías tarifarias. Del mismo modo, el caso de fijación de tarifas de puentes de embarque tampoco resulta aplicable, en la medida en que responde a supuestos fácticos y regulatorios sustancialmente distintos.
231. De otro lado, atendiendo a que el argumento de AETAI parece invocar implícitamente una supuesta vulneración del principio de predictibilidad previsto en el numeral 1.15³² del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, debe concluirse – por lo expuesto en esta sección – que tampoco resulta atendible, en tanto la predictibilidad exige la concurrencia de supuestos comparables, lo que no ocurre en el presente caso, razón por la cual no puede exigirse la aplicación automática de una misma metodología tarifaria.
232. Por tanto, al haberse analizado y desestimado de manera expresa y motivada los argumentos reiterados por AETAI, no se configura vicio alguno que afecte la validez del acto administrativo impugnado, por lo que **el pedido de nulidad de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN deviene en infundado.**

³² LPAG:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:
(...)

1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima. - La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener.

Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.

La autoridad administrativa se somete al ordenamiento jurídico vigente y no puede actuar arbitrariamente. En tal sentido, la autoridad administrativa no puede variar irrazonable e inmotivadamente la interpretación de las normas aplicables”.

Argumento de AETAI:	Sostiene que la TUUA de Transferencia constituye un servicio distinto, o un nivel de producción diferente, por lo que, correspondería aplicar la metodología de costos incrementales. Para sustentar esta posición, invoca su propia interpretación de los numerales 1226 y 1227 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado, y señala que “el nuevo servicio probablemente utiliza infraestructura existente”.
---------------------	--

233. Al respecto, **se debe señalar que los servicios de la TUUA de Transferencia no se prestan sobre infraestructura existente, sino sobre el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC que entró en operaciones en el 2025.**

234. En el marco del procedimiento tarifario, a través de la Carta N° 0165-2025-GG/AETAI de fecha 14 de noviembre de 2025, AETAI señaló que los lineamientos del 2004 establecían que las tarifas de servicios nuevos deben ser fijadas con la metodología de costos incrementales:

“Al respecto, en la sesión del Consejo Directivo del pasado 05 de noviembre se mencionó que la metodología de costos incrementales, costos distribuidos y benchmarking eran EXCLUYENTES. Sin embargo, en términos objetivos, en la práctica regulatoria del OSITRAN, y según los lineamientos de fijación tarifaria del año 2004, se estableció que las tarifas de los NUEVOS SERVICIOS, como OSITRAN califico a la TUUA de Transferencia, deberían ser fijados con la metodología de costos incrementales”.

235. En atención a dicha alegación de AETAI, mediante los numerales 1226 y 1227 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado se señaló expresamente que la referencia efectuada por dicha asociación a los denominados “*lineamientos de fijación tarifaria de 2004*” era incorrecta, toda vez que, en el año aludido por AETAI, el marco normativo vigente estaba constituido por el Reglamento General de Tarifas aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-OSITRAN, actualmente derogado.

236. En efecto, el artículo 5³³ de la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN (que aprobó el RETA vigente bajo el cual se tramita el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia), derogó la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-OSITRAN. **En ese sentido, nuevamente, AETAI basó su argumento en un texto normativo derogado.** En consecuencia, el Nuevo Informe Tarifario Ampliado no validó la premisa normativa planteada por AETAI pues se trataba de una disposición derogada, sino que evidenció la insuficiencia de su argumento, incluso bajo los supuestos conceptuales contenidos en la norma derogada que invocaba. En tal contexto, se señaló expresamente lo siguiente:

“1226. De otro lado, con relación con lo señalado por AETAI respecto a los lineamientos de fijación tarifaria de 2004, corresponde precisar que, a dicha fecha, se encontraba vigente el Reglamento General de Tarifas – hoy derogado – aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-OSITRAN. Dicho reglamento, en su Anexo I, definía el costo incremental como aquellos “costos creados por alguna diferencia en el nivel de producción de servicios”. Sin embargo, AETAI no ha acreditado ni explicado cómo, en el presente caso, la TUUA de Transferencia generaría un nivel distinto de producción respecto a algún servicio ya prestado por el Concesionario a los pasajeros en transferencia. Ello máxime considerando que, como se dijo en los considerandos 706 y siguientes del presente documento, el Nuevo Terminal de Pasajeros es una infraestructura de tipo greenfield, es decir, viene siendo desarrollada completamente desde cero, por lo que el ejercicio de calcular el diferencial de costos totales no es aplicable.

1227. En consecuencia, resulta injustificada la posición de AETAI sobre estos extremos”.

³³ Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN:
“**Artículo 5°.-** Disponer la derogación de la Resolución de Consejo Directivo N° 043-2004-CD-OSITRAN, la Resolución de Consejo Directivo N° 082-2006-CD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2012-CD-OSITRAN”.

[El énfasis y el subrayado son nuestros.]

237. De esa forma, el Nuevo Informe Tarifario Ampliado puso de manifiesto que la alegación de AETAI adolecía de un defecto insubsanable en su base legal y de una notoria insuficiencia argumentativa. En efecto, AETAI sustentó su posición exclusivamente en la mención aislada de la expresión “servicio nuevo” contenida en una norma expresamente derogada, asumiendo – sin mayor desarrollo fáctico, económico ni jurídico – que dicha sola circunstancia determinaba automáticamente la aplicación de la metodología de costos incrementales.
238. Por ello, aun cuando AETAI haya intentado completar su razonamiento desarrollando un supuesto nivel distinto de producción, como lo ha hecho a través de su recurso de reconsideración, ello no supera el vicio central de su argumento que se encuentra basado en una norma derogada. Sin perjuicio de ello, en este punto cabe resaltar que la TUUA de Transferencia se enmarca en el desarrollo de una infraestructura de tipo *greenfield*, en la que no existe un servicio previo comparable ni una base productiva preexistente que permita identificar un diferencial de costos totales respecto de un servicio ya prestado.
239. En todo caso, el procedimiento tarifario que culminó con la aprobación de la TUUA de Transferencia mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN se desarrolló exclusivamente bajo el marco normativo vigente del RETA (aprobado por la Resolución de Consejo Directivo N° 003-2021-CD-OSITRAN y modificado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 015-2023-CD-OSITRAN), el cual establece, en su numeral 16.5³⁴ del artículo 16, que la metodología aplicable – desarrollada en el Anexo I del mismo texto normativo – depende del tipo de infraestructura y de la naturaleza del servicio objeto de tarificación, sin imponer la aplicación automática de ninguna metodología específica.
240. En efecto – como se ha desarrollado en la respuesta al argumento a) de AETAI – en virtud del numeral 16.1³⁵ del artículo 16 del RETA, el Ositrán determina la metodología en cada procedimiento tarifario dependiendo de las particularidades propias de cada caso. Por lo que, en el presente caso, teniendo en consideración que se tiene un nuevo terminal diseñado y construido desde cero, en el cual coexisten áreas y equipamiento de uso exclusivo para pasajeros en transferencia junto con otros de uso compartido con los demás tipos de pasajeros, circunstancias que han sido determinantes en el diseño integral del Nuevo Terminal de Pasajeros; la metodología de costos totalmente distribuidos es la más idónea para fijar la TUUA de Transferencia. Así, de acuerdo con esta metodología, se reconocen únicamente los costos (directos e indirectos) que están en relación con los

³⁴ RETA:

“Artículo 16. Metodologías

16.1. Corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación y revisión tarifaria.

16.2. En el caso de iniciarse un procedimiento de fijación tarifaria, la propuesta tarifaria podrá sustentarse en la aplicación de cualquiera de las metodologías listadas a continuación, las cuales tienen carácter enunciativo:

- a) Costos Incrementales.
- b) Costo Marginal de largo plazo.
- c) Costos Totalmente Distribuidos.
- d) Disposición a pagar.
- e) Tarificación comparativa (Benchmarking).
- f) Empresa Modelo Eficiente.
- g) Costo de Servicio.

(...)

16.4. Las metodologías antes citadas se desarrollan en el Anexo I que forma parte integrante del presente Reglamento.

16.5. Las metodologías a las cuales se hace referencia en el presente artículo se aplicarán según el tipo de infraestructura y la naturaleza del servicio cuya tarifa es materia de fijación o revisión.”

[El subrayado es nuestro.]

³⁵ RETA:

“Artículo 16. Metodologías

16.1. Corresponde al Ositrán establecer la metodología en base a la cual se realizará la fijación y revisión tarifaria.

(...)”.

servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición. De esta manera se garantiza que la TUUA de Transferencia reconozca solamente la parte de costos e inversiones relacionados con la atención de los pasajeros de transferencia, y no se considera la parte de los costos que les corresponden a los otros tipos de pasajeros que pagan la TUUA (Nacional e Internacional). En consecuencia, el hecho de ser o no un servicio nuevo no determina *per se* la metodología a emplearse, sino que debe analizarse las características propias de cada caso.

241. En virtud de lo expuesto, **se desestima el comentario b) de AETAI.**

Argumento de IATA:	Cuestiona la metodología de costos totalmente distribuidos aplicada por Ositrán, dado que supuestamente no refleja el consumo real ni la causalidad económica del servicio al pasajero en transferencia. Asimismo, sostiene que la elección de dicha metodología, en lugar de costos incrementales, habría incrementado el riesgo de distorsiones tarifarias.
--------------------	---

242. Con relación a dicho argumento, **se debe señalar que IATA parte de una premisa conceptualmente errónea, en la medida en que la TUUA de Transferencia remunera los servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición, no el uso real de estos, por tanto, los *drivers* no pueden pretender medir el uso real de los servicios.** Así, los *drivers* de asignación de costos están llamados a reflejar criterios razonables y objetivamente verificables de imputación de costos conjuntos. De ese modo, la utilización de *drivers* asociados a la infraestructura disponible, como las áreas medidas en metros cuadrados (m²), resulta consistente con la naturaleza de los costos involucrados y con el diseño del servicio regulado, como se explicará en detalle en la sección F del presente documento.
243. Como se ha señalado en párrafos previos, la metodología de costos totalmente distribuidos reconoce únicamente los costos (directos e indirectos) que están en relación con los servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición. De esta manera se garantiza que la TUUA de Transferencia reconozca solamente la parte de costos e inversiones relacionados con la atención de los pasajeros de transferencia, y no se considera la parte de los costos que les corresponden a los otros tipos de pasajeros que pagan la TUUA (Nacional e Internacional).
244. Por lo expuesto, no es correcto lo señalado por IATA sobre que la metodología y los *drivers* empleados sobre asignen costos ni induzcan a sobreinversión. Cabe precisar que IATA tampoco ha presentado evidencia ni sustento sobre por qué el empleo de la metodología de costos totalmente distribuidos en lugar de la metodología de costos incrementales para determinar la TUUA de Transferencia distorsione el valor de los servicios efectivamente prestados a los pasajeros en transferencia.

Argumento de IATA:	Considera necesario reforzar la transparencia del procedimiento tarifario, a través de mecanismos de verificación ex ante, auditorías técnicas independientes y la publicación de todo sustento del cálculo, lo cual, supuestamente, no se habría realizado. Reitera su posición en favor de una regulación que garantice eficiencia, transparencia y neutralidad competitiva.
--------------------	--

245. Sobre el particular, debe indicarse que **IATA no ha especificado ni desarrollado concretamente qué artículo del RETA, relativo a los principios que invoca, se habría vulnerado.** De acuerdo con el principio de legalidad previsto en el numeral 1.1 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, este Organismo Regulador debe ceñir su actuación a lo expresamente dispuesto en la normativa vigente. En el marco del procedimiento de fijación tarifaria, ello implica observar estrictamente las reglas establecidas en el RETA, las cuales han sido íntegramente cumplidas, sin que IATA haya identificado actuación alguna que las contravenga.

246. En particular, el principio de transparencia³⁶ previsto en el numeral 9 del artículo V del RETA señala que el Ositrán garantiza el acceso a la información de los legítimamente interesados, mediante los mecanismos de publicidad y participación. En ese sentido, a continuación, se detallan, en orden cronológico, las actuaciones del procedimiento vinculadas a su observancia, a partir de las cuales se verifica que dicho principio ha sido debidamente respetado:

- En aplicación del artículo 29³⁷ del RETA, se emitió la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe Conjunto N° 0080-2024-IC-OSITRAN, disponiendo el inicio del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia. Dicha resolución se publicó en el Diario Oficial El Peruano el 08 de junio de 2024, además, se publicó en la página institucional del Ositrán el 06 de junio de 2024³⁸.
- El 28 de agosto de 2024, mediante la Carta S/N (NT 2024107469), IATA participó en el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, remitiendo su posición respecto al inicio de dicho procedimiento.
- En aplicación del artículo 20³⁹ del RETA, mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN se aprobó el Informe "Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la tarifa unificada de uso de aeropuerto de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez". Dicha resolución se publicó en el Diario Oficial El Peruano el 02 de febrero de 2025, además, se publicó en la página institucional del Ositrán el 30 de enero de 2025⁴⁰.

³⁶ RETA:
"Artículo V. Principios
El Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a los siguientes principios:
(...)

9. Transparencia: *En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria, el Ositrán garantizará el acceso a la información de los legítimamente interesados, mediante los mecanismos de publicidad y participación, establecidos en el presente Reglamento. En el caso de infraestructuras deficitarias, el Ositrán buscará hacer transparentes las fuentes de financiamiento, distinguiendo aquellas fuentes distintas a las tarifas".*

³⁷ RETA:
"Artículo 29.- Inicio del procedimiento de oficio de fijación y revisión tarifaria

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

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

³⁸ Disponible en <<https://www.gob.pe/institucion/ositrان/normas-legales/5644403-034-2024-pd-ositrان>>.

³⁹ RETA:
"Artículo 20.- Publicación de la propuesta de fijación y revisión tarifaria del Ositrán

20.1. *Corresponde al Consejo Directivo, a través de resolución, aprobar el informe que sustenta la propuesta tarifaria en el marco de un procedimiento de fijación o revisión tarifaria.*

20.2. *La resolución señalada en el numeral anterior debe ser publicada en el diario oficial El Peruano y en el portal institucional del Ositrán, conjuntamente con la siguiente información:*

a) *Proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba la propuesta tarifaria.*
b) *Exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior.*
c) *Relación de documentos que constituyen el sustento de la propuesta tarifaria.*
d) *Información sobre la fecha(s) y lugar(es) en que se realizará(n) la(s) audiencia(s) pública(s) correspondiente (s).*
e) *Plazo dentro del cual se recibirán los comentarios escritos relativos a la propuesta tarifaria del Ositrán.*
(...)"

⁴⁰ Disponible en <<https://www.gob.pe/institucion/ositrان/normas-legales/6428590-021-2025-pd-ositrان>>.

- En aplicación de los artículos 22⁴¹ y 25⁴² del RETA, la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN dispuso la realización de una audiencia pública a fin de que el Regulador presente su propuesta tarifaria ante la ciudadanía.
- El 07 de febrero de 2025 se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria Presencial del Consejo de Usuarios de Aeropuertos N° 77 donde se expuso el Informe “Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la tarifa unificada de uso de aeropuerto de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”. Cabe señalar que IATA participó en dicha sesión.
- El 26 de febrero de 2025 se desarrolló la Audiencia Pública “Propuesta: Fijación de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) de Transferencia” en la modalidad presencial. Esta audiencia pública contó con la participación de IATA.
- En aplicación del artículo 21⁴³ del RETA, la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados comenten la propuesta tarifaria del Ositrán.
- El 28 de febrero de 2025 se publicó en el Diario Oficial El Peruano la Resolución de Presidencia N° 00029-2025-PD-OSITRAN, la cual – con base en el sustento del Informe Conjunto N° 00065-2025-IC-OSITRAN – otorgó una ampliación de plazo de tres (03) días hábiles para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán
- El 05 de marzo de 2025, mediante la Carta S/N (NT 2025032306), IATA participó del procedimiento tarifario, emitiendo sus comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán.
- En aplicación del artículo 28⁴⁴ del RETA, mediante la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN se aprobó el Informe “Fijación tarifaria de oficio de la

⁴¹ RETA:

“Artículo 22.- Audiencia pública

En la audiencia pública, el Ositrán expone los criterios, metodología, estudios, informes, modelos económicos o dictámenes, que hayan servido de base para la propuesta tarifaria del Ositrán, y recibe los comentarios verbales de los interesados. La audiencia pública se realiza dentro del plazo establecido para la recepción de comentarios y de acuerdo con el procedimiento previsto en los artículos 21 y 25 del presente Reglamento”.

⁴² RETA:

“Artículo 25.- Procedimiento para la realización de las audiencias públicas

La audiencia pública se llevará a cabo de acuerdo con lo siguiente:

- a) La audiencia tendrá una duración máxima de dos (2) horas.
- b) El Ositrán realizará una exposición de conformidad con lo señalado en el artículo 22 del Reglamento.
- c) Los representantes del Ositrán recibirán los comentarios de los interesados, los cuales deben estar referidos a la propuesta tarifaria del Ositrán.
- d) La audiencia pública tendrá un registro audiovisual.
- e) El Ositrán levantará un acta de la audiencia pública, que será suscrita por los representantes del Ositrán y los asistentes que así lo deseen, la cual será publicada en el portal institucional del Ositrán.
- f) Las audiencias públicas se podrán realizar utilizando sistemas de video conferencia u otros mecanismos tecnológicos similares, en casos debidamente justificados”.

⁴³ RETA:

“Artículo 21.- Plazo para la recepción de comentarios a la propuesta de fijación o revisión tarifaria del Ositrán
21.1. El plazo para recibir comentarios o aportes escritos sobre la propuesta tarifaria del Ositrán no será menor de quince (15) días ni mayor de treinta (30) días, contados a partir de la publicación de la propuesta de fijación o revisión tarifaria.

21.2. Los comentarios o aportes escritos presentados por los interesados deben estar referidos a la propuesta tarifaria del Ositrán. Dichos comentarios o aportes no tienen carácter vinculante”.

⁴⁴ RETA:

“Artículo 28.- Aprobación de la resolución que aprueba el informe tarifario del Ositrán

Tarifa Unificada de uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez". Dicha resolución se publicó en el Diario Oficial El Peruano el 29 de marzo de 2025, además, se publicó en la página institucional del Ositrán el 28 de marzo de 2025⁴⁵.

- El 22 de abril de 2025, mediante la Carta S/N (NT 2025056024), IATA interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN.
- En aplicación del artículo 20 del RETA, mediante la Resolución de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN, se dejó sin efecto la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, asimismo, se aprobó la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador. Dicha resolución se publicó en el Diario Oficial El Peruano el 12 de junio de 2025 además, se publicó en la página institucional del Ositrán el 11 de junio de 2025⁴⁶.
- En aplicación de los artículos 22 y 25 del RETA, la Resolución de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN dispuso la realización de dos (02) audiencias públicas a fin de que el Regulador presente la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador ante la ciudadanía.
- El 01 de julio de 2025 se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria Presencial del Consejo de Usuarios de Aeropuertos N° 80 donde, entre otros, se expuso la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador. Cabe señalar que IATA participó en dicha sesión.
- Los días 03 y 07 de julio de 2025 se desarrollaron las dos (02) audiencias públicas descentralizadas, donde Ositrán expuso la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador. En ambas audiencias públicas descentralizadas participó IATA.
- En aplicación del artículo 21 del RETA, la Resolución de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles para que los interesados comenten la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador.
- El 10 de julio de 2025, mediante la Carta S/N (NT 2025095166), IATA participó del procedimiento tarifario, emitiendo sus comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador.

28.1. En un plazo de quince (15) días de vencido el plazo para la recepción de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán establecido en el inciso 21.1 del artículo 21 del presente Reglamento, prorrogables de manera excepcional por quince (15) días, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, presentará a la Gerencia General el informe que sustente la resolución que aprueba la tarifa, adjuntando los siguientes documentos:

a) Proyecto de resolución de Consejo Directivo que aprueba el informe tarifario final.

b) Exposición de motivos del proyecto de resolución indicado en el punto anterior.

c) Matriz de los comentarios realizados por los interesados a la propuesta tarifaria del Ositrán.

28.2. La Gerencia General remitirá al Consejo Directivo el informe y documentos indicados en el párrafo anterior en un plazo de cinco (05) días de recibidos los mismos. De no tener observaciones, en un plazo de quince (15) días de recibidos, el Consejo Directivo emitirá la resolución tarifaria correspondiente.

28.3. En caso la Gerencia General o el Consejo Directivo tenga observaciones sobre el informe al cual se refiere el presente artículo, o la naturaleza del procedimiento exija la realización de actuaciones complementarias que resulten indispensables para que el Consejo Directivo cuente con los elementos de juicio necesarios para aprobar la resolución correspondiente, podrá solicitar a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, y la Gerencia de Asesoría Jurídica en lo relativo a los aspectos jurídicos, atender las referidas observaciones o efectuar las actuaciones complementarias que se requieran, otorgando para tal efecto un plazo no mayor a quince (15) días".

⁴⁵ Disponible en <<https://www.gob.pe/institucion/ositrان/normas-legales/6616370-041-2025-pd-ositrان>>.

⁴⁶ Disponible en <<https://www.gob.pe/institucion/ositrان/normas-legales/6858469-066-2025-pd-ositrان>>.

- En aplicación del artículo 28 del RETA, mediante el Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN, se presentó ante la Gerencia General el Nuevo Informe Tarifario del Regulador, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica.
- El 22 de septiembre de 2025 se llevó a cabo la Sesión Extraordinaria N° 81 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos, en la cual participó IATA, manifestando su posición sobre el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia.
- El 05 de noviembre de 2025, se llevó a cabo la Sesión N° 818 del Consejo Directivo del Ositrán donde se trataron temas relativos al procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia, estando presente Martín La Rosa, en representación de IATA.
- El 19 de noviembre de 2025, mediante el Memorando Circular N° 00055-2025-SCD-OSITRAN, el Consejo Directivo formuló el Pedido N° 002-819-25-SCD-OSITRAN, solicitando que los órganos correspondientes presenten un informe tarifario que incluya todas las actuaciones desarrolladas con posterioridad a la presentación Nuevo Informe Tarifario del Regulador de fecha 27 de agosto de 2025.
- En aplicación del artículo 28 del RETA, mediante el Memorando N° 00255-2025-GRE-OSITRAN, se presentó ante la Gerencia General el Nuevo Informe Tarifario Ampliado, elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos y por la Gerencia de Asesoría Jurídica.
- En aplicación del artículo 28 del RETA, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN se aprobó el Nuevo Informe Tarifario Ampliado. Dicha resolución se publicó en el Diario Oficial El Peruano el 25 de noviembre de 2025, además, se publicó en la página institucional del Ositrán el 23 de noviembre de 2025⁴⁷.
- El 17 de diciembre de 2025, mediante la Carta S/N (NT 2025180269), IATA interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN.

247. Adicionalmente, debe indicarse que los documentos de inicio, las propuestas tarifarias, los comentarios recibidos a las propuestas tarifarias, los informes tarifarios, los recursos de reconsideración y sus resoluciones se encuentran publicados permanentemente en la página institucional del Ositrán⁴⁸, disponible para toda la ciudadanía, tal y como es informado por este Organismo Regulador en todas las audiencias públicas del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, siendo que todas ellas han contado con la participación de IATA.
248. En adición a lo expuesto, contrariamente a lo señalado por IATA, Ositrán sí ha realizado la publicación de los supuestos, *drivers* y criterios empleados para la determinación de la TUUA de Transferencia, toda vez que los informes de sustento de las resoluciones tarifarias emitidas, así como los archivos Excel® que los sustentan – conforme al listado de actuaciones citadas previamente – han sido debidamente publicados⁴⁹.

⁴⁷ Disponible en <<https://www.gob.pe/institucion/ositrان/normas-legales/7431649-019-2025-cd-ositrان>>.

⁴⁸ Disponible en <<https://www.ositrان.gob.pe/anterior/consultas-publicas/consultas-tarifarias/>>. Ver lista desplegable “LAP-Fijación de la TUUA de Transferencia (Concluido)”.

⁴⁹ Esta información económica se encuentra en los informes de inicio, de propuestas tarifarias y de informes tarifarios, en conjunto con los archivos Excel que los sustentan, todos los cuales se encuentran publicados en el link

249. Como se observa, se han cumplido las disposiciones del RETA relacionadas a la publicación, participación y transparencia, dado lo cual, se desestima el argumento de IATA.
250. De otro lado, corresponde señalar que el RETA no exige la realización de auditorías técnicas externas ni la implementación de mecanismos de verificación ex ante adicionales como condición para el cumplimiento del principio de transparencia de un procedimiento de fijación tarifaria. Por el contrario, dicho principio se satisface mediante el cumplimiento de las reglas procedimentales y de publicidad expresamente previstas en el RETA, las cuales – como se ha ilustrado en los párrafos precedentes – han sido íntegramente observadas en el presente procedimiento.
251. Adicionalmente, IATA no ha indicado qué mecanismos concretos de verificación ex ante no se habrían realizado, ni ha precisado la base legal que sustente su exigencia, ni ha explicado de qué manera su ausencia se encontraría relacionada con una supuesta afectación al principio de transparencia. En consecuencia, este extremo de la argumentación de IATA carece de sustento normativo y fáctico, máxime cuando el Ositrán ha cumplido con todas las obligaciones de transparencia establecidas en el RETA.
252. Sin perjuicio de lo anterior, es importante mencionar que, en atención al principio de verdad material previsto en el numeral 1.11⁵⁰ del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, el Ositrán sí desplegó actuaciones activas de verificación de la información proporcionada por el Concesionario durante el procedimiento tarifario. Así, en múltiples oportunidades, se requirió a LAP el sustento de demanda, costos operativos, inversiones, entre otros. A modo de ejemplo, mediante el Oficio N° 0261-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a LAP el sustento de las proyecciones del OPEX del año 2025. Dicho requerimiento de información fue remitido mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0176. Otro ejemplo es el requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN, donde, entre otros temas, se solicitó a LAP el sustento de los montos de las inversiones exclusivas (INT-INT y DOM-DOM) contenidos en el contrato de construcción EPC y sus adendas. En respuesta a dicho requerimiento, mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0162, LAP remitió, entre otros, el Contrato EPC y su adenda 2; así como el archivo Excel® “Costos Unitarios - Inversiones Exclusivas”, el cual detalla la estimación de los precios unitarios del equipamiento de seguridad.
253. En consecuencia, **no resulta atendible la alegación de IATA relativa a una supuesta falta de transparencia del procedimiento, toda vez que esta se sustenta en exigencias no previstas en el RETA** y desconoce las actuaciones efectivamente realizadas por el Ositrán en el marco de sus competencias.
254. Finalmente, en cuanto a lo señalado por IATA, sobre que el procedimiento debe garantizar eficiencia y neutralidad competitiva, corresponde advertir que dicha organización se ha

previamente citado <<https://www.ositrán.gob.pe/anterior/consultas-publicas/consultas-tarifarias/>>, en la lista desplegable “LAP-Fijación de la TUUA de Transferencia (Concluido)”.

⁵⁰ LPAG:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.11. Principio de verdad material.- En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.

En el caso de procedimientos trilaterales la autoridad administrativa estará facultada a verificar por todos los medios disponibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes, sin que ello signifique una sustitución del deber probatorio que corresponde a estas. Sin embargo, la autoridad administrativa estará obligada a ejercer dicha facultad cuando su pronunciamiento pudiera involucrar también al interés público”.

limitado a invocar tales principios de manera genérica sin identificar de qué modo concreto habrían sido vulnerados ni aportar sustento alguno, por lo que este extremo debe desestimarse.

255. Sin perjuicio de ello, corresponde reiterar que el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia se ha llevado a cabo conforme a las disposiciones del RETA, el cual establece que el principio de eficiencia⁵¹ exige que las tarifas reflejen los costos económicos eficientes. En ese marco, y en aplicación del principio de verdad material previsto en el numeral 1.11⁵² del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, corresponde al Regulador verificar que los costos considerados se encuentren debidamente sustentados, en tanto su reconocimiento en el presente procedimiento implica su posterior traslado a los usuarios a través de la tarifa que cobra el Concesionario.
256. Así, en el presente caso se han considerado únicamente aquellos costos que se encuentran directa o indirectamente vinculados con los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia, verificándose que todos los costos incorporados en los flujos de caja que determinan la TUUA de Transferencia cuentan con el debido sustento.
257. En consecuencia, las tarifas calculadas bajo la metodología de costos totalmente distribuidos se encuentran en línea con el principio de eficiencia previsto en el RETA.
258. Respecto a la neutralidad competitiva alegada por IATA, debe advertirse que no se encuentra previsto en el RETA, en la LPAG ni en la normativa aplicable al procedimiento de fijación tarifaria y tampoco ha sido desarrollado por la mencionada organización.
259. En efecto, como se ha dicho previamente, IATA no ha precisado el alcance, ni ha explicado de qué manera la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN habría generado una afectación a la igualdad de condiciones en términos de regulación o desarrollo de la actividad en el mercado. En tal sentido, el alegato se limita a ser una invocación genérica, carente de sustento fáctico y jurídico. –
260. En virtud de lo expuesto, no corresponde acoger ninguno de los argumentos formulados por IATA en contra de la metodología de costos totalmente distribuidos empleada para la determinación de la TUUA de Transferencia.

⁵¹ RETA:

"Artículo V. Principios El Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a los siguientes principios:

(...)

4. Eficiencia: Comprende la aplicación de los siguientes conceptos:

- Eficiencia productiva: En la producción de servicios derivados de la explotación de la ITUP deberá minimizarse el costo de producción con el nivel dado de la infraestructura.
- Eficiencia asignativa: Las tarifas deben reflejar los costos económicos eficientes. En el largo plazo, las tarifas tenderán a igualar el costo marginal de producción de los servicios, procurándose una mejor asignación de recursos en la inversión y administración de la ITUP por parte de las Entidades Prestadoras".

⁵² LPAG:

"Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.11. Principio de verdad material.- En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.

En el caso de procedimientos trilaterales la autoridad administrativa estará facultada a verificar por todos los medios disponibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes, sin que ello signifique una sustitución del deber probatorio que corresponde a estas. Sin embargo, la autoridad administrativa estará obligada a ejercer dicha facultad cuando su pronunciamiento pudiera involucrar también al interés público".

B. Respecto al archivo de cálculo tarifario de AETAI

B.1. Argumentos de AETAI

261. AETAI indica que el considerando 872 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado se contradice con el pie de página 142 del mismo documento. Añade que esta contradicción evidencia una motivación insuficiente y contradictoria, vulnerando el principio de debida motivación de los actos administrativos previsto en el artículo 6 de la LPAG, según el cual un acto administrativo no puede sustentarse en razones técnicas que luego se reconocen como erróneas sin que ello implique la invalidez de la decisión adoptada.
262. Según AETAI, *“los comentarios formulados en dicho procedimiento”* carecen de eficacia jurídica, porque la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN fue dejada sin efecto y porque la motivación que sustentó el rechazo de las propuestas de AETAI resulta contradictoria. AETAI indica que este hecho refuerza que los comentarios *“realizados en el marco del procedimiento anulado no pueden trasladarse ni considerarse válidos en el nuevo procedimiento sustentado en el “Nuevo Informe Ampliado” y la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, debiendo abrirse un nuevo espacio de participación ciudadana para garantizar el principio de transparencia y debido procedimiento”*.

B.2. Evaluación de las Gerencias

Argumento de AETAI:	Los comentarios a la propuesta tarifaria aprobada por la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN carecen de eficacia jurídica porque la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN fue dejada sin efecto.
---------------------	--

263. Al respecto, **estas Gerencias deben indicar que tal pretensión resulta incompatible con los principios que rigen el procedimiento administrativo, en particular, con el principio de debido procedimiento**, recogido en el numeral 1.2 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, toda vez que lo planteado por AETAI pretende desconocer no solo sus propios comentarios, sino también la totalidad de los comentarios formulados por los usuarios que ejercieron su derecho de participación durante el procedimiento de fijación tarifaria, cuando los presentaron respecto a la propuesta tarifaria del Ositrán aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 021-2025-PD-OSITRAN.
264. Debe recordarse que, en el presente procedimiento, se produjeron las siguientes actuaciones:
- Mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN se aprobó el Informe “Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la tarifa unificada de uso de aeropuerto de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”. Adicionalmente, dicha resolución otorgó un plazo de veinte (20) días hábiles – ampliado por tres (03) días hábiles más mediante la Resolución de Presidencia N° 00029-025-PD-OSITRAN – para que los interesados comenten la propuesta tarifaria del Ositrán.
 - En el marco del plazo indicado en el párrafo precedente, el 05 de marzo de 2025, se recibieron comentarios al Informe “Propuesta: Fijación tarifaria de oficio de la tarifa unificada de uso de aeropuerto de transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” de las siguientes entidades:
 - LAP, mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0034.
 - AETAI, mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI.
 - IATA, mediante Carta S/N (NT 2025032306).

- El 07 de marzo de 2025, mediante el Oficio N° 00049-2025-GRE-OSITRAN, se solicitó a AETAI que remita el modelo que sustenta las simulaciones presentadas mediante la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI.
- AETAI, el 10 de marzo de 2025, mediante la Carta N° 0032-2025-GG/AETAI, dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Oficio N° 00049-2025-GRE-OSITRAN.
- Mediante la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN se aprobó el Informe “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”. Dicha resolución se publicó en el Diario Oficial El Peruano el 29 de marzo de 2025, además, se publicó en la página institucional del Ositrán el 28 de marzo de 2025.
- El 22 de abril de 2025, mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI, AETAI interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN.
- El 22 de abril de 2025, mediante la Carta S/N (NT 2025056024), IATA interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN.
- A partir del análisis de los recursos de reconsideración recibidos, la Resolución de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN dispuso dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, retrotrayendo el procedimiento hasta la etapa de propuesta tarifaria del Ositrán, para lo cual, dispuso la aprobación de la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador a fin de que, en un plazo de veinte (20) días hábiles, los interesados presenten sus comentarios.
- Entre el 12 de junio y el 10 de julio de 2025, se recibieron comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán de las siguientes entidades y personas:
 - LAP, mediante la Carta C-LAP-GPF-2025-0284.
 - AETAI, mediante la Carta N° 0086-2025-GG/AETAI.
 - IATA, mediante Carta S/N (NT 2025095166).
 - Indecopi, mediante el Oficio N° 000218-2025-DPC/INDECOPI.
 - CORPAC, mediante correo electrónico.
 - El ciudadano Frank Llancahahua Soriano, mediante correo electrónico.
 - El ciudadano Fredy Huacre Fernandez, mediante correo electrónico.
 - El ciudadano Richard Pfuyo Andagua, mediante correo electrónico.
 - El ciudadano Daniel Galarza, mediante la plataforma YouTube.
- Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN se aprobó el Nuevo Informe Tarifario Ampliado. Dicha resolución se publicó en el Diario Oficial El Peruano el 25 de noviembre de 2025, además, se publicó en la página institucional del Ositrán el 23 de noviembre de 2025.

265. Como se dijo previamente, el mencionado principio de debido procedimiento garantiza a los administrados, entre otros, la posibilidad de exponer argumentos, presentar alegatos complementarios, ofrecer y producir pruebas, así como obtener una decisión debidamente motivada y fundada en derecho. Desconocer los comentarios formulados por los usuarios implicaría vaciar de contenido estos derechos y desnaturalizar la finalidad participativa del procedimiento tarifario. Por eso, los comentarios recibidos durante todo el procedimiento han sido analizados y recogidos oportunamente tanto en la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador (aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN) como en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado (aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN). Así, debe reiterarse que

todos los comentarios recibidos durante la etapa de participación forman parte del procedimiento administrativo

266. En este punto es importante resaltar que en el Informe Conjunto N° 00134-2025-IC-OSITRAN, que sustentó la Resolución de Presidencia N° 066-2025-PD-OSITRAN, se indicó que, con el objeto de asegurar que el procedimiento de fijación tarifaria se sustente en la mejor información disponible y permita una participación informada y significativa de los agentes económicos, correspondía dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN y retrotraer el procedimiento a la etapa de la propuesta tarifaria del Regulador. Como se observa, dicha decisión no afectó la etapa de participación ciudadana desarrollada con ocasión de la propuesta tarifaria aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 021-2025-PD-OSITRAN, sino únicamente la etapa posterior referida al pronunciamiento final contenido en la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN, reabriendo el procedimiento y publicando la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador, en la cual todos los usuarios – incluida AETAI – tuvieron una nueva oportunidad de formular comentarios, los cuales se sumaron a los previamente presentados y fueron evaluados de manera integral por el Ositrán.
267. Asimismo, la posición de AETAI resulta contraria al principio de buena fe procedimental, previsto en el numeral 1.8 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, conforme al cual tanto la autoridad administrativa como los administrados deben actuar guiados por el respeto mutuo, la colaboración y la buena fe. Ninguna interpretación del procedimiento administrativo, conforme al detalle explicado en el párrafo precedente, puede amparar conductas que pretendan invalidar actuaciones procedimentales válidamente realizadas por terceros amparados en su derecho de participación.
268. Por tanto, **carece de sustento la afirmación de AETAI** según la cual los comentarios formulados en dicho procedimiento carecerían de eficacia jurídica, **por cuanto no tiene ningún respaldo en lo aprobado por la Resolución de Presidencia N° 066-2025-PD-OSITRAN, y porque, amparar el pedido de dicha organización, sería contrario al principio de debido procedimiento y buena fe procedimental.**

Argumento de AETAI:	Indica que existe una contradicción entre el considerando 872 y el pie de página 142 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado.
---------------------	--

269. Al respecto, **estas Gerencias deben indicar que no existe la contradicción alegada por AETAI.**
270. En la etapa de comentarios a la propuesta tarifaria del Ositrán (aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN, de fecha 30 de enero de 2025), entre otros aspectos, AETAI presentó un modelo que, según dicha organización, tenía como ventaja evaluar de manera conjunta la TUUA Internacional, la TUUA doméstica y la TUUA de Transferencia, y que, al ser un modelo integral no necesitaba distribuir las inversiones porque estaban considerando toda la inversión que LAP ha realizado en el terminal. Así, según AETAI, la tarifa de TUUA de Transferencia en ese modelo deberían ser los ingresos que faltan para financiar las inversiones en el servicio de pasajeros de transferencia en los próximos cinco años.
271. Al respecto, en el Informe Tarifario del Regulador (aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, de fecha 28 de marzo de 2025) se indicó lo siguiente:

“575.Finalmente, en cuanto a la modelación planteada por AETAI, esta señala que la ventaja de evaluar de manera conjunta la TUUA Internacional, la TUUA doméstica y la TUUA de Transferencia, es que en un modelo integral no es necesario distribuir inversiones porque están considerando toda la inversión que LAP ha realizado en el terminal. Así, la tarifa de TUUA de Transferencia deberían ser los ingresos que faltan para financiar las inversiones en el servicio de pasajeros de transferencia en los próximos cinco años.

576. Al respecto, y como ya se indicó previamente, este procedimiento tarifario se circunscribe a la fijación de la TUUA de Transferencia. Por tanto, la propuesta de AETAI va en contra del alcance de este procedimiento al incorporar en el modelo a la TUUA doméstica e internacional, cuyos valores fueron fijados en el Contrato de Concesión.

577. Asimismo, la propuesta de AETAI no va en línea con la metodología de costos totalmente distribuidos porque solamente está considerando los costos relacionados con el terminal, excluyendo costos indirectos, como por ejemplo las inversiones transversales y sistemas auxiliares.

578. En virtud de lo expuesto, no se acepta el comentario ii) de AETAI”.

[El énfasis y subrayado son nuestros]

272. Como se observa, en esa oportunidad, este Organismo Regulador indicó que no se empleaba el modelo de AETAI porque iba en contra del alcance de este procedimiento en tanto incorporaba en el modelo a la TUUA doméstica e internacional, cuyos valores fueron fijados en el Contrato de Concesión. Adicionalmente a ello, se indicó que el modelo propuesto por AETAI tampoco estaba en línea con la metodología de costos totalmente distribuidos porque solamente consideraba los costos relacionados con el terminal, excluyendo costos indirectos.
273. Dicho análisis se mantuvo en el considerando 594 de la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador, específicamente en la sección correspondiente a los comentarios recibidos a la previa Propuesta Tarifaria del Ositrán (aquella aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN) y que corresponde al considerando 872 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado⁵³. Sin embargo, en el pie de página 105⁵⁴ de la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador se aclaró que el modelo presentado por AETAI sí consideraba inversiones indirectas y transversales, sin perjuicio de lo cual, no se modificaba el análisis ni la conclusión del Regulador, en la medida que AETAI emplea un modelo que incorpora conjuntamente la TUUA nacional, la TUUA internacional y la TUUA de Transferencia, lo cual resulta contrario al alcance del presente procedimiento tarifario. En específico el pie de página 105 se señala lo siguiente:

“¹⁰⁵ Si bien en el Informe tarifario que sustenta la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN se dijo que la modelación que realiza AETAI no considera las inversiones transversales, ni de edificios/sistemas auxiliares, ni inversiones indirectas; a partir de la revisión de los argumentos del recurso de reconsideración presentado por AETAI (mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI) se verifica que dichas inversiones sí estaban incorporadas en su modelo. Sin perjuicio de lo anterior, en línea con lo señalado previamente no corresponde aceptar la propuesta de AETAI en tanto que dicha asociación consideró un modelo global que incorpora tanto la TUUA nacional e Internacional como la TUUA de Transferencia; es decir, se consideraba, entre otros aspectos, los ingresos por la TUUA nacional e internacional. Dado que el presente procedimiento se circunscribe a la determinación de la TUUA de Transferencia, la propuesta de AETAI va en contra del alcance de este procedimiento”.

[El énfasis y el subrayado son nuestros.]

274. Asimismo, debe indicarse que cuando el Ositrán elaboró la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán – como consecuencia de la retroacción dispuesta mediante la Resolución de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN –, en aplicación de los principios de debido

⁵³ La redacción del considerando 577 del Informe Tarifario del Ositrán (aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN) es la misma que se presenta en el considerando 594 de la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador (aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN) y en el considerando 872 del Nuevo Informe Tarifario Final Ampliado (aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN).

⁵⁴ En el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán este pie página es el 142.

procedimiento y verdad material, se tomó como base la información de los comentarios recibidos en etapas previas del procedimiento. Ello se justifica en la medida que los comentarios que fueron aceptados por este Organismo Regulador implicaron modificaciones a determinados aspectos del sustento técnico de la Propuesta Tarifaria del Regulador y, por tanto, pasaron a formar parte del sustento de la referida Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador.

275. En ese contexto, y en aras de la transparencia del procedimiento, se mantuvo la referencia del informe tarifario previo respecto del modelo de AETAI. Adicionalmente, se incorporó una explicación expresa en el pie de página 105 (actual pie de página 142 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado) sobre la inclusión de inversiones indirectas y transversales en dicho modelo.
276. Conforme al numeral 4⁵⁵ del artículo 3 y al numeral 6.3⁵⁶ del artículo 6 de la LPAG, la motivación del acto administrativo constituye un requisito de validez que exige una exposición directa, coherente y suficiente de las razones fácticas y jurídicas que sustentan la decisión adoptada. En tal sentido, la proscripción de la contradicción en la motivación se configura únicamente cuando las razones expuestas resultan incompatibles entre sí o impiden comprender el fundamento decisorio del acto, y no cuando la autoridad administrativa introduce precisiones o aclaraciones técnicas que, lejos de desnaturalizar la decisión, la refuerzan.
277. En ese sentido, no se advierte contradicción alguna en la motivación del Nuevo Informe Tarifario Ampliado. En efecto, para que se configure una motivación inválida por contradicción, conforme a la LPAG y a la doctrina administrativa, es necesario que las razones expuestas por la autoridad resulten oscuras, incompatibles entre sí o insuficientes, de tal manera que impidan al administrado comprender los hechos analizados y el razonamiento que sustenta la decisión adoptada⁵⁷.
278. En el presente caso, ello no ocurre, toda vez que el Regulador explicó de manera expresa, clara y transparente el alcance de la precisión efectuada respecto del modelo de AETAI, sin que dicha aclaración afecte la coherencia interna ni el fundamento decisorio del acto administrativo. Por el contrario, de la lectura del pie de página 142 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado se desprende con claridad que en el modelo de AETAI se produce la inclusión de inversiones indirectas y transversales, sin embargo, ello no altera la razón central por la cual dicho modelo fue descartado.
279. En consecuencia, **la alegación de AETAI se sustenta en una lectura fragmentada del documento técnico**, que confunde una aclaración explícita y debidamente contextualizada con una supuesta incompatibilidad lógica de la motivación, inexistente en el presente caso.

⁵⁵ LPAG:
"Artículo 3.- Requisitos de validez de los actos administrativos
 Son requisitos de validez de los actos administrativos:

(...)

4. Motivación.- El acto administrativo debe estar debidamente motivado en proporción al contenido y conforme al ordenamiento jurídico".

⁵⁶ LPAG:
"Artículo 6. Motivación del acto administrativo
 Son requisitos de validez de los actos administrativos:

(...)

6.3 No son admisibles como motivación, la exposición de fórmulas generales o vacías de fundamentación para el caso concreto o aquellas fórmulas que por su oscuridad, vaguedad, contradicción o insuficiencia no resulten específicamente esclarecedoras para la motivación del acto".

⁵⁷ León Luna, L. M. (2015). ¡Exijo una explicación! La importancia de la motivación del acto administrativo. *Derecho & Sociedad*, (45), 315–319.

280. Por lo tanto, no se configura contradicción alguna en la motivación del Nuevo Informe Tarifario Ampliado, contrariamente a lo sostenido por AETAI. En cualquier caso, aun cuando el modelo propuesto por dicha asociación hubiera considerado – o no – inversiones indirectas y transversales, ello no resultaba determinante para la decisión del Regulador, toda vez que el motivo central para descartar dicho modelo fue que incorpora conjuntamente la TUUA nacional e internacional junto con la TUUA de Transferencia, excediendo así el alcance del presente procedimiento tarifario. En consecuencia, **la decisión adoptada por Ositrán se encuentra debidamente motivada, es coherente y conforme al ordenamiento jurídico aplicable.**

C. Cuestionamiento sobre una presunta extensión del plazo de comentarios

C.1. Argumentos de AETAI

281. AETAI indica que las afirmaciones de los considerandos 1015 y 1016 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado no son correctas. Indica que Ositrán utilizó como insumo la información que contenía la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 del Concesionario para la Propuesta Tarifaria del Regulador. Según AETAI, dicha información que no estaba disponible para los usuarios fue utilizada en la determinación de la tarifa de TUUA de Transferencia, por lo tanto, a juicio de AETAI, no puede ser una iniciativa del Concesionario.
282. Asimismo, AETAI señala que en el informe que sustenta la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN se utiliza la información contenida en la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 remitida por el Concesionario. Al respecto, alega que, dicha carta fue presentada el 13 de marzo de 2025, fuera del plazo máximo establecido para la recepción de comentarios (05 de marzo de 2025). Sobre ello, advierte que no existe antecedente alguno que acredite que Ositrán hubiera concedido una ampliación de plazo de comentarios al Concesionario.
283. AETAI indica que esta actuación privó a los usuarios de la posibilidad real y efectiva de formular observaciones respecto de la información remitida por LAP, *“al encontrarse fuera del período de comentarios previsto en el Reglamento de Transparencia y Participación – RETA de OSITRAN”*, además, según AETAI, colocó al administrado en indefensión, lo que vulnera el artículo 139 de la Constitución Política del Perú, que garantiza el debido proceso y la tutela jurisdiccional efectiva, configurando una arbitrariedad administrativa que invalida el acto impugnado. Asimismo, AETAI señala que la aceptación de la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 fuera de plazo vulnera el derecho de defensa y el principio de igualdad de trato en la participación ciudadana. En consecuencia, AETAI solicita la nulidad de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN.
284. Sobre este punto, AETAI reitera sus argumentos vertidos en el marco del procedimiento tarifario:

“En el punto 88 del informe de fijación tarifaria del 26 de marzo de 2025 se dice lo siguiente:

88. El 13 de marzo de 2025, mediante la Carta N° LAP-GPF-2025-0041, el Concesionario remitió comentarios sobre la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI, mediante la cual AETAI presentó sus comentarios a la Propuesta Tarifaria del Ositrán.

Es decir, en el informe de OSITRAN que sustenta la Resolución N°0041-2025-PD-OSITRAN, se está indicando que se le concedió un tiempo adicional a LAP para remitir sus comentarios (08 días adicionales) porque el plazo máximo para hacerlo era el 05 de marzo de 2025. En efecto, el 13 de marzo de 2025, LAP ingresó a OSITRAN, la carta N° LAP-GPF-2025-0041, mediante la cual remitió comentarios a la carta de AETAI.

Sin embargo, dentro de los antecedentes del informe en cuestión, no se identifica ninguna ampliación de plazo que haya sido concedido por OSITRAN al Concesionario, para que este pueda enviar comentarios adicionales fuera de la fecha límite (05 de marzo de 2025).

Dado que los comentarios de LAP estaban fuera de plazo, entonces, OSITRAN no debió considerarlos en su informe de fijación tarifaria. Sin embargo, el Regulador los utilizó como se

desprende de la lectura del informe (dicha carta es citada por OSITRAN en los puntos 333, 468 y 469 del su informe de fijación tarifaria)".

[Se omite el énfasis y resaltado original.]

C.2. Evaluación de las Gerencias

Argumento de AETAI:	Indica que la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 fue presentada luego del plazo máximo de comentarios, sin que se exista antecedente alguno de que Ositrán amplió el plazo de comentarios relativos a la Propuesta Tarifaria del Regulador, aprobada mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN. Indica que por ello, dicha carta no debió usarse en el procedimiento tarifario. Además, sostiene que no tuvo acceso a dicha carta por lo no pudo pronunciarse sobre ello y le produjo un estado de indefensión.
---------------------	--

285. Cabe señalar que **este argumento de AETAI es redundante y fue previamente desestimado.**

286. Con ocasión de la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI de fecha 22 de abril de 2025, AETAI dijo:

“6. Es decir, en el Informe de OSITRAN que sustenta la Resolución N° 0041-2025-PD-OSITRAN, se está indicando que se le concedió un tiempo adicional a LAP para remitir sus comentarios (08 días adicionales), porque el plazo máximo para hacerlo era el 05 de marzo de 2025. En efecto, el 13 de marzo de 2025, LAP ingresó a OSITRAN, la Carta N° LAP-GPF-2025-0041, mediante la cual remitió comentarios a la carta de la AETAI.

7. Sin embargo, dentro de los antecedentes del informe en cuestión, no se identifica ninguna ampliación de plazo que haya sido concedido por OSITRAN al concesionario, para que éste pueda enviar comentarios adicionales fuera de la fecha límite (05 de marzo de 2025).

8. Dado que los comentarios de LAP estaban fuera de plazo, entonces, OSITRAN no debió considerarlos en su Informe de fijación tarifaria. Sin embargo, el Regulador sí los utilizó como se desprende de la lectura del informe (dicha Carta es citada por OSITRAN en los puntos 333, 468 y 469 del Informe de fijación tarifaria).

9. Y sumado a lo anterior, tenemos que LAP se opuso a la extensión de plazo para la remisión de comentarios que la AETAI solicitó, por lo que es bastante llamativo, que el regulador haya facilitado información sólo a LAP y no haya ocurrido lo mismo con los otros interesados y además facilitado un plazo adicional a la fecha límite:

“82. El 27 de febrero de 2025, mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-0056, LAP solicitó que no se otorgue la ampliación de plazo solicitada por AETAI. Dicho pedido fue denegado a través del Oficio N° 0214-2025-PD-OSITRAN notificado al Concesionario el 04 de marzo de 2025, por medio del cual se le indicó que debe estarse a lo decidido en la Resolución de Presidencia N° 0029- 2025-PD-OSITRAN.”
(...)

10. En resumen, tenemos lo siguiente:
a. La fecha límite para la presentación de comentarios era el 05 de marzo del 2025.
b. No existe justificación alguna del por qué el regulador acepta la presentación de comentarios a cargo de LAP el día 13 de marzo, ocho (08) días después de haber finalizado el plazo límite.
c. Tampoco existe justificación del por qué el OSITRAN comparte los comentarios presentados por los usuarios en un proceso de fijación tarifaria con el concesionario y no ocurrió lo contrario, es decir, que el regulador haya remitido los comentarios presentados por LAP con los usuarios, creando una asimetría de información a favor de solo una parte, puesto

que nosotros no hemos tenido conocimiento de lo argumentado por LAP a nuestra Carta N° 0029-2025-GG/AETAI.

d. Lo propio era que le OSITRAN sólo resuelva con los comentarios recibidos hasta el 05 de marzo del 2025 y no facilitar a solo una parte la información presentada por los otros interesados”.

287. Asimismo, mediante la Carta N° 0086-2025-GG/AETAI de fecha 10 de julio de 2025, AETAI señaló lo siguiente:

“c. Del mismo modo, el hecho de entregar los Informes y el EXCEL de los Usuarios Intermedios a LAP para que ésta los evalúe y emita comentarios adicionales fuera de plazo, resulta extraño. En efecto, que el OSITRAN haya entregado información de los Usuarios intermedios sin ningún tipo de documento a LAP, para que posteriormente, el concesionario responda al OSITRAN con una Carta de manera oficial, y que luego, es incorporada como parte de los argumentos que OSITRAN utilizará en la fijación de las tarifas, llama poderosamente la atención.

Esta falta de transparencia y tendencia a aceptar como válido todo lo que señala LAP por parte del Regulador, bajo un argumento cuestionable, como es “la mejor información disponible”, ocasiona que los Usuarios queden en una situación de indefensión, lo que nunca había sucedido en los procedimientos tarifarios de OSITRAN”.

288. Adicionalmente, el argumento fue expuesto por AETAI en la Sesión Extraordinaria N° 81 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de fecha 22 de setiembre de 2025 y en la Sesión del Consejo Directivo N° 812 de fecha 24 de setiembre de 2025.

289. Como se observa, dicho cuestionamiento repetitivo fue analizado y desvirtuado de manera expresa en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado, particularmente en los numerales 1007 a 1021, donde se indicó:

“1007. En cuanto al comentario iv), AETAI sostiene que el Ositrán habría incurrido en una falta de transparencia e imparcialidad durante el procedimiento, al supuestamente entregar a LAP información presentada por los usuarios intermedios, sin documento de respaldo, para que el Concesionario formule comentarios adicionales fuera de plazo. Según AETAI, esta situación habría colocado a los usuarios en una posición de indefensión y configuraría un trato preferente hacia LAP, contrario a la imparcialidad que debe regir la actuación del Regulador. AETAI agrega que este comentario también lo efectuó en su recurso de reconsideración; sin embargo, no se analizó al sustentar la Resolución de Presidencia N° 066-2025-PD-OSITRAN.

1008. En relación con lo señalado por AETAI, corresponde precisar que la tramitación del presente procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de Transferencia se encuentra regulado por el RETA. El numeral 21.1 del artículo 21 de dicho reglamento establece que el plazo para recibir comentarios escritos sobre la propuesta tarifaria del Ositrán no debe ser menor a quince (15) días hábiles ni mayor de treinta (30) días hábiles contados desde la publicación de la propuesta. Asimismo, el numeral 21.2 del mismo artículo indica que los comentarios deben estar referidos a la propuesta tarifaria del Ositrán y que estos no tienen carácter vinculante.

1009. Bajo dicho marco legal, la Resolución de Presidencia N° 066-2025-PD-OSITRAN estableció un plazo de veinte días (20) hábiles para que los interesados presenten sus comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador.

1010. En ese sentido, debe advertirse que el comentario de AETAI no está referido a la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador, sino a etapas que han sido objeto de retroacción por mandato de la Resolución de Presidencia N° 066-2025-PD-OSITRAN, por lo que – en principio – no correspondería a este Organismo Regulador pronunciarse al respecto.

1011. Cabe señalar que este comentario de AETAI también fue planteado en su recurso de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, ello, por intermedio de su Carta N° 0050-2025-GG/AETAI de fecha 22 de abril de 2025. Al respecto, el Informe Conjunto N° 034-2025-IC-OSITRAN en el que sustentó la Resolución de Presidencia N° 066-2025-PD-OSITRAN, indicó que, en la medida que se estimaba pertinente dejar sin efecto la Resolución de Presidencia N° 041-2025-PD-OSITRAN – así como el Informe “Fijación tarifaria

de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” – y retrotraer el procedimiento a la etapa de Propuesta Tarifaria, no correspondía emitir pronunciamiento sobre los demás argumentos planteados por AETAI en su respectivo recurso de reconsideración. Ello, en tanto dichos argumentos se encuentran directamente vinculados a los fundamentos técnicos y jurídicos de un acto administrativo que ha sido dejado sin efecto, por lo que cualquier evaluación adicional sobre su contenido deviene en jurídicamente inoficiosa y carente de objeto. Asimismo, dicho Informe Conjunto N° 034-2025-IC-OSITRAN hizo énfasis en que el análisis efectuado respecto al argumento de AETAI analizado en dicho informe resultó suficiente para sustentar la decisión adoptada.

1012. Sin perjuicio de lo señalado, resulta necesario abordar este comentario, en la medida que AETAI formula imputaciones de falta de imparcialidad y transparencia contra este Organismo Regulador que, además de ser manifiestamente infundadas, por carecer de sustento fáctico y jurídico, revisten un carácter tendencioso que hace necesario que se desvirtúen, a fin de preservar la institucionalidad y la objetividad con las que Ositrán ha conducido las etapas del presente procedimiento.

1013. En primer lugar, debe recordarse que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN se fijó un plazo de veinte (20) días para la presentación de comentarios, el cual fue ampliado a veintitrés (23) días hábiles mediante Resolución de Presidencia N° 0029-2025-PD-OSITRAN, atendiendo una solicitud de la propia AETAI. La ampliación fue publicada en el Diario Oficial El Peruano y benefició a todos los interesados por igual. Con posterioridad, no se ha emitido ninguna otra resolución que otorgue un nuevo plazo adicional, por lo que, ese fue el plazo oficial para recibir comentarios a la antigua Propuesta Tarifaria del Regulador.

1014. De esa forma, todos los comentarios recibidos en el marco del procedimiento tarifario – incluidos los de AETAI, del Concesionario y de cualquier otro interesado – fueron publicados en la página web institucional de Ositrán, conforme a la práctica constante de este Organismo Regulador. En consecuencia, dicha información ha estado permanentemente disponible y accesible para todos los interesados – lo que incluye al Concesionario –, sin necesidad de solicitud previa ni de un tratamiento diferenciado entre las partes. En ese sentido, la afirmación de AETAI respecto a que Ositrán habría remitido selectivamente sus comentarios al Concesionario carecen de veracidad, pues tal hecho no ha ocurrido.

1015. En segundo lugar, se debe destacar que, bajo el marco normativo del numeral 21.2 del artículo 21 del RETA, la Carta LAP-GPF-2025-0041 (presentada por el Concesionario el 13 de marzo de 2025) que AETAI cuestiona como supuestamente aceptada fuera del plazo de comentarios a la antigua Propuesta Tarifaria del Regulador, no contiene observaciones dirigidas a dicha propuesta; en efecto, el objeto de la Carta LAP-GPF-2025-0041 presentada por LAP es contestar las alegaciones hechas por AETAI en su Carta N° 0029- 2025-GG/AETAI. En ese sentido, al no tratarse de un documento cuyo objeto fue la antigua Propuesta Tarifaria del Ositrán, la referida Carta LAP-GPF-2025-0041 no califica como un comentario en los términos del artículo 21 del RETA. Por lo tanto, carece de fundamento el cuestionamiento de AETAI, en el sentido que se habría aceptado comentarios presentados por LAP de manera extemporánea.

1016. En tercer lugar, corresponde informar que la presentación de la Carta LAP-GPF-2025-0041 fue una iniciativa del propio Concesionario, en ejercicio de su derecho a presentar escritos ante la administración, al amparo del principio del debido procedimiento previsto en el numeral 1.2161 del artículo IV de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General (en adelante, LPAG). Este principio impone a la entidad administrativa la obligación de garantizar el derecho de los administrados a intervenir en el procedimiento y a aportar información que consideren relevante, sin perjuicio de que dicha información sea o no acogida en la decisión final.

1017. Cabe subrayar nuevamente que dicho escrito constituye una respuesta del Concesionario frente a los comentarios formulados por AETAI, los cuales, como ya se ha indicado, fueron publicados en la página institucional de Ositrán y estuvieron disponibles para todos los interesados. En consecuencia, la actuación de LAP no obedece a un trato privilegiado ni a una remisión selectiva de información por parte de este Organismo Regulador, sino al ejercicio de su derecho de defensa en condiciones de igualdad con el resto de los administrados.

1018. En cuarto lugar, corresponde recordar también que, luego de vencido el plazo de comentarios, este Organismo Regulador puede recibir información que resulte pertinente y

relevante. En efecto, de conformidad con lo establecido en el artículo 28 del RETA, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, con el apoyo de la Gerencia de Asesoría Jurídica, cuentan con un plazo de quince (15) días hábiles para la elevación del Informe Tarifario del Regulador a la Gerencia General. Dicho plazo tiene como finalidad permitir al Ositrán analizar los comentarios recibidos, con el objetivo de determinar si estas deben ser acogidos total o parcialmente, o si, por el contrario, deben ser desestimados.

1019. De esa forma, debe informarse de manera general que, a efectos de realizar dicha evaluación, en virtud del artículo 9 del RETA, el Regulador se encuentra facultado para requerir información adicional que considere necesaria para la evaluación de los comentarios presentados, en cualquier momento del procedimiento. De igual forma, el Regulador puede valorar también información que sea proporcionada por iniciativa propia de los interesados, en tanto contribuyan para la evaluación de los comentarios recibidos, a efectos de adoptar una decisión final sobre las tarifas. Todo ello, en línea con el principio de verdad material previsto en el numeral 1.11 del Artículo IV de la LPAG.

1020. En quinto lugar, debe precisarse que no existe disposición en el RETA ni en la LPAG que imponga a Ositrán la obligación de remitir a terceros (usuarios) cada uno de los documentos que otros agentes presenten durante el procedimiento. La función de Ositrán es habilitar los mecanismos para que la información se encuentre a disposición de todos, lo cual se cumple mediante la publicación de los comentarios recibidos a las propuestas tarifarias del Regulador en su página institucional. No se configura, por tanto, ninguna asimetría de información ni situación de indefensión, pues todos los actores cuentan con las mismas condiciones de acceso a la información disponible.

1021. En consecuencia, se desestiman los cuestionamientos de AETAI, en tanto carecen de sustento fáctico y jurídico, constituyendo imputaciones infundadas que resultan impropias de un debate técnico y objetivo, además de contravenir el principio de buena fe procedimental que debe regir la actuación de los administrados en un procedimiento administrativo".

[El énfasis y el subrayado son nuestros.]

290. Así, en vista de que AETAI formula nuevamente el mismo cuestionamiento bajo los mismos argumentos, corresponde reiterar los fundamentos del Nuevo Informe Tarifario Ampliado antes citados, sin perjuicio de lo cual se considera pertinente hacer énfasis en los puntos que se desarrollan a continuación.
291. Respecto a la afirmación de AETAI referida a que la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 no habría estado disponible para los usuarios, lo que – según indica – le habría impedido formular observaciones, colocándolo en una situación de indefensión y vulnerando el debido proceso y el principio de igualdad de trato en la participación ciudadana, debe reiterarse que no existe en el RETA disposición alguna que imponga a Ositrán la obligación de publicar cada escrito o actuación presentada durante el procedimiento administrativo. Sin perjuicio de ello, en aplicación del principio del debido procedimiento, todo interesado puede, en cualquier momento, solicitar acceso al expediente administrativo o requerir el documento de interés a través de una solicitud de acceso a la información pública. En el presente caso, AETAI no ha acreditado haber solicitado acceso al expediente administrativo ni, específicamente, a la Carta C-LAP-GPF-2025-0041, ya sea mediante una solicitud de acceso a la información pública o a través de los mecanismos ordinarios de consulta del expediente. En consecuencia, carece de sustento fáctico y jurídico afirmar que Ositrán haya restringido el acceso a dicha información o generado una situación de indefensión.
292. Asimismo, tampoco resulta atendible la afirmación de AETAI en el sentido de que se le habría impedido pronunciarse sobre la Carta C-LAP-GPF-2025-0041. Dicho documento es de fecha 13 de marzo de 2025, siendo analizado inicialmente por el Ositrán en el Informe Tarifario aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN (publicada en el Diario Oficial El Peruano el 29 de marzo de 2025) y en los informes que siguieron a ese (Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador y el Nuevo Informe

Tarifario Ampliado). En ese sentido, desde el 29 de marzo de 2025, AETAI ha tenido múltiples oportunidades efectivas para pronunciarse sobre su contenido, ejerciendo plenamente su derecho de participación. Y, efectivamente, AETAI ejerció dicho derecho, como se ha citado previamente, dado que se pronunció sobre la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 de LAP, mediante la Carta N° 0050-2025-GG/AETAI de fecha 22 de abril de 2025, mediante la Carta N° 0086-2025-GG/AETAI de fecha 10 de julio de 2025, en la Sesión Extraordinaria N° 81 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de fecha 22 de setiembre de 2025 y en la Sesión del Consejo Directivo N° 812 de fecha 24 de setiembre de 2025.

293. En todas estas oportunidades, AETAI reiteró sustancialmente los mismos argumentos, los cuales fueron debidamente analizados por este Regulador, habiéndolos desestimado por no tener sustento fáctico ni jurídico, sin que la asociación haya aportado cuestionamientos de fondo sobre la información contenida en la Carta C-LAP-GPF-2025-0041, limitándose a plantear de manera repetitiva un cuestionamiento de carácter formal, el cual, como se ha expuesto previamente, carece de sustento jurídico. En ese sentido, resulta incompatible alegar una supuesta indefensión cuando el propio desarrollo del procedimiento evidencia que AETAI ejerció de manera reiterada y efectiva sus derechos de participación y defensa. Por el contrario, tal como se desprende del Nuevo Informe Tarifario Ampliado, se han respetado plenamente las garantías del debido proceso previstas en el artículo 139⁵⁸ de la Constitución Política del Perú y del debido procedimiento⁵⁹ previsto en la LPAG.
294. Finalmente, en cuanto a la supuesta ampliación del plazo de comentarios al Concesionario, corresponde reiterar que con posterioridad al plazo de comentarios otorgado por la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN y la Resolución de Presidencia N° 0029-2025-PD-OSITRAN, no existió ampliación de plazo para ningún

⁵⁸ Artículo 139 de la Constitución Política del Perú:
“Artículo 139.- Son principios y derechos de la función jurisdiccional:
 (...)
 3. La observancia del debido proceso y la tutela jurisdiccional.
 (...)”.

Asimismo, de acuerdo con el pronunciamiento del Tribunal Constitucional recaído en el Expediente N° 01991-2022-PA/TC, esta disposición constitucional es aplicable al procedimiento administrativo:

“4. Este Tribunal se ha referido al debido procedimiento administrativo en los siguientes términos: [E]l debido proceso y los derechos que conforman su contenido esencial están garantizados no solo en el seno de un proceso judicial, sino también en el ámbito del procedimiento administrativo. El debido procedimiento administrativo supone, en toda circunstancia, el respeto —por parte de la administración pública o privada— de todos los principios y derechos normalmente protegidos en el ámbito de la jurisdicción común o especializada, a los cuales se refiere el artículo 139 de la Constitución.

(...)
 5. En ese sentido, el Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo 004-2019-JUS (en adelante, TUO-LPAG), en el artículo IV, numeral 1.2, del Título Preliminar, establece que el principio del debido procedimiento es uno de los que rigen el procedimiento administrativo, por cuya virtud los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y a impugnar las decisiones que los afecten”.

⁵⁹ LPAG:
“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo
 1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:
 (...)
1.2. Principio del debido procedimiento.- Los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y, a impugnar las decisiones que los afecten.
 La institución del debido procedimiento administrativo se rige por los principios del Derecho Administrativo. La regulación propia del Derecho Procesal es aplicable solo en cuanto sea compatible con el régimen administrativo”.

administrado. La afirmación de AETAI es una conjetura que no se sustenta en ningún acto administrativo. De haberse otorgado una ampliación de plazo, esta habría sido necesariamente formalizada y publicada, tanto en la página web institucional como en el Diario Oficial El Peruano, tal como se evidencia en la sección de Antecedentes del presente documento. Del mismo modo, para que AETAI presentara escritos entre el 27 de agosto de 2025 (fecha en la que se elevó el informe tarifario mediante el Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN) y el 21 de noviembre de 2025 (fecha del Memorando N° 00255-2025-GRE-OSITRAN que contiene el Nuevo Informe Tarifario Ampliado), tampoco existió ampliación alguna del plazo de comentarios, habiéndose evaluado dichos escritos, al igual que los del Concesionario, al amparo de los principios de verdad material y debido procedimiento.

Argumento de AETAI:	Señala que como consecuencia de no tener acceso a la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 – lo cual ya se ha probado que carece de sustento – se afectó la igualdad de trato.
---------------------	--

295. En lo que respecta a la alegada vulneración del principio de igualdad de trato en la participación ciudadana, debe reiterarse que **AETAI no identifica ni sustenta de qué manera concreta se habría producido una disparidad de trato respecto de otros administrados**. La sola invocación genérica del principio, sin acreditar un tratamiento diferenciado efectivo, resulta insuficiente para sustentar una infracción procedimental, por lo que dicho argumento carece de sustento.

Argumento de AETAI:	Señala que no es posible que la presentación de la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 se considere una iniciativa del Concesionario.
---------------------	---

296. Al respecto, debe indicarse que **AETAI no explica ni fundamenta jurídicamente dicha afirmación, ni rebate alguno de los fundamentos de los considerandos 1007 al 1021 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado sobre este aspecto**. En particular, como el Ositrán ha indicado a través de dichos fundamentos, debe recordarse que todos los comentarios presentados en el procedimiento tarifario son publicados en la página web institucional de Ositrán, práctica que no es excepcional ni reciente, sino constante y reiteradamente explicada en las audiencias públicas, en todas las cuales AETAI ha participado. En ese contexto, la Carta N° 0029-2025-GG/AETAI fue publicada en el portal institucional para conocimiento general, lo que permitió que el Concesionario presentara la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 pronunciándose sobre los comentarios formulados por AETAI.
297. Adicionalmente, como se ha explicado también en el Nuevo Informe Tarifario del Regulador, conforme a los principios de verdad material y debido procedimiento, el Concesionario se encuentra facultado a presentar alegatos que deben ser evaluados por el Regulador, sin que ello implique un trato privilegiado.
298. En este punto debe advertirse que resulta particularmente contradictorio que AETAI cuestione la evaluación de la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 bajo dichos principios, cuando la propia AETAI presentó diversos escritos fuera de la etapa de comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador – entre el 27 de agosto de 2025, fecha en la que se elevó el informe tarifario mediante el Memorando N° 00183-2025-GRE-OSITRAN, y el 21 de noviembre de 2025, fecha del Memorando N° 00255-2025-GRE-OSITRAN que contiene el Nuevo Informe Tarifario Ampliado –, los cuales fueron igualmente analizados por Ositrán, pese a que el plazo de comentarios ya había concluido.
299. En consecuencia, las alegaciones de AETAI referidas a una supuesta falta de publicidad de la Carta C-LAP-GPF-2025-0041, indefensión, vulneración del debido procedimiento y quiebre del principio de igualdad de trato carecen de sustento fáctico y jurídico. **De la revisión integral del procedimiento se verifica que AETAI contó en todo momento con la posibilidad real y efectiva de acceder al expediente administrativo, formular observaciones y ejercer su derecho de participación, lo cual hizo de manera**

reiterada en diversas etapas, siendo planteamientos debidamente analizados y respondidos por el Regulador en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado. Asimismo, no se advierte trato diferenciado alguno ni ampliación de plazos a favor del Concesionario, siendo que tanto las actuaciones de LAP como los escritos presentados por AETAI fuera de la etapa formal de comentarios fueron evaluados bajo los principios de verdad material y debido procedimiento. En tal sentido, no existe afectación alguna a las garantías previstas en el artículo 139 de la Constitución ni al principio de debido procedimiento previsto en la LPAG, evidenciándose que el recurso de reconsideración, en este extremo, se sustenta en afirmaciones genéricas y conjeturales que no desvirtúan la validez ni la motivación del acto administrativo impugnado.

D. Respetto a la Recomendación 4.2 del Informe Especial N° 005-2013-2-4732-OCI-OSITRAN-EE

D.1. Argumentos de AETAI

300. AETAI cita los considerandos 991, 992, 993 y 994 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado para pronunciarse respecto a la Recomendación 4.2 del Informe Especial N° 005-2013-2-4732-OCI-OSITRAN-EE (en adelante, la Recomendación 4.2 de la OCI), en particular, AETAI indica que el Regulador debería presentar lo actuado por el propio Ositrán en las fechas en que se emitió la Recomendación 4.2, teniendo en cuenta que fue remitida a la Presidencia de Ositrán. En todo caso, la actual administración debería mostrar los documentos que se emitieron en los años 2013/2014 con respecto a la referida recomendación como sustento al análisis que está realizando.
301. AETAI indica que el Regulador no ha presentado ningún informe de la Contraloría General de la República o de la Oficina de Control Interno que desestime la Recomendación 4.2. Añade que los cambios o modificaciones que se han dado en el tiempo y que según la OCI de Ositrán haría inviable la aplicación de la Recomendación 4.2 no son justificación suficiente para desestimarla. En todo caso, la OCI de Ositrán o la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos tendría que definir los cambios de estos doce (12) años y cómo estos han afectado a la referida Recomendación 4.2. Por ejemplo, uno de estos cambios sería que LAP por efecto de los pasajeros de TUUA de Transferencia ha estado perdiendo. Sin embargo, esta situación no ha sucedido como lo muestra la información histórica de LAP y como sucederá en el futuro.
302. AETAI indica que en virtud del artículo 22 de la Ley N° 27785, Ley Orgánica del Sistema Nacional de Control, las recomendaciones emitidas por la OCI deben ser atendidas obligatoriamente por las entidades públicas, constituyendo mandatos técnicos que buscan garantizar la legalidad, eficiencia y transparencia en la gestión institucional. En ese sentido, para AETAI, la Recomendación 4.2 no puede ser desestimada sin una evaluación integral, pues su finalidad es evitar el doble cobro a los usuarios del servicio aeroportuario, lo cual afecta directamente el principio de razonabilidad y la protección de derechos de los administrados.
303. A juicio de AETAI, conforme al artículo 3 de la Ley N° 26917, Ositrán tiene como mandato velar por el cumplimiento de los contratos de concesión y por la defensa de los intereses de los usuarios, lo que implica la obligación de incorporar en sus procedimientos tarifarios las observaciones y recomendaciones formuladas por los órganos de control. Del mismo modo, el artículo 7 de dicha ley establece que Ositrán debe garantizar que las tarifas aprobadas respeten los principios de transparencia y eficiencia, lo cual se vería vulnerado si se ignora una recomendación que advierte sobre la posibilidad de un doble pago.
304. AETAI indica que el artículo IV del Título Preliminar de la LPAG prevé el principio de legalidad, que obliga a las entidades a actuar dentro del marco normativo vigente, y el principio de razonabilidad, que exige que las decisiones administrativas estén debidamente motivadas y no sean arbitrarias. Según AETAI, ignorar la Recomendación 4.2 sin un análisis técnico de la TUUA Nacional e Internacional contraviene ambos

principios, además de vulnerar el principio de predictibilidad generando un riesgo de nulidad de la propuesta tarifaria por contravenir el marco normativo aplicable. Para AETAI, mientras no se implemente la Recomendación 4.2 en su integridad, cualquier propuesta tarifaria que omita dicho análisis carece de validez legal y técnica, pudiendo ser objeto de impugnación administrativa o judicial por afectar la transparencia, la defensa de los usuarios y el cumplimiento de las obligaciones legales de Ositrán.

305. AETAI señala que las tarifas de Ositrán no están debidamente calculadas porque se ha negado a implementar la Recomendación 4.2 de la OCI de Ositrán. Si las tarifas estuvieran correctamente calculadas, entonces, al momento de implementar dicha recomendación, el valor actual de la TUUA de salida u origen más la TUUA de Transferencia debería ser igual a cero. Sin embargo, según AETAI, esto no sucede, para lo cual ha realizado su propio modelo económico financiero.
306. Según AETAI, el modelo propuesto por Ositrán para la determinación de la TUUA de Transferencia no recoge la Recomendación 4.2, en tanto omite incorporar en su análisis las TUUA de origen. Precisa que la consideración de los valores de la TUUA de origen no implica modificar ni alterar los valores fijados en el Contrato de Concesión, pudiendo mantenerse constantes en el tiempo sin ningún tipo de reajuste del mecanismo RPI-X. En términos económicos, si las tarifas de Ositrán estuvieran bien estimadas entonces se debería cumplir con la siguiente ecuación:

$$\sum_i t_o^{[i]} PAX_o^{[i]} + \sum_i t_{tr}^{[i]} PAX_{tr}^{[i]} = \overline{OPEX}^{[r]} + \overline{CAPEX}^{[r]} \dots\dots[1]$$

Reordenando [1]:

$$\sum_i t_{tr}^{[i]} PAX_{tr}^{[i]} = \overline{OPEX}^{[r]} + \overline{CAPEX}^{[r]} - \sum_i t_o^{[i]} PAX_o^{[i]} \dots\dots[2]$$

Donde

$i = \{nacional, internacional\}$

$t_o^{[i]}$ es la TUUA de origen del AIJCH para pasajeros tipo "i"

$t_{tr}^{[i]}$ es la TUUA de transferencia del AIJCH para pasajeros tipo "i"

$PAX_o^{[i]}$ Número de pasajeros de origen tipo "i".

$PAX_{tr}^{[i]}$ Número de pasajeros de transferencia tipo "i".

$\overline{OPEX}^{[r]}$ costos de operación y mantenimiento del terminal de pasajeros

$\overline{CAPEX}^{[r]}$ inversiones reconocidas a precios de mercado del terminal de pasajeros

Fuente: Recurso de reconsideración de AETAI

307. Según AETAI, dicha ecuación muestra que lo recaudado por la TUUA de Transferencia debe ser igual al OPEX y CAPEX del nuevo terminal menos lo recaudado por concepto de TUUA de origen. Así, de la ecuación se desprendería que al excluir la TUUA de origen del análisis, Ositrán *"incurre en una distorsión tarifaria que favorece al Concesionario, vulnerando el principio de razonabilidad y proporcionalidad en la fijación de tarifas públicas (artículo 4 de la Ley N° 27444)"*.

D.2. Evaluación de las Gerencias

Argumento de AETAI:	Sostiene que el Regulador no ha presentado informes de la Contraloría General de la República o de la Oficina de Control Interno que desestimen la Recomendación 4.2. Alega que las recomendaciones de OCI son obligatorias, de acuerdo con la normativa del sistema de control.
---------------------	--

308. Al respecto, corresponde aclarar **que AETAI parte de la premisa incorrecta de que la Recomendación 4.2 habría sido desestimada, por el contrario, dicha recomendación**

se encuentra implementada, como consecuencia de la presentación de la Nota N° 048-14-GRE-OSITRAN, de fecha 03 de octubre de 2014, a la OCI.

309. Como se ha expuesto en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado, mediante la Nota N° 048-14-GRE-OSITRAN, de fecha 03 de octubre de 2014, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos informó que, para el cálculo de la TUUA de Transferencia correspondiente al inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, se aplicarían estrictamente las metodologías, reglas y principios establecidos en el RETA. Sobre la base de dicha actuación, la propia OCI calificó la Recomendación 4.2 como concluida⁶⁰, extremo que fue corroborado expresamente por dicho órgano durante su intervención en la Sesión de Consejo Directivo N° 819, celebrada el 19 de noviembre de 2025.
310. En ese sentido, **carece de sustento la afirmación de AETAI** según la cual la Recomendación 4.2 habría sido ignorada o dejada sin efecto, así como la exigencia de una redefinición de dicha recomendación en el marco del presente procedimiento tarifario, cuando la propia instancia de control ha reconocido su implementación.

Argumento de AETAI:	Señala que la Recomendación 4.2 fue ignorada, lo que habría vulnerado los principios de legalidad (además del cumplimiento de las obligaciones legales de Ositrán), predictibilidad y defensa de los usuarios. Además, sostiene que Ositrán estaría produciendo distorsiones tarifarias, dado lo cual se vulnerarían los principios de razonabilidad y proporcionalidad.
---------------------	--

311. **La alegación de AETAI parte nuevamente de una premisa equivocada, la Recomendación 4.2 de la OCI no solo no fue ignorada, sino que fue implementada por el Regulador.**
312. En efecto, a través de la Nota N° 048-14-GRE-OSITRAN, la OCI dio por implementada dicha recomendación, como se ha indicado previamente y como la misma OCI reconoció en la Sesión de Consejo Directivo N° 819, a continuación, las citas del Nuevo Informe Tarifario Ampliado que reseñaron tal participación de la OCI en el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia:

“1258. En la Sesión de Consejo Directivo N° 819, y a pedido del Consejo Directivo, la Oficina de Control Institucional (OCI) expuso la Recomendación 4.2 del Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE. La OCI precisó que dicha recomendación no tiene carácter vinculante, enfatizando que es Ositrán el órgano facultado para fijar las tarifas.

(...)

1261. La OCI también informó que, en el marco de la verificación y seguimiento de la implementación de las recomendaciones de dicho informe – incluida la Recomendación 4.2 –, esta fue calificada como implementada, sobre la base de la Nota N° 048-14-GRE-OSITRAN, de fecha 03 de octubre de 2014. En dicha nota, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos señaló que, al momento de calcular la TUUA de Transferencia para el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, se emplearían las metodologías, reglas y principios establecidos en el RETA”.

313. Asimismo, en los considerandos 1263 a 1272 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado – contrariamente a lo alegado por AETAI – se analizó a detalle el alcance y el contexto de la Recomendación 4.2 de la OCI, como se cita a continuación:

*“1263. Es fundamental destacar que la Recomendación 4.2 del Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE indicaba expresamente que las acciones del Ositrán debían ceñirse **“siempre al marco contractual y normativo de este Regulador”**. Este elemento define el **alcance y límites de dicha recomendación**.*

⁶⁰ Mediante la Nota N° 008-2025/OCI-OSITRAN.

1264. Como se advierte de la Recomendación 4.2, esta partió de la premisa – recogida de la conclusión 3 del Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN – de que la TUUA Internacional habría financiado los costos de los servicios brindados a los pasajeros en transferencia antes de la suscripción de la Adenda N° 6. Sin embargo, es necesario precisar que la conclusión 3 del Informe N° 017-04-GAL-GRE-OSITRAN no fue aprobada por el Consejo Directivo. En efecto, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo N° 568-156-04-CDOSITRAN, el Consejo Directivo aprobó únicamente las conclusiones 1 y 2 del referido informe, mas no la conclusión 3, razón por la cual esta no forma parte de la posición institucional del Regulador.

1265. Asimismo, la Recomendación 4.2 no ordenaba realizar un análisis económico-financiero destinado a determinar un eventual financiamiento cruzado. Su alcance era estrictamente el de recomendar que, en futuras opiniones técnicas, se considerara verificar que las tarifas vigentes no financien costos ya incluidos en otras tarifas, a fin de evitar una doble subvención, siempre dentro del marco contractual y normativo aplicable. Esto fue confirmado por el Jefe de la OCI en la Sesión de Consejo Directivo N° 819, recalando que la OCI no es un órgano competente para determinar montos tarifarios, por lo que la Recomendación 4.2 no tuvo como fin establecerlos.

1266. En efecto, durante la Sesión de Consejo Directivo N° 819, la OCI indicó expresamente el carácter no vinculante de la Recomendación 4.2 De igual modo, en dicha sesión, la propia OCI aclaró que la recomendación fue formulada en un contexto específico – con lo cual no es extrapolable al presente – por lo que su finalidad era únicamente advertir un riesgo potencial, sin afirmar que existiera realmente un financiamiento indebido.

1267. Durante la Sesión de Consejo Directivo N° 819, la OCI manifestó que, en el proceso de verificación del cumplimiento de recomendaciones, calificó la Recomendación 4.2 como implementada sobre la base de la Nota N° 048-14-GRE-OSITRAN del 03 de octubre de 2014, mediante la cual la GRE informó que, para el cálculo de la TUUA de Transferencia del Nuevo Terminal, se aplicarían estrictamente las metodologías, reglas y principios del RETA.

1268. Por ello, resulta incorrecto afirmar, como sostiene AETAI, que el Ositrán habría hecho caso omiso de la Recomendación 4.2 o que habría omitido efectuar un análisis económico financiero para verificar un supuesto financiamiento indebido. La propia OCI ha reconocido públicamente en la Sesión de Consejo Directivo N° 819 que la recomendación no exigía tal análisis, que la recomendación fue ya implementada y que debe considerarse como una recomendación no vinculante. Por todo lo expuesto, la posición de AETAI resulta infundada.

1269. En cuanto a las normas que regulan el control externo por parte del OCI, citadas por LAP, resulta importante precisar que el propio OCI ha manifestado – como se ha indicado previamente – que la Recomendación 4.2 se ciñe al marco contractual y normativo del Ositrán, y que no es posible – dado que no forma parte de sus competencias – intervenir en la función reguladora del Ositrán.

1270. Respecto a los argumentos formulados por LAP en la Carta C-LAP-GALG-2025-0442, es pertinente señalar que los fundamentos empleados por AETAI – incluidos aquellos que sirvieron de base para el modelo que presentó con base en la Recomendación 4.2 – ya han sido desvirtuados en los considerandos precedentes. Del mismo modo, en relación con la referencia al recurso de reconsideración de IATA contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, corresponde precisar que dicho argumento también fue presentado en la etapa de comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador, motivo por el cual ya fue evaluado y respondido de manera expresa en los considerandos 922 y siguientes del presente documento.

1271. Asimismo, no está de más hacer notar que en el presente año – según afirmó la OCI en la Sesión de Consejo Directivo N° 819 – la OCI verificó que no ha identificado ninguna situación adversa en el presente procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia y que esta ha sido llevada a cabo siguiendo las reglas del RETA.

1272. En concordancia con la Recomendación 4.2, y atendiendo al marco contractual vigente, como ya se ha indicado previamente en el presente documento, en el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, Ositrán aplicó la metodología de costos totalmente distribuidos, la misma que considera los costos directos e indirectos asociados

exclusivamente a los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia, asegurando no se incorporen costos ni inversiones asociadas a otro tipo de pasajeros”.

[Se han omitido los pies de página].

[El énfasis y el subrayado son nuestros.]

314. Como se advierte, a través del Nuevo Informe Tarifario Ampliado, este Organismo Regulador sustentó que la Recomendación 4.2 de la OCI: (i) se encontraba expresamente condicionada al marco contractual y normativo del Ositrán; (ii) se sustentó en una premisa que no fue aprobada por el Consejo Directivo; (iii) no ordenaba la realización de un análisis económico-financiero específico para determinar un financiamiento cruzado; y (iv) fue calificada como no vinculante y como implementada por la propia OCI, tanto en su oportunidad como en la Sesión de Consejo Directivo N° 819. En consecuencia, no resulta correcto afirmar que el Regulador haya actuado de manera arbitraria, inmotivada o contraria a la legalidad. Por el contrario, **la decisión adoptada analizó los comentarios de AETAI, de forma debidamente motivada, luego de lo cual, concluyó que tales argumentos no tienen fundamento**. Como consecuencia de ello, toda vez que el Regulador cumplió debidamente con deber de motivación, no se produce la afectación al principio de legalidad alegada por AETAI.
315. En cuanto a la supuesta vulneración del principio de predictibilidad que ha alegado AETAI, debe advertirse que dicha organización no ha identificado qué precedente vinculante o criterio institucional habría sido desconocido. Por el contrario, desde el año 2014, con la emisión de la Nota N° 048-14-GRE-OSITRAN, se dejó claramente establecido que la fijación de la TUUA de Transferencia se realizaría conforme al RETA, por lo que cualquier administrado razonable debía prever la aplicación de dicho procedimiento.
316. Con relación a la defensa de los intereses de los usuarios, el artículo 3 de la Ley de Creación del Ositrán establece que dicha protección debe realizarse de manera imparcial, conjuntamente con los intereses del Estado y de los inversionistas, lo cual se materializa precisamente mediante la observancia del procedimiento tarifario previsto en el RETA y la aplicación de la metodología de costos totalmente distribuidos, cuya idoneidad no ha logrado ser rebatida por AETAI.
317. De otro lado, **AETAI no desarrolla cuál sería específicamente la distorsión tarifaria que estaría generando Ositrán**, únicamente y de manera genérica alega que, como consecuencia de ello, se habría producido la vulneración de los principios de razonabilidad y proporcionalidad.
318. Con respecto a la supuesta vulneración del principio de razonabilidad, AETAI sostiene que las tarifas aprobadas no estarían correctamente calculadas debido a la supuesta negativa del Regulador a implementar la Recomendación 4.2, afirmando que, de haberse aplicado correctamente, la suma de la TUUA de salida u origen y la TUUA de Transferencia debería ser igual a cero, como el modelo que presentó. Al respecto, corresponde advertir que se trata de una apreciación subjetiva de AETAI, basada en una premisa que el propio Regulador ha demostrado como incorrecta.
319. En efecto, dicho comentario de AETAI no es nuevo, sino que previamente fue presentado mediante la Carta N° 0086-2025-GG/AETAI y fue debidamente analizado en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado. En particular en dicha ocasión AETAI, señaló lo siguiente:

La “Nueva Propuesta” sólo incluye la determinación de la tarifa de Transferencia, pero no realiza ningún tipo de análisis o evaluación de la TUUA Salida nacional e internacional, tal y como lo solicita el Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE. Por lo tanto, lo que dice OSITRAN es incorrecto, en su “Nueva Propuesta” no ha sido considerada la referida Recomendación.

Mientras no implemente esta Recomendación, las propuestas tarifarias serán inválidas, porque no garantizan que no exista un doble pago por parte de los usuarios.

320. Al respecto, en los numerales 992 al 996 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado se indicó lo siguiente:

“992.Con relación al comentario ii), AETAI señala que la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán únicamente incluye la determinación de la tarifa de Transferencia, sin realizar ningún análisis o evaluación de la TUUA Nacional e Internacional, tal como lo solicita la Recomendación 4.2 del Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE. Por ello, considera que la Recomendación no ha sido considerada en la Nueva Propuesta y afirma que, mientras no se implemente dicha recomendación, las propuestas tarifarias serían inválidas, ya que no se garantizaría que los usuarios no sufran un doble pago.”

993.Al respecto, es importante recordar que la Recomendación 4.2 del OCI parte de la premisa de que la TUUA Internacional financia los costos del paquete de servicios prestados a los pasajeros en transferencia previo a la suscripción de la Adenda N° 6. La recomendación sugiere que, en futuras opiniones técnicas, se considere la revisión de los costos de las demás tarifas que financien a estos pasajeros, siempre dentro del marco contractual y normativo vigente.

994.En el presente procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, el **Ositrán aplicó una metodología de costos totalmente distribuidos, que reconoce únicamente los costos directos e indirectos relacionados con los servicios efectivamente disponibles para los pasajeros en transferencia. De esta manera, se evita que los costos atribuibles a otros tipos de pasajeros (TUUA Nacional e Internacional) se trasladen a la tarifa de Transferencia, garantizando que no exista doble subsidio ni doble pago por parte de los pasajeros de transferencia.**

995.Asimismo, el Ositrán actúa dentro del marco contractual, que establece que la TUUA Nacional e Internacional no puede ser modificada por el Regulador, siendo su revisión posible únicamente a través del mecanismo RPI - X previsto en los contratos de concesión. El procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia se circunscribe exclusivamente a la determinación de esa tarifa, en cumplimiento con el RETA, que es aplicable supletoriamente y siempre que no contravenga lo establecido en los contratos de concesión.

996.En consecuencia, **la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador considera la Recomendación 4.2 del OCI, al aplicar una metodología que garantiza que la TUUA de Transferencia refleje únicamente los costos correspondientes a los pasajeros de transferencia, cumpliendo con el marco normativo y contractual vigente.”**

[Se han omitido los pies de página].

[El énfasis y el subrayado son nuestros.]

321. Asimismo, en cuanto al modelo planteado por AETAI, en el numeral 1000 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado se indicó lo siguiente:

“1000. Como se observa, el mencionado informe tarifario señalaba que AETAI proponía el uso de un solo modelo que considera a la TUUA nacional, la TUUA Internacional y la TUUA de Transferencia; es decir, se consideraba, entre otros aspectos, los ingresos por la TUUA nacional e internacional. Dado que este procedimiento se circunscribe solamente a la TUUA de Transferencia, la propuesta de AETAI va en contra del alcance de este procedimiento. En ningún momento se indicó que AETAI está recalculando la TUUA nacional o la TUUA internacional ni que está empleando un mecanismo distinto al RPI-X para su revisión.”

[El énfasis y el subrayado son nuestros.]

322. Como se observa, Ositrán sí tomó en consideración la Recomendación 4.2 de la OCI dado que para la determinación de la TUUA de Transferencia se ha empleado la metodología de costos totalmente distribuidos. Dicha metodología permite identificar y asignar solamente los costos (directos e indirectos) relacionados con los servicios que se encuentran a disposición de los pasajeros en transferencia. En ese sentido, se excluyen de la base tarifaria los costos asociados a servicios utilizados por otros tipos de pasajeros,

tales como los sujetos a la TUUA de origen (Nacional o Internacional). De esta manera, se evita que los costos atribuibles a otros tipos de usuarios se trasladen a la tarifa de transferencia, garantizando que no exista doble subsidio ni doble pago por parte de los pasajeros de transferencia.

323. Por el contrario, debe reiterarse que el modelo propuesto por AETAI no distingue adecuadamente entre las diferentes categorías tarifarias, en la medida en que considera de manera conjunta la TUUA de Transferencia y la TUUA de origen, tanto nacional como internacional. En efecto, dicho modelo incorpora, entre otros elementos, ingresos y costos correspondientes a la TUUA de origen, lo cual desnaturaliza el análisis específico requerido para la determinación de la tarifa de transferencia. Cabe precisar que el presente procedimiento tarifario se encuentra expresamente circunscrito a la TUUA de Transferencia, por lo que la inclusión de variables ajenas a esta categoría tarifaria resulta incompatible con su objeto y alcance. En consecuencia, la propuesta de AETAI contraviene el ámbito del procedimiento tarifario vigente, componentes que no corresponden ser evaluados en esta instancia.
324. Conforme al numeral 1.4 del artículo IV del Título Preliminar de la Ley N° 27444, el principio de razonabilidad exige que las decisiones administrativas se adopten dentro de los límites de la competencia atribuida y manteniendo una debida proporción entre los medios empleados y los fines públicos que se buscan tutelar, a fin de que respondan a lo estrictamente necesario para el cumplimiento de su cometido. En el presente caso, como ha sido desarrollado en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado, la fijación de la TUUA de Transferencia mediante la metodología de costos totalmente distribuidos se encuentra plenamente alineada con dicho principio, en tanto constituye el medio idóneo y necesario para garantizar que la tarifa refleje únicamente los costos asociados a los servicios efectivamente prestados a los pasajeros en transferencia, sin trasladarles costos ajenos ni generar subsidios cruzados.
325. AETAI no identifica de qué manera concreta la decisión adoptada por el Regulador excedería sus competencias, ni demuestra la existencia de una desproporción entre la medida adoptada y el fin público perseguido. Por el contrario, debe reafirmarse que, conforme al sustento económico del Nuevo Informe Tarifario Ampliado, la metodología aplicada resulta coherente con el marco normativo del RETA, con las restricciones contractuales vigentes y con la finalidad de proteger a los usuarios frente a eventuales dobles cobros, objetivo que, precisamente, es el contenido en la Recomendación 4.2 de la OCI.
326. De otro lado, el principio de proporcionalidad alegado por AETAI no se encuentra en el artículo IV del Título Preliminar de la LPAG. Sin perjuicio de ello, aun si se entendiera dicho concepto como uno integrado en el principio de razonabilidad, el análisis efectuado demuestra que la decisión del Ositrán cumple con ello, al haberse tomado bajo el marco contractual y regulatorio aplicable.
327. En consecuencia, la afirmación de AETAI no constituye más que una discrepancia con el criterio técnico adoptado por Ositrán y, en última instancia, un cuestionamiento condicionado a la validez del modelo propuesto por AETAI, el cual ya ha sido desestimado en los considerandos precedentes (donde se indicó que el modelo de AETAI es uno global que también incluye a la TUUA de origen, lo que excede el alcance del presente procedimiento). En tal sentido, el argumento no resulta idóneo para desvirtuar la metodología aplicada ni la validez del cálculo tarifario efectuado.

Argumento de AETAI:

Indica que los principios de transparencia y eficiencia se habrían vulnerado al ignorar la Recomendación 4.2 de la OCI.

328. Este argumento de AETAI, relacionado a la afectación del principio de transparencia, **no tiene pertinencia, toda vez que AETAI no identifica restricción alguna al acceso a la información ni falta de publicidad en el procedimiento.**
329. Asimismo, en cuanto al principio de eficiencia, **AETAI no ha desarrollado en qué sentido se afecta este principio en particular, por lo que su alegación resulta meramente declarativa.** Sin perjuicio de ello, estas Gerencias consideran oportuno recalcar que se garantiza mediante la aplicación de la metodología, reglas y principios del RETA, lo cual ha sido observado rigurosamente en el presente procedimiento, conforme se ha indicado de manera previa en este documento y en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado.

Argumento de AETAI:	Señala que la Ley de Creación de Ositrán exige que se incorporen las recomendaciones de OCI en el procedimiento tarifario.
---------------------	--

330. Sobre el particular, corresponde indicar que **la interpretación de AETAI fuerza el contenido normativo de la Ley de Creación del Ositrán.** En efecto, ni el artículo 3⁶¹ ni el artículo 7⁶² de la mencionada ley, alegados por AETAI, establecen obligación alguna de incorporar de manera automática las observaciones o recomendaciones de los órganos de control en los procedimientos tarifarios, siendo que la atención de estas se rige por la normativa específica del Sistema Nacional de Control.
331. En el presente caso, como se ha indicado previamente, la Recomendación 4.2 fue atendida y dada por implementada por la propia OCI sobre la base de la Nota N° 048-14-GRE-OSITRAN.

Argumento de AETAI:	Señala que el Regulador debe presentar documentación de los años 2013 y 2014, relativas a la Recomendación 4.2.
---------------------	---

332. En relación con el argumento de AETAI según el cual el Regulador debería presentar lo actuado por el propio Ositrán en las fechas en que se emitió la Recomendación 4.2, así como los documentos generados en los años 2013 y 2014 que servirían de sustento al análisis actual, corresponde precisar que dicha exigencia no resulta pertinente en el marco del presente procedimiento de fijación tarifaria.
333. La fijación de la TUUA de Transferencia se realiza conforme a la metodología, reglas y principios establecidos en el RETA, cuya aplicación corresponde exclusivamente al

⁶¹ Ley de Creación del Ositrán:
“Artículo 3.- Misión de OSITRAN

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

[El subrayado es nuestro.]

⁶² Ley de Creación del Ositrán:
“Artículo 7.- Funciones
 7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:
 (...)

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

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

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

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

[El subrayado es nuestro.]

Ositrán, en ejercicio de la facultad reconocida en el artículo 16 de dicho reglamento. En consecuencia, el procedimiento tarifario no constituye una instancia de revisión histórica de actuaciones administrativas vinculadas al seguimiento de recomendaciones de órganos de control.

334. Sin perjuicio de ello, cabe señalar que, de estimarlo pertinente, AETAI cuenta con los mecanismos previstos en el ordenamiento jurídico – en particular, los procedimientos de acceso a la información pública – para solicitar información relacionada con la Recomendación 4.2⁶³, **sin que ello condicione ni limite la validez del análisis tarifario efectuado en el presente procedimiento**, máxime cuando – como se dijo en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado – la mencionada Recomendación 4.2 fue considerada como implementada por la OCI a raíz de la Nota N° 048-14-GRE-OSITRAN de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.
335. En virtud de lo expuesto, **se desestiman los argumentos de la sección D de AETAI.**

E. Cuestionamiento sobre la información referida a las inversiones

E.1. Argumentos de AETAI⁶⁴

- a) De acuerdo con AETAI, la decisión de calcular la TUUA de Transferencia sin contar con el reconocimiento de las inversiones realizadas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización coloca a los usuarios y administrados en un estado de indefensión, al basarse en información incompleta y no validada oficialmente. Esta omisión vulnera el principio de legalidad y el derecho al debido proceso consagrado en el artículo 139° de la Constitución Política del Perú. En consecuencia, se configura una arbitrariedad administrativa que afecta directamente la legitimidad del procedimiento y amerita la nulidad del acto impugnado.

Asimismo, AETAI señala que, la Resolución impugnada incurre en un vicio sustancial al sustentarse en información parcial y no debidamente verificada, particularmente en lo referido a inversiones cuya acreditación documental y técnica resulta incompleta. Este

⁶³ Como efectivamente hizo la propia AETAI mediante la Carta N° 0021-2025-GG/AETAI, recibida el 21 de febrero de 2025, a través de la cual dicha organización solicitó, al amparo de la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, el Informe Especial N° 005-2013-2-4732-OCI-OSITRAN. Dicha solicitud de acceso a la información pública fue oportunamente atendida por el Ositrán, en el marco del Expediente SAIP N° 100-2025, entregando a AETAI el informe antes mencionado.

⁶⁴ Cabe precisar que, en el uso de la palabra de AETAI, en la Sesión del Consejo Directivo N° 827, AETAI señaló que la TUUA de Transferencia está remunerando los mostradores de *check-in*, basándose en la Carta C-LAP-GPF-2024-0187 y la Carta C-LAP-GPF2024-0203.

Al respecto, AETAI no ha dado mayor sustento ni ha desarrollado ese argumento en su recurso de reconsideración; sin perjuicio de ello, debe indicarse que la TUUA de Transferencia remunera a los servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición. Asimismo, como se detalló en la sección III.1 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán, los pasajeros en transferencia no salen a la zona pública (donde se encuentran las zonas de *check-in*); por lo tanto, en la determinación de la TUUA de Transferencia no se han considerado las zonas de *check-in*.

Cabe indicar que, en la zona de pasajeros de transferencia internacional (INT-INT) se encuentran unos mostradores *check-in*; sin embargo, en el numeral 774 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán se precisó que dichas áreas no se han contabilizado dentro de las áreas exclusivas que los pasajeros INT-INT.

Por lo expuesto, no es correcto lo señalado por AETAI sobre que la TUUA de Transferencia remunera la zona de *check-in*.

Finalmente, AETAI ha señalado que accedió a las Cartas C-LAP-GPF-2024-0187 y Carta C-LAP-GPF2024-0203 un año después de haber sido recibidas por parte de Ositrán (las referidas cartas fueron recibidas por Ositrán el 02 de diciembre de 2024 y 19 de diciembre de 2024, respectivamente). Al respecto, debe aclararse que AETAI solicitó el acceso a dicha información recién con fecha 19 de noviembre de 2025. Así, luego de tramitar la solicitud bajo el Expediente SAIP N° 631-2025, este Regulador entregó la información pública a AETAI el 03 de diciembre de 2025, dentro del plazo establecido en la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública.

proceder vulnera de manera directa el principio de verdad material consagrado en el artículo IV del Título Preliminar de la Ley del Procedimiento Administrativo General, el cual obliga a la Administración a verificar plenamente los hechos antes de emitir pronunciamiento. Al basarse en datos insuficientes o no contrastados, la autoridad ha incumplido su deber de motivación suficiente, requisito esencial para la validez de todo acto administrativo conforme al artículo 3° de la citada Ley.

De acuerdo con AETAI, la motivación no puede ser meramente formal o aparente; debe expresar de manera clara y razonada las consideraciones de hecho y de derecho que sustentan la decisión. En el presente caso, la utilización de información incompleta genera un error de hecho que afecta la esencia misma de la resolución, pues las conclusiones adoptadas carecen de respaldo objetivo y verificable. Este defecto no constituye una mera irregularidad subsanable, sino un vicio que compromete la legalidad del acto y lo convierte en nulo de pleno derecho.

Además, AETAI indica que la emisión de una resolución sobre la base de datos no validados contraviene el principio de legalidad y de debido procedimiento, al privar a los administrados de una decisión fundada en pruebas reales y verificadas. Tal actuación no solo afecta la confianza legítima en la actuación de la Administración, sino que también configura un supuesto de desviación de poder, en la medida en que se utiliza información parcial para justificar una decisión predeterminada AETAI indica:

“Asimismo, la emisión de una resolución sobre la base de datos no validados contraviene el principio de legalidad y de debido procedimiento, al privar a los administrados de una decisión fundada en pruebas reales y verificadas. Tal actuación no solo afecta la confianza legítima en la actuación de la Administración, sino que también configura un supuesto de desviación de poder, en la medida en que se utiliza información parcial para justificar una decisión predeterminada”.

Asimismo, AETAI señala que la omisión de verificación técnica por parte de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos constituye una infracción directa a las obligaciones establecidas en la Ley N° 26917, Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público y Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo (en adelante, Ley de Creación de Ositrán), la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos (en adelante, LMOR), y el Reglamento General del Ositrán (en adelante, REGO). Estas normas exigen que toda inversión reconocida en procesos tarifarios sea evaluada conforme a criterios de eficiencia, razonabilidad y valores de mercado. Al no aplicar este estándar, como sí se hizo en precedentes como los puentes de embarque (2007) y los cargos de acceso (2005, 2013, 2016), se vulnera el principio de transparencia y se coloca al usuario en estado de indefensión, afectando la legitimidad del procedimiento y configurando una arbitrariedad administrativa que amerita la nulidad del acto impugnado.

Considerando lo anterior, AETAI concluye que la resolución cuestionada carece de validez jurídica, al haber sido emitida sin observar los principios de verdad material, motivación suficiente y legalidad administrativa, constituyendo causal expresa de nulidad conforme a lo previsto en la Ley N° 27444.

- b) De acuerdo con AETAI, durante el proceso tarifario Ositrán no cuestiona la propuesta de LAP en cuanto a cifras de inversión ni tampoco los *drivers* que utiliza para distribuir la supuesta inversión que se está considerando para la provisión del bien.

AETAI señala que Ositrán no ha seguido las mejores prácticas internacionales ni los conceptos económicos teóricos para el tratamiento de la información proveniente del Concesionario; es decir, no ha realizado el debido contraste de la información con fuentes externas, *benchmarks* y criterios regulatorios, ni ha aplicado ajustes prudenciales cuando la información pueda generar incentivos inadecuados.

- c) AETAI señala que, en sectores regulados, como energía, transporte, agua o infraestructura aeroportuaria, el regulador enfrenta una asimetría de información significativa respecto de la empresa regulada. Esta asimetría afecta la capacidad del regulador para evaluar la necesidad, la eficiencia y la oportunidad de las inversiones, así como para fijar tarifas que reflejen costos eficientes. En particular, AETAI señala que siempre existe asimetría de información en las inversiones reguladas, esto debido a que la empresa regulada suele poseer mejor información técnica sobre el estado real de los activos, puede contar con mejor información para sus pronósticos de demanda propios (y no siempre verificables) y tiene un mayor conocimiento de los costos de expansión o mantenimiento.

Por tanto, AETAI señala que, el Regulador debería verificar las inversiones futuras propuestas mediante estudios de mercado, pero con un enfoque acotado y costo-eficiente. En su opinión, el Regulador debe verificar la razonabilidad de las proyecciones de demanda y de las inversiones costosas mediante estudios de mercado independientes o modelos propios. Asimismo, debe evaluar alternativas tecnológicas o de menor costo para evitar el sobredimensionamiento y aplicar criterios de eficiencia y de necesidad, sin sustituir la ingeniería del operador.

AETAI añade que, en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán, no se han encontrado acciones relacionadas con requerimientos al Concesionario sobre *data rooms*, información granular, anexos técnicos de CAPEX y evidencia de causalidad.

AETAI pone de ejemplo la experiencia de la Civil Aviation Authority (CAA) del Reino Unido, indicando que, cuando un aeropuerto quiere comprometer inversiones mayores, ampliar la infraestructura o realizar cambios estructurales, la CAA revisa la necesidad económica, la eficiencia, la demanda proyectada y la relación entre la inversión y el beneficio para los usuarios (pasajeros y aerolíneas). De acuerdo con AETAI, estos principios normativos hacen que cualquier propuesta de expansión o inversión sea evaluada no solo desde la óptica técnica, sino también como un asunto de regulación económica, de competencia y de protección de los usuarios. En otras palabras, el mecanismo regulatorio no se limita a “aprobar” o “rechazar”: también puede condicionar las aprobaciones a compromisos tarifarios, calidad del servicio, obligaciones contractuales con aerolíneas, inversiones graduales, control de costos, etc.

- d) De acuerdo con AETAI, la práctica regulatoria internacional aconseja realizar revisiones periódicas de la estructura de costos y de los supuestos utilizados en los cálculos (por ejemplo, de la TUUA de transferencia), dada la información asimétrica disponible. Esto implica actualizar con regularidad las proyecciones de tráfico, los costos operativos unitarios y los parámetros financieros (WACC) para reflejar las variaciones del entorno económico. Una práctica recomendable sería incluir un mecanismo de revisión tarifaria anual o en respuesta a desviaciones significativas respecto de las previsiones, garantizando que la tarifa se ajuste continuamente a los costos reales y a las necesidades de inversión.
- e) AETAI indica que el Regulador no puede ni debe aceptar inversiones de capital innecesarias para la adecuada prestación del servicio. Según AETAI, Ositrán, al aceptar todas las inversiones propuestas por LAP, sin pronunciarse sobre su uso y utilidad, está permitiendo que LAP produzca a costos ineficientemente altos. En otras palabras, se está produciendo el efecto Averch-Johnson en perjuicio de los usuarios de los servicios de LAP.

Así, AETAI indica que el Ositrán, siguiendo el RETA y la teoría económica, debe pronunciarse sobre el uso y la utilidad de todas las inversiones propuestas por LAP. No

hacerlo implica permitir que los usuarios paguen sobrecostos por el servicio de TUUA de Transferencia.

- f) De acuerdo con AETAI el uso de la variable proxy de reconocimiento de inversiones no es correcto desde el punto de vista de la teoría económica. AETAI señala que el ratio de ajuste de inversiones reconocidas va a captar las diferencias entre los montos inicialmente solicitados por el Concesionario y los finalmente aprobados por Ositrán, sin embargo, no se indica cómo se van a devolver las diferencias a los usuarios⁶⁵.
- g) AETAI sostiene que en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán, las áreas comunes (como son los pasadizos) se distribuyen en función del número de pasajeros: mientras más pasajeros transiten, mayor debería ser su participación en las inversiones. De acuerdo con AETAI, el principal problema, sobre el cual no se pronuncia Ositrán, es que en el Contrato de Concesión las áreas comunes forman parte del terminal, en consecuencia, se encuentran plenamente financiadas por la TUUA de Salida u Origen. En ninguna parte del Contrato de Concesión, los pasadizos se subdividen en función del número de pasajeros. Por el contrario, y como ha sido reiteradamente mencionado por AETAI, el Contrato de Concesión únicamente menciona “salas de conexión” porque, en su opinión, resulta obvio que las áreas comunes son plenamente financiadas por la TUUA de Salida u Origen.

Según AETAI, si se aplican los *drivers* de Ositrán, entonces, en un edificio de cuatro pisos, el propietario del departamento del cuarto piso tendría que pagar más por servicios y mantenimiento del departamento porque utiliza la escalera hasta el cuarto piso, pero resulta obvio que esto no sucede. Es decir, los *drivers* de Ositrán para las supuestas áreas comunes estarían inflando artificialmente el monto de las inversiones del servicio de TUUA de Transferencia. De acuerdo con AETAI, en economía regulatoria, esto se llama criterio de imputación arbitraria, porque no refleja el costo real del servicio sino un reparto ficticio. Los *drivers* arbitrarios generan doble cobro y distorsión económica.

⁶⁵ Cabe señalar que en el uso de la palabra de AETAI, en la Sesión del Consejo Directivo N° 827, AETAI señaló que Ositrán empleó una variable *proxy* de 90,26%; sin embargo, de la información actualizada a diciembre de 2025 este valor asciende a 56,13%.

Al respecto, debe indicarse que el valor al que hace referencia AETAI no corresponde a la variable *proxy*. Como se indicó en los numerales 575 y 576 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado, la variable *proxy* corresponde al porcentaje del monto de inversión reconocido por la GSF entre el monto de inversión solicitado por LAP, de los procedimientos de reconocimiento que habían concluido. Sin embargo, el porcentaje de 56,13% que estima AETAI corresponde al monto de inversiones reconocidas dividido entre el monto total de las inversiones (el cual considera también a las inversiones que aún no han concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones), por lo tanto, al considerar en el denominador además a las inversiones que aún no terminan con el procedimiento de reconocimiento se está subestimando el porcentaje de inversiones reconocidas.

Asimismo, cabe precisar que el valor de la variable *proxy* es de 90,75% y no de 90,26% (para mayor detalle revisar el numeral 677 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado).

E.2. Evaluación de las Gerencias

Argumento de AETAI	Ositrán ha calculado la TUUA de Transferencia sin contar con el reconocimiento de las inversiones realizadas por la GSF, lo cual coloca a los usuarios y administrados en un estado de indefensión, al basarse en información incompleta y no validada oficialmente. Ositrán ha tomado la información proporcionada por LAP y no la ha cuestionado. El Regulador debe: (i) verificar la razonabilidad de las proyecciones de demanda y de las inversiones mediante estudios de mercado independientes o modelos propios; (ii) incluir un mecanismo de revisión tarifaria anual en respuesta a desviaciones significativas respecto de las previsiones, garantizando que la tarifa se ajuste continuamente a los costos reales y a las necesidades de inversión; y, (iii) pronunciarse sobre el uso y la utilidad de todas las inversiones propuestas por LAP Desde el punto de vista de la teoría económica no es correcto el uso de la variable proxy de reconocimiento de inversiones. Las áreas comunes forman parte del terminal por lo que se encuentran plenamente financiadas por la TUUA de Origen.
--------------------	---

336. Estas Gerencias advierten que los argumentos de AETAI sobre el empleo de inversiones sin el reconocimiento de la GSF, el uso de la variable *proxy* y el supuesto de que las áreas comunes se encuentran financiadas por la TUUA de Transferencia, no son comentarios nuevos, estos fueron presentados previamente en la etapa de comentarios; se analizaron y se desestimaron como se detallará más adelante. Sin embargo, se observa que AETAI ha presentado nuevos argumentos sobre el supuesto rol del Ositrán en la revisión de las inversiones y sobre las revisiones anuales de las tarifas, los cuales se analizan en esta sección.
337. **En el punto a) del argumento**, AETAI señala que la decisión de calcular la TUUA de Transferencia sin contar con el reconocimiento de las inversiones realizadas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización coloca a los usuarios y administrados en un estado de indefensión, al basarse en información incompleta y no validada oficialmente.
338. Asimismo, AETAI señala que no se está aplicando el mismo criterio empleado en otros procedimientos, de considerar el cálculo de las tarifas solo a las inversiones reconocidas por GSF. En particular, AETAI pone de ejemplo al procedimiento de fijación de la tarifa de puentes de embarque (2007) y los cargos de acceso (2005, 2013, 2016)
339. Sobre el particular, debe indicarse que el argumento de AETAI referido a que Ositrán está empleando inversiones que no han pasado por el procedimiento de reconocimiento de la GSF⁶⁶, a diferencia de otros procedimientos, no es nuevo. En efecto, dicho argumento ya fue presentado por AETAI en la etapa de comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán y analizado en los numerales 708 al 714 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán, como se detalla a continuación:

708. Como se observa, a diferencia de lo señalado por AETAI, en el presente procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia no aplica una comparación con procedimientos

⁶⁶ Cabe resaltar que 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; conforme a lo establecido en 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.

anteriores (tarifarios o de emisión de mandatos de acceso) sobre el reconocimiento de inversiones, esto, debido a que el Nuevo Terminal de Pasajeros es una infraestructura de tipo greenfield, es decir, desarrollada completamente desde cero; mientras que, en los casos anteriores, se trataba de procedimientos que tarificaban servicios brindados en una infraestructura ya existente y que se encontraba operando.

709. Adicionalmente, cabe precisar que, dado el mandato establecido en la Adenda N° 6, el procedimiento de fijación tarifaria se ha venido realizando en paralelo con la construcción y la implementación del equipamiento del Nuevo Terminal de Pasajeros. **En tal sentido, era imposible poder contar con el reconocimiento total de las inversiones que realiza la GSF.**

710. Por tanto, con el fin de poder estimar un monto de inversión lo más cercano al que finalmente será reconocido por la GSF, en los numerales 477 y 478 de la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán se indicó lo siguiente:

477. Así, mediante el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN, 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. Al respecto, se observa que, LAP 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% (el detalle de los rubros de las inversiones consideradas se presenta en el ANEXO 4)

$$\text{Ratio Ajuste} = \frac{\text{Inversión reconocida}}{\text{Inversión solicitada}} = \frac{471\,354\,809}{508\,567\,583} = 92,68\%$$

478. Dicho porcentaje (92,68%) puede emplearse como una variable proxy que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador; por lo que, se considera adecuado ajustar las inversiones consideradas para calcular la TUUA de Transferencia por dicho porcentaje, esto con el fin de obtener un monto de inversiones más preciso.

[El subrayado es nuestro.]

711. Como se observa, en la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán se ajustó el monto de las inversiones por una variable proxy, la cual se estimó como el monto de inversión reconocido por la GSF y el monto de inversión solicitado por LAP, de los procedimientos de reconocimiento que habían concluido.

712. Sobre el uso de las variables proxy, es importante precisar que estas son herramientas metodológicas válidas y pueden llegar a ser particularmente útiles en proyectos greenfield, en los cuales la infraestructura a ser utilizada para la prestación del servicio se encuentra en construcción o en etapa temprana de operación. En estos escenarios, resulta imposible contar con datos definitivos y verificados sobre las inversiones efectivamente realizadas al momento de determinar la tarifa. Por tanto, el uso de variables proxy es válido en procedimientos tarifarios.

713. Así, dadas las características expuestas, **no es posible comparar el presente procedimiento tarifario con procedimientos previos, en lo que al reconocimiento de inversiones corresponde. Sin perjuicio de ello, considerando la imposibilidad de contar con el monto total de inversiones reconocidas por la GSF; se ha empleado una variable proxy que permita aproximar el monto de inversiones reconocidas, el cual es un procedimiento totalmente válido y que se encuentra debidamente sustentado, por lo que, no es correcto lo señalado por AETAI sobre que es poco serio el uso de una variable proxy.**

714. En cuanto a lo señalado por AETAI, sobre que el hecho de que no considerar en la determinación de la TUUA de Transferencia el monto de las inversiones que solamente se encuentren reconocidas haría que los usuarios asuman en las tarifas el poder monopólico de LAP, debe indicarse que AETAI no ha presentado ningún sustento válido respecto a que el monto de las inversiones consideradas se encuentra sobreestimado, generando así un perjuicio para los usuarios.

[Énfasis es agregado. No se agregan las notas a pie de página.]

340. Como se observa, dado el mandato establecido en la Adenda N° 6, el procedimiento de fijación tarifaria se realizó en paralelo con la construcción y la implementación del equipamiento del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. En tal sentido, era imposible poder contar con el reconocimiento total de las inversiones que realiza la GSF. Sin perjuicio de ello, con el fin de incorporar en la TUUA de Transferencia el valor más cercano al reconocimiento de la GSF, se ajustó el monto de inversión por una variable *proxy*, la cual se estimó como el monto de inversión reconocido por la GSF y el monto de inversión solicitado por LAP en los procedimientos de reconocimiento que habían concluido.
341. Asimismo, se indicó que, en el presente procedimiento tarifario, no aplica una comparación con procedimientos anteriores sobre el reconocimiento de inversiones debido a que el Nuevo Terminal de Pasajeros es una infraestructura de tipo *greenfield*, es decir, desarrollada completamente desde cero; mientras que, en los casos anteriores, se trataba de procedimientos que tarificaban servicios brindados en una infraestructura ya existente y que se encontraba operando.
342. Por otro lado, en cuanto a que no considerar en la determinación de la TUUA de Transferencia únicamente el monto de las inversiones que se encuentren reconocidas coloca a los usuarios y administrados en un estado de indefensión, al basarse en información incompleta y no validada oficialmente; debe indicarse que AETAI no ha presentado ningún sustento válido respecto a que el monto de las inversiones consideradas se encuentra sobreestimado, generando así un perjuicio para los usuarios.
343. Por el contrario, al calcular la TUUA de Transferencia considerando la variable *proxy*, se está buscando aproximar el monto de las inversiones al monto de inversiones que serán reconocidas. Asimismo, como se ha indicado en la sección V.1 Metodología del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán, para determinar la TUUA de Transferencia se empleó la metodología de costos totalmente distribuidos, la cual se ha implementado mediante la aplicación de los flujos de caja descontados, que es una herramienta económica para calcular cuánto valen hoy los ingresos y costos que ocurrirán en el futuro. Así, se garantiza que la tarifa permita cubrir todos los costos sin generar beneficios económicos extraordinarios. Por consiguiente, no tiene sustento lo señalado por AETAI sobre que los usuarios estarían en un estado de indefensión.
344. Además, debe reiterarse que Ositrán sí ha requerido el sustento de la información empleada para el cálculo de la TUUA. Así, a manera de ejemplo, en los numerales 739 y 740 del Nuevo Informe Tarifario Final Ampliado del Regulador se indicó lo siguiente:

739. Asimismo, como consta en los antecedentes de la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador, mediante múltiples comunicaciones, se le solicitó información de sustento a LAP tanto de los costos operativos como de las inversiones. A manera de ejemplo, mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN, entre otros temas, se le solicitó a LAP el sustento de los montos de las inversiones exclusivas (INT-INT y DOM-DOM) contenidos en el contrato de construcción EPC y sus adendas. En respuesta a dicho requerimiento, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162119, LAP remitió, entre otros, el Contrato EPC y su adenda 2; así como el archivo Excel® "Costos Unitarios - Inversiones Exclusivas", el cual detalla la estimación de los precios unitarios del equipamiento de seguridad.

740. Por lo tanto, la información empleada por el Ositrán en el cálculo de la TUUA de Transferencia se encuentra sustentada.

[Énfasis es agregado. No se incluyen las notas de pie de página]

345. En efecto, en virtud de lo expuesto previamente y tal como se ha mencionado a lo largo del procedimiento de fijación tarifaria, el presente procedimiento no resulta comparable con procedimientos anteriores – ya sean tarifarios o de emisión de mandatos de acceso – en lo que respecta al reconocimiento de inversiones, en ese sentido **no se ha vulnerado**

el principio de confianza legítima previsto en el numeral 1.15⁶⁷ del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG. Sin perjuicio de ello, y considerando la imposibilidad de contar con el monto total de inversiones reconocidas por la GSF, se ha empleado una variable proxy para aproximar dicho monto, procedimiento que resulta metodológicamente válido y se encuentra debidamente sustentado. Asimismo, se evidencia que Ositrán solicitó a LAP el sustento técnico y económico de las inversiones, por lo que no es correcto afirmar que el Regulador haya utilizado información incompleta, no sustentada o no validada en el cálculo de la TUUA de Transferencia, como sostiene AETAI.

346. En esencia, como se ha desarrollado previamente, el argumento central de AETAI parte de una premisa fáctica y contractual incorrecta, al sostener que la TUUA de Transferencia fue determinada sobre la base de información incompleta o no verificada.
347. Dicha premisa desconoce el mandato contractual expreso contenido en la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, conforme al cual la TUUA de Transferencia debía ser aplicable desde el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC,
348. En ese marco, el procedimiento de fijación tarifaria necesariamente debía desarrollarse en paralelo a la construcción e implementación del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, con la finalidad de cumplir con la oportunidad temporal exigida por el propio Contrato de Concesión. En tal sentido, el Contrato de Concesión no habilita ni contempla la posibilidad de que el procedimiento de reconocimiento total de inversiones a cargo de la GSF culmine previamente a la fijación de la tarifa, por lo que no resulta jurídicamente exigible que Ositrán hubiese esperado dicho reconocimiento total antes de establecer la TUUA de Transferencia.
349. En consecuencia, contrariamente a lo alegado por AETAI, Ositrán estableció la TUUA de Transferencia mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, luego de haber seguido un procedimiento tarifario conforme a las reglas previstas en el RETA, en ejercicio de la función reguladora⁶⁸ atribuida a Ositrán por la Ley N° 26917 y la Ley N° 27332, así como por el REGO, y en estricta sujeción de su deber de cumplimiento de los contratos de concesión⁶⁹. En ese sentido, Ositrán actuó dentro del ámbito de sus

⁶⁷ LPAG:

"Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima.- La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener.

Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.

La autoridad administrativa se somete al ordenamiento jurídico vigente y no puede actuar arbitrariamente. En tal sentido, la autoridad administrativa no puede variar irrazonable e inmotivadamente la interpretación de las normas aplicables".

⁶⁸ LMOR:

"Artículo 3.- Funciones

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

(...)

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

[El subrayado es nuestro.]

⁶⁹ Ley de Creación del Ositrán:

"Artículo 3.- Misión de OSITRAN

competencias legales, ejerciendo válidamente la potestad de fijación tarifaria prevista en el ordenamiento jurídico y en el Contrato de Concesión; dado lo cual, se verifica el cumplimiento de los principios de legalidad⁷⁰ y de ejercicio legítimo del poder⁷¹ previstos en los numerales 1.1 y 1.17 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG.

350. En ejercicio de la función reguladora, frente a la imposibilidad de contar con el reconocimiento completo de las inversiones a cargo de la GSF, este Organismo Regulador no prescindió del análisis económico, sino que adoptó una solución técnica razonable y transparente, consistente en emplear una *proxy* construida a partir del monto de inversión ya reconocido por la GSF y del monto de inversión solicitado por LAP en procedimientos de reconocimiento ya concluidos, evitando tanto la subestimación como la sobreestimación tarifaria. Asimismo, el uso de la metodología de costos totalmente distribuidos, mediante flujos de caja descontados, permite valorar ingresos y costos futuros en términos presentes, y, asegurar que la tarifa cubra costos eficientes, sin generar beneficios extraordinarios. Frente a esta justificación coherente, suficiente y proporcional al contenido del acto impugnado – plenamente desarrollada por Ositrán en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado –, AETAI no ha presentado ninguna alegación que la desacredite, por lo tanto, **no se produce afectación alguna al requisito de motivación**⁷²

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

“Artículo 7.- Funciones

7.1. Las principales funciones de OSITRAN son las siguientes:

(...)

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

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

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

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

REGO:

“Artículo 4.- Ámbito de competencia del OSITRAN

El OSITRAN es competente para normar, regular, supervisar, fiscalizar y sancionar, así como solucionar controversias y reclamos de los usuarios respecto de actividades o servicios que involucran explotación de Infraestructura, comportamiento de los mercados en que actúan las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, Inversionistas y Usuarios, en el marco de las políticas y normas correspondientes”.

[El subrayado es nuestro.]

⁷⁰ LPAG:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.1. Principio de legalidad.- Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas”.

⁷¹ LPAG:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.17. Principio del ejercicio legítimo del poder.- La autoridad administrativa ejerce única y exclusivamente las competencias atribuidas para la finalidad prevista en las normas que le otorgan facultades o potestades, evitándose especialmente el abuso del poder, bien sea para objetivos distintos de los establecidos en las disposiciones generales o en contra del interés general”.

⁷² LPAG:

o de verdad material⁷³ de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, sustentada en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado. Más bien, lo que se produce en el presente caso, lejos de ser una vulneración al principio mencionado, lo que AETAI ha presentado es una diferencia de opinión que, además, por las razones expuestas previamente, no es viable bajo el Contrato de Concesión.

351. De otro lado, al señalar que la Resolución impugnada incurre en un vicio sustancial por sustentarse en información parcial y no debidamente verificada y con ello vulnera el principio de verdad material⁷⁴ previsto en el numeral 1.11 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, AETAI desnaturaliza el referido principio, en tanto este no exige certeza absoluta sino una verificación razonable y suficiente, especialmente en procedimientos de alta complejidad, como lo son los procedimientos tarifarios. En el presente caso, tal como se ha señalado previamente, Ositrán efectuó requerimientos de información para verificar lo proporcionado por LAP, explicó expresamente las limitaciones existentes y adoptó medidas técnicas debidamente motivadas para aproximar el valor real de las inversiones. En conclusión, **se ha actuado conforme al principio de verdad material en la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, sustentada en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado.**

352. En cuanto al principio de debido procedimiento, garantizado por el artículo 139⁷⁵ de la

“Artículo 3.- Requisitos de validez de los actos administrativos

Son requisitos de validez de los actos administrativos:

(...)

4. Motivación.- El acto administrativo debe estar debidamente motivado en proporción al contenido y conforme al ordenamiento jurídico”.

⁷³ LPAG:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.11. Principio de verdad material.- En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.

En el caso de procedimientos trilaterales la autoridad administrativa estará facultada a verificar por todos los medios disponibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes, sin que ello signifique una sustitución del deber probatorio que corresponde a estas. Sin embargo, la autoridad administrativa estará obligada a ejercer dicha facultad cuando su pronunciamiento pudiera involucrar también al interés público”.

⁷⁴ LPAG:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.11. Principio de verdad material.- En el procedimiento, la autoridad administrativa competente deberá verificar plenamente los hechos que sirven de motivo a sus decisiones, para lo cual deberá adoptar todas las medidas probatorias necesarias autorizadas por la ley, aun cuando no hayan sido propuestas por los administrados o hayan acordado eximirse de ellas.

En el caso de procedimientos trilaterales la autoridad administrativa estará facultada a verificar por todos los medios disponibles la verdad de los hechos que le son propuestos por las partes, sin que ello signifique una sustitución del deber probatorio que corresponde a estas. Sin embargo, la autoridad administrativa estará obligada a ejercer dicha facultad cuando su pronunciamiento pudiera involucrar también al interés público”.

⁷⁵ Artículo 139 de la Constitución Política del Perú:

“Artículo 139.- Son principios y derechos de la función jurisdiccional:

(...)

3. La observancia del debido proceso y la tutela jurisdiccional.

(...).”.

Asimismo, de acuerdo con el pronunciamiento del Tribunal Constitucional recaído en el Expediente N° 01991-2022-PA/TC, esta disposición constitucional es aplicable al procedimiento administrativo:

“4. Este Tribunal se ha referido al debido procedimiento administrativo en los siguientes términos: [E]l debido proceso y los derechos que conforman su contenido esencial están garantizados no solo en el seno de un proceso judicial,

Constitución Política del Perú y el numeral 1.2⁷⁶ del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG, se observa que AETAI no ha acreditado que se haya vulnerado alguno de los derechos que integran el debido procedimiento administrativo, tales como acceso al expediente, presentación de alegatos (AETAI ha presentado numerosos escritos al Regulador manifestando su posición sobre el procedimiento administrativo, los cuales fueron analizados en cada etapa, inclusive, en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado), participación (AETAI presentó comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador, analizados en la matriz de comentarios adjunta al Nuevo Informe Tarifario Ampliado), posibilidad de contradicción o impugnación (AETAI presentó recursos de reconsideración contra la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN y la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, obteniendo pronunciamientos en cada caso).

353. Adicionalmente, debe resaltarse que la sola afirmación de AETAI de que la información sería incompleta – que tampoco cuenta con sustento técnico ni contractual – no basta para configurar indefensión, menos aun cuando este Organismo Regulador, a través del Nuevo Informe Tarifario Ampliado, ha explicado las razones técnicas de su decisión.
354. En consecuencia, **se ha cumplido con el principio de debido procedimiento previsto en el numeral 1.2 del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG y, por ende, no se ha producido estado de indefensión alguno para AETAI.**
355. De otro lado, considerando el mandato contractual establecido en la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, según la cual la TUUA de Transferencia es aplicable a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros de AETAI y que, en virtud de dicha cláusula, el procedimiento tarifario se inició mediante la Resolución de Presidencia N° 0034-2024-PD-OSITRAN mientras se construía el referido terminal, no solo es inviable contractualmente esperar a que el procedimiento de reconocimiento total de inversiones finalice, sino que es predecible que no se hiciera de esa forma, por lo que **carece de sustento la alegación de AETAI de que se ha vulnerado el principio de confianza legítima prevista en el numeral 1.15⁷⁷ del artículo IV del Título Preliminar de la LPAG.**

sino también en el ámbito del procedimiento administrativo. El debido procedimiento administrativo supone, en toda circunstancia, el respeto —por parte de la administración pública o privada— de todos los principios y derechos normalmente protegidos en el ámbito de la jurisdicción común o especializada, a los cuales se refiere el artículo 139 de la Constitución.

(...)

5. En ese sentido, el Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo 004-2019-JUS (en adelante, TUO-LPAG), en el artículo IV, numeral 1.2, del Título Preliminar, establece que el principio del debido procedimiento es uno de los que rigen el procedimiento administrativo, por cuya virtud los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y a impugnar las decisiones que los afecten”.

⁷⁶ LPAG:

“Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.2. Principio del debido procedimiento.- Los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden, de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y, a impugnar las decisiones que los afecten.

La institución del debido procedimiento administrativo se rige por los principios del Derecho Administrativo. La regulación propia del Derecho Procesal es aplicable solo en cuanto sea compatible con el régimen administrativo”.

⁷⁷ LPAG:

356. Finalmente, en relación con la invocación del principio de transparencia⁷⁸ previsto en el numeral 9 del artículo V del Título Preliminar del RETA, se advierte que dicha alegación carece de sustento. En efecto, AETAI no ha identificado restricción alguna al acceso a la información, omisión de publicidad, ni afectación a los mecanismos de participación previstos en el RETA durante el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia. Por el contrario, la información utilizada por Ositrán, así como la metodología aplicada y las decisiones adoptadas, han sido debidamente expuestas y sustentadas en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado correspondiente, permitiendo a los administrados conocer y cuestionar los criterios empleados, como de hecho ocurrió en el presente procedimiento.
357. En tal sentido, la mera discrepancia de AETAI con la metodología empleada o con las conclusiones del Nuevo Informe Tarifario Ampliado no constituye una vulneración del principio de transparencia, ni menos aún un vicio sustancial que afecte la validez del acto administrativo. En consecuencia, **se desestima la alegación de AETAI referida a una presunta vulneración del principio de transparencia previsto en el numeral 9 del artículo V del Título Preliminar del RETA.**
358. En consecuencia, **se desestima el punto a) del argumento formulado por AETAI.**
359. El **argumento b)** de AETAI sostiene que, durante el procedimiento tarifario Ositrán no habría cuestionado la propuesta de LAP en cuanto a cifras de inversión ni tampoco *drivers* que utiliza para distribuir la inversión que se está considerando para la provisión del bien. Asimismo, AETAI indica que Ositrán no ha seguido las mejores prácticas internacionales ni los conceptos económicos teóricos para el tratamiento de la información proveniente del Concesionario, en tanto no habría realizado el debido contraste de la información con fuentes externas, *benchmarks* y criterios regulatorios, ni aplicado ajustes prudenciales cuando la información pueda generar incentivos inadecuados.
360. Al respecto, no resulta correcto lo afirmado por AETAI en cuanto a que Ositrán no cuestiona la propuesta de LAP en cuanto a inversiones ni *drivers*; si eso fuera cierto la TUUA de Transferencia aprobada por el Ositrán sería idéntica a la propuesta presenta por LAP, lo cual no ocurre en el presente procedimiento tarifario.

"Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

1.15. Principio de predictibilidad o de confianza legítima.- La autoridad administrativa brinda a los administrados o sus representantes información veraz, completa y confiable sobre cada procedimiento a su cargo, de modo tal que, en todo momento, el administrado pueda tener una comprensión cierta sobre los requisitos, trámites, duración estimada y resultados posibles que se podrían obtener.

Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.

La autoridad administrativa se somete al ordenamiento jurídico vigente y no puede actuar arbitrariamente. En tal sentido, la autoridad administrativa no puede variar irrazonable e inmotivadamente la interpretación de las normas aplicables".

⁷⁸ RETA:

"Artículo V. Principios

El Ositrán y las Entidades Prestadoras se sujetan a los siguientes principios:

(...)

9. Transparencia: En los procesos de fijación, revisión o desregulación tarifaria, el Ositrán garantizará el acceso a la información de los legítimamente interesados, mediante los mecanismos de publicidad y participación, establecidos en el presente Reglamento. En el caso de infraestructuras deficitarias, el Ositrán buscará hacer transparentes las fuentes de financiamiento, distinguiendo aquellas fuentes distintas a las tarifas.

Asimismo, los usuarios deben tener pleno acceso a toda la información relevante sobre los servicios brindados por las Entidades Prestadoras y sus condiciones, que resulte imprescindible para el adecuado uso de los mismos, y para la presentación de sus reclamos o interposición de las denuncias que consideren pertinentes".

361. Tal como se ha señalado en la respuesta al argumento a), y como consta tanto en los antecedentes como en el cuerpo del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Regulador, el Ositrán ha solicitado al Concesionario, mediante múltiples comunicaciones, el sustento de la información presentada, no solo en materia de inversiones y *drivers*; sino también sobre costos operativos, demanda, WACC, entre otros. A manera de ejemplo, se detallan algunos de los requerimientos de información que se le realizaron a LAP:
- Mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN, notificado a LAP el 30 de setiembre de 2024 se solicitó, entre otros, información sobre inversiones transversales y exclusivas.
 - Mediante el Oficio N° 00261-2024-GRE-OSITRAN, notificado a LAP el 28 de octubre de 2024 se solicitó, entre otros, información sobre costos operativos, *drivers* e inversiones.
 - Mediante el Oficio N° 00267-2024-GRE-OSITRAN, notificado a LAP el 11 de noviembre de 2024 se solicitó, entre otros, información referida al dimensionamiento de áreas, así como a inversiones (terminal, transversales e indirectas).
 - Mediante el Oficio N° 00281-2024-GRE-OSITRAN, notificado a LAP el 5 de diciembre de 2024 se solicitó, entre otros, el sustento de inversiones mediante facturas, órdenes de compra, etc.
362. En ese sentido, se observa que el Ositrán no ha considerado la información proporcionada por LAP de manera acrítica como erróneamente afirma AETAI; por el contrario, el Regulador ha requerido información y sustento en múltiples oportunidades con la finalidad de contar con los elementos necesarios para la elaboración de su propuesta tarifaria.
363. Respecto de las mejores prácticas internacionales y el uso de *benchmarks*, debe indicarse que el planteamiento de AETAI desconoce que las mejores prácticas internacionales en regulación económica no imponen una obligación automática de contrastar cada variable con *benchmarks* externos, especialmente cuando:
- El activo regulado es único en su contexto operativo, contractual y de demanda, lo que limita la comparabilidad internacional.
 - Existen diferencias sustantivas en estándares de servicio, niveles de capacidad, obligaciones contractuales y riesgos asumidos por el concesionario.
364. En ese marco, el uso indiscriminado de *benchmarks* internacionales puede resultar metodológicamente inadecuado y conducir a conclusiones erróneas.
365. Por otro lado, tampoco es correcto lo señalado por AETAI respecto a la supuesta ausencia de criterios regulatorios y ajustes prudenciales. Por el contrario, Ositrán adopta supuestos conservadores en su análisis. En particular, tal como se explica más adelante en la respuesta al argumento e), en el cálculo de la TUUA de Transferencia se incorpora un ajuste al monto de las inversiones mediante el uso de una variable *proxy*, con el objetivo de aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador y, de este modo, obtener una estimación más precisa.
366. En virtud de lo expuesto, se concluye que Ositrán sí ha revisado, cuestionado y realizado ajustes a la información proporcionada por LAP, con el fin de obtener resultados más precisos y consistentes con los principios regulatorios aplicables. En consecuencia, **corresponde desestimar el argumento b) formulado por AETAI.**
367. El **argumento c)** de AETAI señala que el Regulador enfrenta una asimetría de información respecto de la empresa regulada; por lo que, según AETAI, el Regulador debería: (i) verificar las inversiones mediante estudios de mercado, pero con un enfoque acotado y costo-eficiente, (ii) verificar la razonabilidad de las proyecciones de demanda y de las inversiones costosas mediante estudios de mercado independientes o modelos propios, (iii) evaluar alternativas tecnológicas o de menor costo para evitar el

sobredimensionamiento y (iv) aplicar criterios de eficiencia y de necesidad, sin sustituir la ingeniería del operador.

368. AETAI pone como ejemplo la experiencia de la CAA, indicando que, cuando un aeropuerto del Reino Unido quiere comprometer inversiones mayores, ampliar la infraestructura o realizar cambios estructurales, la CAA revisa la necesidad económica, la eficiencia, la demanda proyectada y la relación entre la inversión y el beneficio para los usuarios (pasajeros y aerolíneas). De acuerdo con AETAI, estos principios normativos hacen que cualquier propuesta de expansión o inversión sea evaluada no solo desde la óptica técnica, sino también como un asunto de regulación económica, de competencia y de protección de los usuarios. En otras palabras, el mecanismo regulatorio no se limita a “aprobar” o “rechazar”: también puede condicionar las aprobaciones a compromisos tarifarios, calidad del servicio, obligaciones contractuales con aerolíneas, inversiones graduales, control de costos, etc.
369. Además, de acuerdo con AETAI, en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán, no se han encontrado acciones relacionadas con requerimientos al concesionario sobre *data rooms*, información granular, anexos técnicos de CAPEX y evidencia de causalidad. Según AETAI, el Ositrán ha hecho poco respecto de estas exigencias a LAP para el sustento de las inversiones.
370. En primer lugar, debe indicarse que, si bien en los procesos regulatorios existe una asimetría de información entre el Regulador y la empresa regulada, ello no implica que el Regulador deba sustituir al Concesionario en las funciones de planificación, diseño, ingeniería o evaluación integral de alternativas tecnológicas. En los esquemas de concesión, dicha asimetría se gestiona mediante obligaciones de presentar información, supervisión y fiscalización, preservando la asignación de riesgos y responsabilidades establecida contractualmente.
371. En particular, en el caso del Contrato de Concesión del AIJC, se asigna a LAP la responsabilidad de la construcción, mejora, conservación y mantenimiento del AIJC⁷⁹, asumiendo los riesgos asociados al diseño y ejecución de las inversiones. En ese sentido, el marco normativo aplicable atribuye al Concesionario la responsabilidad técnica y económica de las inversiones necesarias para la prestación de los servicios aeroportuarios.
372. Sobre la referencia a la experiencia de la CAA del Reino Unido que realiza AETAI, debe indicarse que dicha experiencia no puede extrapolarse al presente procedimiento tarifario, dado que se desarrolla en un contexto institucional, contractual y regulatorio distinto. La CAA concentra funciones que en el Perú corresponden a otras entidades, como la seguridad de la aviación y el licenciamiento de aerolíneas⁸⁰, lo que evidencia que se trata de modelos regulatorios no comparables.

⁷⁹ De acuerdo con el numeral 1 de la cláusula 2 del Contrato de Concesión:

“2.1. Otorgamiento de la Concesión. El Concedente por el presente Contrato otorga al Concesionario, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones, el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión y demás derechos descritos en el presente Contrato. En virtud de la Concesión, **el Concesionario será responsable de la operación del Aeropuerto (excluyendo el mantenimiento de aquellos servicios y funciones del Aeropuerto no otorgados en Concesión), de la asignación de slots para aterrizaje y despegue, de la prestación de los Servicios Aeroportuarios, y de aquellos Servicios de Aeronavegación a su cargo, conforme al Anexo 3 del presente Contrato, **del diseño y construcción de las Mejoras, y de la reparación, conservación y mantenimiento de los Bienes de Concesión, de conformidad con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos, durante la Vigencia de la Concesión**”.**

[Énfasis y subrayado son agregados.]

⁸⁰ La Civil Aviation Authority (CAA) es responsable de la regulación de la seguridad de la aviación en el Reino Unido, de determinar la política para el uso del espacio aéreo, de la regulación económica de los aeropuertos de Heathrow, Gatwick y Stansted, del otorgamiento de licencias y la evaluación de la solvencia financiera de las aerolíneas, así

373. En el caso peruano, las inversiones que debe realizar LAP se encuentran definidas en su Contrato de Concesión. Ositrán no determina qué inversiones debe realizar el Concesionario, sino que verifica que tales inversiones respondan a los estándares establecidos en el Contrato de Concesión y, posteriormente, evalúa su incorporación en la tarifa conforme a los términos contractuales y al marco regulatorio vigente. En consecuencia, la comparación efectuada por AETAI omite las diferencias estructurales entre ambos regímenes regulatorios, conduciendo a conclusiones que no resultan aplicables al presente procedimiento.
374. Por otro lado, es importante reiterar que, contrariamente a lo señalado por AETAI, el procedimiento tarifario seguido por Ositrán sí incorporó requerimientos de información técnica y económica al Concesionario, incluyendo documentación asociada a los costos, inversiones y demanda, su sustento y su vinculación con la prestación de los servicios. La ausencia de referencias explícitas a instrumentos formales —como *data rooms* o anexos específicos— no implica que el Regulador no haya requerido ni evaluado información granular, más aún cuando el ordenamiento regulatorio peruano no exige tales instrumentos como condición para la validez del análisis tarifario.
375. Asimismo, debe precisarse que el nivel de detalle y la forma de los requerimientos de información deben ser proporcionales a la etapa del proyecto, tratándose en este caso de un proyecto *greenfield*, en el que no es posible contar con información definitiva ni con evidencias ex post. En consecuencia, la evaluación regulatoria se sustenta en información de ingeniería, planificación y proyecciones, sin que ello constituya una omisión o una actuación insuficiente por parte del Regulador.
376. En efecto, tal como se indicó en reiteradas oportunidades en el Nuevo Informe Tarifario Ampliador del Regular⁸¹, Ositrán solicitó información a LAP en múltiples oportunidades en el marco de la fijación de la TUUA de Transferencia. Por ejemplo, mediante el Oficio N° 0261-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a LAP el sustento de las proyecciones del OPEX del año 2025. Dicho requerimiento de información fue atendido mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0176. Otro ejemplo es el requerimiento de información realizado mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN, donde, entre otros temas, se solicitó a LAP el sustento de los montos de las inversiones exclusivas (INT-INT y DOM-DOM) contenidos en el contrato de construcción EPC y sus adendas. En respuesta a dicho requerimiento,

como de la gestión del sistema de protección financiera ATOL para los viajeros de paquetes turísticos (traducción propia).

Fuente: [https://www.gov.uk/government/organisations/civil-aviation-authority#:~:text=The%20Civil%20Aviation%20Authority%20\(CAA,the%20ATOL%20financial%20protection%20scheme](https://www.gov.uk/government/organisations/civil-aviation-authority#:~:text=The%20Civil%20Aviation%20Authority%20(CAA,the%20ATOL%20financial%20protection%20scheme)

⁸¹ Un ejemplo de la mencionada referencia se encuentra en los numerales 949 al 951 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Regulador:

949. Al respecto, debe indicarse que, no es correcta la afirmación de IATA sobre que el Ositrán no verificó los costos que LAP ha declarado. Por ejemplo, en cuanto a los costos operativos, en el numeral 348 de la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán se señaló que, mediante el Oficio N° 0261-2024-GRE-OSITRAN, se solicitó a LAP el sustento de las proyecciones del OPEX del año 2025. Así, en respuesta a dicho requerimiento, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0176, LAP remitió el sustento de las variaciones del OPEX 2023 en comparación con el año 2025155.

950. Así, luego de revisar el sustento remitido por LAP, teniendo en consideración las características del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC (que es tres veces más grande que el terminal actual, y que se estima que el número de operaciones crecerá en más del 10% al año 2025); y, dado que aún no se puede contar con información histórica de la prestación del servicio en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC, se consideró el sustento proporcionado por LAP, el cual resulta razonable.

951. Otro ejemplo, en este caso en cuanto a las inversiones, es que mediante el Oficio N° 00253-2024-GRE-OSITRAN¹⁵⁶, entre otros temas, se le solicitó a LAP el sustento de los montos de las inversiones exclusivas (INT-INT y DOM-DOM) contenidos en el contrato de construcción EPC y sus adendas. En respuesta a dicho requerimiento, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162157, LAP remitió, entre otros, el Contrato EPC y su adenda 2; así como el archivo Excel @ "Costos Unitarios - Inversiones Exclusivas", el cual detalla la estimación de los precios unitarios del equipamiento de seguridad.

[Énfasis y subrayado son agregados.]

mediante la Carta N°C-LAP-GPF-2024-0162, LAP remitió, entre otros, el Contrato EPC y su adenda 2; así como el archivo Excel ® “Costos Unitarios - Inversiones Exclusivas”, el cual detalla la estimación de los precios unitarios del equipamiento de seguridad.

377. En síntesis, los argumentos de AETAI parten de una interpretación extensiva e incorrecta de las funciones del Regulador, desconocen las particularidades del marco contractual y del carácter *greenfield* del proyecto, y pretenden trasladar experiencias regulatorias no comparables al caso peruano. Por ello, no se advierte que Ositrán haya incumplido sus funciones ni que exista una insuficiencia en la evaluación de las inversiones consideradas en el procedimiento tarifario. Por tanto, **se desestima el punto c) del argumento formulado por AETAI.**
378. De acuerdo con el **argumento d) de AETAI**, la práctica regulatoria internacional aconseja realizar revisiones periódicas de la estructura de costos y de los supuestos utilizados en los cálculos (por ejemplo, de la TUUA de transferencia), dada la información asimétrica disponible. Esto implica actualizar con regularidad las proyecciones de tráfico, los costos operativos unitarios y los parámetros financieros (WACC) para reflejar las variaciones del entorno económico. En esa línea, sostiene que sería recomendable incluir un mecanismo de revisión tarifaria anual o en respuesta a desviaciones significativas respecto de las previsiones, garantizando que la tarifa se ajuste continuamente a los costos reales y a las necesidades de inversión.
379. Al respecto, cabe señalar que las tarifas aprobadas por el Ositrán sí incorporan un mecanismo de revisión periódica. En particular, la TUUA de Transferencia se determina sobre la base de un flujo de caja regulatorio para el período 2024-2030, con año base 2024, lo que permite reconocer de manera integral los costos, las inversiones y la remuneración del capital a lo largo de un horizonte temporal definido. Al respecto, en el numeral 367 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán se indicó lo siguiente:

“V.2.1. Horizonte de tiempo

*367. De acuerdo con la Propuesta del Concesionario, la Fase II de inversiones en el Terminal de Pasajeros iniciará en el año 2031. Dicha fase implicará la ampliación de 29 000 m2 adicionales hacia la zona oeste, la cual implica ampliaciones en las zonas de procesos de facturación, control de seguridad, inmigración, recojo de equipajes, entre otros. Considerando ello, **en la presente Propuesta se considerarán los flujos de ingresos y egresos asociados a la prestación del Servicio de la TUUA de Transferencia del periodo comprendido desde el 30 de marzo de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2030; 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.***

[Énfasis y subrayado son agregados. No se incluyen las notas a pie de página.]

380. Además, con relación a la revisión de las tarifas, en el numeral 1032 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán se indicó lo siguiente:

*1032. Bajo dicho contexto, se **propone que la vigencia de la TUUA de Transferencia sea consistente con el horizonte de evaluación del flujo de caja descontado utilizado para la estimación de la Tarifa, es decir, la TUUA de Transferencia estimada por el Regulador tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2030.** Asimismo, en la medida que los flujos de caja descontados fueron estimados en términos reales, a efectos de reconocer al Concesionario los efectos de la inflación (considerando la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América), la TUUA de Transferencia deberá ajustarse por inflación en la misma oportunidad que se actualizan las demás Tarifas reguladas del AIJC, siendo que para el primer reajuste tarifario la Tarifa deberá contar con al menos doce (12) meses de vigencia.*

[Énfasis y subrayado son agregados.]

381. Como se observa, la TUUA de Transferencia será revisada al final de su vigencia (31 de diciembre del 2030); momento en el cual corresponde efectuar una revisión de la estructura de costos, las inversiones, las proyecciones de demanda, el WACC, entre otros, considerando que en dicho momento se dispondrá de información completa sobre la evolución efectiva de la demanda, los costos, inversiones y el entorno macroeconómico. Esta revisión periódica constituye el mecanismo para corregir eventuales desviaciones entre las previsiones y los resultados observados, sin necesidad de introducir ajustes continuos intra período.
382. Una revisión tarifaria anual, como la que propone AETAI, desnaturalizaría el uso de un horizonte temporal para el cálculo de la tarifa. En efecto, la lógica de definir un período regulatorio multianual —como el 2024-2030— radica en que la tarifa se determine sobre la base de un flujo de caja inter temporal, en el cual los costos, las inversiones, los ingresos y la remuneración del capital se evalúan de manera integrada y consistente a lo largo del tiempo. Si la tarifa se ajustara anualmente para reflejar desviaciones puntuales de demanda, los costos o las variables financieras, el análisis dejaría de ser inter temporal y se convertiría, en la práctica, en un ejercicio de costeo anual.
383. En consecuencia, el criterio adoptado por Ositrán, basado en un período regulatorio definido y en una revisión integral al final de dicho período, resulta consistente con las mejores prácticas regulatorias y permite un adecuado balance entre reflejar los costos, garantizar la sostenibilidad de las inversiones y preservar la estabilidad tarifaria. Por tanto, **se desestima el argumento d) de AETAI.**
384. En el **argumento e)**, AETAI indica que el Regulador no puede ni debe aceptar inversiones de capital innecesarias para la adecuada prestación del servicio. Según AETAI, Ositrán, al aceptar todas las inversiones propuestas por LAP, sin pronunciarse sobre su uso y utilidad, está permitiendo que LAP produzca a costos ineficientemente altos. En otras palabras, se está produciendo el efecto Averch-Johnson en perjuicio de los usuarios que pagan la TUUA de Transferencia.
385. Al respecto, debe indicarse que AETAI no ha presentado evidencia técnica, económica ni empírica que respalde su afirmación sobre el supuesto hecho de que el Concesionario estaría produciendo a costos ineficientemente altos. En consecuencia, no se encuentra debidamente sustentada la existencia de un supuesto efecto Averch-Johnson que sería trasladado a los pasajeros en transferencia. En ausencia de tales elementos, la alegación carece de sustento y no puede ser considerada válida para efectos del análisis regulatorio.
386. Sin perjuicio de lo señalado, debe indicarse que el Contrato de Concesión asigna a LAP la obligación de construcción, mejora, conservación y mantenimiento del AIJC. En particular, en el numeral 1 de la cláusula 2 del Contrato de Concesión señala lo siguiente:
- 2.1 Otorgamiento de la Concesión.** *El Concedente por el presente Contrato otorga al Concesionario, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones, el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión y demás derechos descritos en el presente Contrato. En virtud de la Concesión, **el Concesionario será responsable de la operación del Aeropuerto** (excluyendo el mantenimiento de aquellos servicios y funciones del Aeropuerto no otorgados en Concesión), de la asignación de slots para aterrizaje y despegue, de la prestación de los Servicios Aeroportuarios, y de aquellos Servicios de Aeronavegación a su cargo, conforme al Anexo 3 del presente Contrato, **del diseño y construcción de las Mejoras, y de la reparación, conservación y mantenimiento de los Bienes de Concesión, de conformidad con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos, durante la Vigencia de la Concesión.***
- [Énfasis y subrayado son agregados.]
387. Además, sobre la ejecución de las Mejoras, en el numeral 7 de la cláusula 5 del Contrato de Concesión se establece lo siguiente:
- 5.7. Ejecución de las Mejoras.** *Las **Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5. 6, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos***

Mínimos y los Estándares Básicos. El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario; solo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. Asimismo, en caso la construcción de las Mejoras sea ejecutada por empresas vinculadas, será de aplicación lo señalado en la Cláusula 5.7.3 del presente Contrato.

[Énfasis y subrayado son agregados.]

388. En cuanto a los Requisitos Técnicos Mínimos, en el numeral 51 de la cláusula 1 y en el numeral 1.1 del Anexo 14 del Contrato de Concesión se indica lo siguiente:

1.51" "**Requisitos Técnicos Mínimos**" significa aquellos **criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, mantenimiento y operación del Aeropuerto estipulados en la sección 1 del anexo 6 de las Bases, así como lo especificado en el Anexo 14 de este Contrato**, según sean modificados o actualizados periódicamente por el OSITRAN contando con la opinión del Concedente y el Concesionario, o a requerimientos de éstos, en el marco de las necesidades de las líneas aéreas y el transporte de pasajeros y carga, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario."

(...)

ANEXO 14 **REQUISITOS TÉCNICOS MÍNIMOS**

Requisitos Técnicos Mínimos

1.1 Introducción a los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM)

Los **RTMs aplicables serán aquellos regulados en la normativa de IATA para el Diseño de Aeropuertos (versión 10 o la que la reemplace), OACI, ACI o de entidades especializadas que por encargo de estas resultan aplicables para el caso específico**. Asimismo, serán aplicables la normativa de la DGAC, del Ministerio de Vivienda Construcción y Saneamiento e INDECI o las entidades que las sustituyan. En el caso que exista contradicción entre las normas, se dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión.

(...)

[Énfasis y subrayado son agregados.]

389. Como se desprende del Contrato de Concesión, el Concesionario es responsable de la ejecución de las Mejoras y cuenta con discrecionalidad para definir la forma en que estas se implementan, siempre que se asegure el cumplimiento de los niveles de servicio y de los estándares de calidad establecidos contractualmente.
390. Por lo tanto, el rol del Ositrán consiste en verificar que las Mejoras que realiza el Concesionario se realicen acorde con lo que señala el Contrato de Concesión. En esa línea, en el marco de sus funciones, la GSF ha verificado que las Mejoras -entre ellas el Nuevo Terminal de Pasajeros- se encuentran alineadas con lo que señala el Contrato de Concesión y, en particular, que el dimensionamiento del Terminal permite cumplir con un nivel de servicio óptimo de IATA.
391. En el **argumento f)**, AETAI señala que, desde el punto de vista de la teoría económica, no es correcto el uso de la variable *proxy* de reconocimiento de inversiones. De acuerdo con AETAI, dicha variable va a captar las diferencias entre los montos inicialmente solicitados por el Concesionario y los finalmente aprobados por Ositrán, sin embargo, no se indica cómo se van a devolver las diferencias a los usuarios.

392. En primer lugar, es importante indicar que, en la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán se detalló el uso de la mencionada variable *proxy*, en particular, en los numerales 447 y 448 se indicó lo siguiente:

“447. Así, mediante el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN, 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. Al respecto, se observa que, LAP 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% (el detalle de los rubros de las inversiones consideradas se presenta en el ANEXO 4)

$$\text{RatioAjuste} = \frac{\text{Inversión reconocida}}{\text{Inversión solicitada}} = \frac{471\,354\,809}{508\,567\,583} = 92,68\%$$

448. Dicho porcentaje (92,68%) puede emplearse como una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador; por lo que, se considera adecuado ajustar las inversiones consideradas para calcular la TUUA de Transferencia por dicho porcentaje, esto con el fin de obtener un monto de inversiones más preciso.”⁸²

393. Así, cabe precisar que, en la etapa de comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán, AETAI ya se había pronunciado sobre no estar de acuerdo con el uso de la variable *proxy* al considerar su uso como poco serio⁸³. Al respecto, en los numerales 712 al 715 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán se analizó el comentario de AETAI indicando lo siguiente:

712. Sobre el uso de las variables *proxy*, es **importante precisar que estas son herramientas metodológicas válidas y pueden llegar a ser particularmente útiles en proyectos greenfield, en los cuales la infraestructura a ser utilizada para la prestación del servicio se encuentra en construcción o en etapa temprana de operación**. En estos escenarios, resulta imposible contar con datos definitivos y verificados sobre las inversiones efectivamente realizadas al momento de determinar la tarifa. Por tanto, el uso de variables *proxy* es válido en procedimientos tarifarios.

713. Así, dadas las características expuestas, no es posible comparar el presente procedimiento tarifario con procedimientos previos, en lo que al reconocimiento de inversiones corresponde. Sin perjuicio de ello, **considerando la imposibilidad de contar con el monto total de inversiones reconocidas por la GSF; se ha empleado una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones reconocidas, el cual es un procedimiento totalmente válido y que se encuentra debidamente sustentado, por lo que, no es correcto lo señalado por AETAI sobre que es poco serio el uso de una variable *proxy*.**

714. En cuanto a lo señalado por AETAI, sobre que el hecho de que no considerar en la determinación de la TUUA de Transferencia el monto de las inversiones que solamente se encuentren reconocidas haría que los usuarios asuman en las tarifas el poder monopólico de LAP, debe indicarse que **AETAI no ha presentado ningún sustento válido respecto a que el monto de las inversiones consideradas se encuentra sobreestimado, generando así un perjuicio para los usuarios.**

⁸² Cabe precisar que, en aceptación a un comentario de IATA se actualizó el valor de la variable *proxy* a 90,75%. Para mayor detalle ver el numeral 984 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán.

⁸³ En el numeral 703 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Regulador se recogió el mencionado comentario de AETAI:

703. Adicionalmente, **AETAI señala que la Nueva Propuesta Tarifaria está utilizando como variable *proxy* el porcentaje de las inversiones que hasta la fecha han sido reconocidas a LAP por parte del Ositrán. De acuerdo con AETAI, el criterio empleado por el Ositrán es poco serio** y lo que se espera en un proceso de fijación tarifaria es que el Ositrán sea consistente con lo actuado previamente, es decir, utilizar para el flujo de caja, únicamente inversiones que hayan sido reconocidas por el Regulador, y no utilizar variables *proxys*. De acuerdo con AETAI, en caso no fuera así, los usuarios estarían asumiendo en las tarifas el poder monopólico de LAP.

[Énfasis y subrayado son agregados.]

715. Por el contrario, en la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán, mediante la variable proxy, se está buscando aproximar el monto de las inversiones al monto de inversiones que serán reconocidas. Asimismo, como se ha indicado, en la sección V.1 Metodología de la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán, para determinar la TUUA de Transferencia se empleó la metodología de costos totalmente distribuidos, la cual se ha implementado mediante la aplicación de los flujos de caja descontados, que es una herramienta económica para calcular cuánto valen hoy los ingresos y costos que ocurrirán en el futuro. Así, se garantiza que la tarifa permita cubrir todos los costos sin generar beneficios económicos extraordinarios. Por consiguiente, no tiene sustento lo señalado por AETAI sobre que los usuarios estarían asumiendo en las tarifas el poder monopólico de LAP.

[Énfasis y subrayado son agregados.]

394. Como se observa, el uso de una variable *proxy* en el presente procedimiento tarifario es metodológicamente válido, dado que se trata de un proyecto *greenfield* en el que no es posible contar con información definitiva sobre las inversiones reconocidas al momento de la fijación tarifaria. En ese sentido, la variable *proxy* permite aproximar razonablemente el monto de inversiones que serán reconocidas.
395. Respecto a lo señalado por AETAI, en relación con la supuesta ausencia de un mecanismo para devolver eventuales diferencias a los usuarios, se advierte que dicha afirmación parte del supuesto de que, una vez concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones a cargo de la GSF, el porcentaje de ejecución de inversiones será menor al considerado en el cálculo de la TUUA de Transferencia. No obstante, AETAI no ha presentado sustento alguno que respalde dicha suposición; por el contrario, también podría ocurrir que dicho porcentaje resulte mayor. En ese contexto, al término de la vigencia de la tarifa (diciembre de 2029), el Regulador evaluará si corresponde establecer algún mecanismo de compensación
396. En virtud de lo expuesto, AETAI no ha presentado argumentos nuevos que desvirtúen la validez del uso de la variable *proxy* para el reconocimiento de inversiones. Como se ha explicado, dicho uso se encuentra adecuadamente sustentado, considerando las características propias de un proyecto *greenfield* y la imposibilidad de contar con información del reconocimiento total de las inversiones al momento de la fijación tarifaria. Por tanto, se desestima el punto f) del argumento formulado por AETAI.
397. En el **argumento g)**, AETAI señala que el principal problema, sobre el cual no se pronuncia Ositrán, es que en el Contrato de Concesión las áreas comunes forman parte del terminal, en consecuencia, se encuentran plenamente financiadas por la TUUA de Salida u Origen. De acuerdo con AETAI, en ninguna parte del Contrato de Concesión, los pasadizos se subdividen en función del número de pasajeros. Por el contrario, y como ha sido reiteradamente mencionado por AETAI, el Contrato de Concesión únicamente menciona “salas de conexión”⁸⁴ porque resulta obvio que las áreas comunes son plenamente financiadas por la TUUA de Salida u Origen.
398. Al respecto, debe indicarse que este argumento de AETAI tampoco es nuevo. Durante el procedimiento tarifario, AETAI ha sostenido que las inversiones relacionadas con la TUUA de Transferencia ya se encontraban financiadas con la TUUA de origen y, contrariamente a lo argumentado por AETAI, dicho argumento fue debidamente analizado y desestimado en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán. En particular, en los numerales 596 al 600 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán se indica lo siguiente:

596. Según se aprecia del comentario de AETAI, este plantea que las inversiones de la TUUA de Transferencia ya estarían consideradas en la TUUA Internacional y Nacional, ello,

⁸⁴ Se asume que AETAI se refiere a las “Áreas de pasajeros en tránsito” que es uno de los servicios que los pasajeros tienen a su disposición de acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

debido a que la sala de pasajeros en tránsito está financiada con la recaudación del TUUA del aeropuerto. Al respecto, señala que, en el punto 2.1.5 de la subsección 2.1 titulada “Servicios Aeroportuarios en relación a la TUUA” de la sección 2 titulada “Operaciones No Principales” del Anexo 3 del Contrato de Concesión, se señala que, la sala de pasajeros en tránsito es un ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones o escalas de vuelos internacionales. Por ello, **a su juicio, según el Contrato de Concesión los “ambientes especialmente acondicionados para pasajeros en conexión” con sus respectivos pasadizos, se encuentran cubiertos con el TUUA de origen conforme al Anexo 3 de dicho contrato, por lo que no existiría sustento contractual para asignar inversión al servicio de pasajeros en conexión o transferencia.**

597. Sobre el particular, debe decirse que, como lo advierte AETAI, la sala de pasajeros en tránsito es solo uno (1) de los veinticinco (25) servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición. Y, a su vez, los veinticinco (25) servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición son una porción de los treinta y dos (32) servicios que reciben los pasajeros que pagan la TUUA Internacional y Nacional. Así, por ejemplo, los pasajeros en transferencia podrán beneficiarse de servicios como climatización, iluminación, señalética (vertical y horizontal), sistemas de información de vuelos, servicios higiénicos, las áreas de embarque, entre otros.

598. Teniendo en consideración que los servicios que se encontrarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia se brindarán en el Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual es tres veces más grande que el actual, y requerirá contar con más personal, nuevos equipos y sistemas; **la metodología que se ha empleado para calcular la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos. De acuerdo con esta metodología, se reconocen tanto los costos directos e indirectos relacionados con los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia, garantizando así que la TUUA de Transferencia reconozca solamente la parte de costos e inversiones relacionados con los pasajeros de transferencia y no se consideran la parte de los costos (directos ni indirectos) que les corresponden a los otros tipos de pasajeros.**

599. Finalmente, no está demás reiterar que, a través de la Adenda N° 6, se incorporó que a partir de la puesta en operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC se cobrará la TUUA de Transferencia a los pasajeros en transferencia, siendo precisamente en aplicación de dicho mandato contractual que el Regulador ha iniciado el presente procedimiento orientado a determinar dicha Tarifa.

600. Por tanto, **considerando que la TUUA de Transferencia se ha calculado considerando todos los servicios que se encuentran a disposición de los pasajeros en transferencia, de acuerdo con el literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 del Contrato de Concesión, interpretado mediante la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN, se desestima el comentario de AETAI.**

[Énfasis y subrayado son agregados.]

399. Como se observa, la TUUA de Transferencia reconoce tanto los costos como las inversiones relacionadas con los servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición. En este sentido, los pasajeros en transferencia tienen a su disposición señalización, sistemas de información, sistemas de climatización, iluminación, limpieza, servicios higiénicos, entre otros, los cuales forman parte integral de la experiencia de conexión.
400. Adicionalmente, el diseño del Nuevo Terminal de Pasajeros -cuya dimensión es aproximadamente tres veces mayor que la del terminal anterior- ha sido concebido considerando explícitamente los flujos de todos los pasajeros (los de transferencia y los demás). En consecuencia, una parte de las inversiones en áreas comunes responde directamente a la necesidad de absorber el volumen del tráfico de transferencia, por lo que resulta económicamente justificado que la TUUA de Transferencia contribuya a la recuperación de dichos costos e inversiones.

401. En esa línea, sostener – como lo hace AETAI – que las áreas comunes se encuentran “plenamente financiadas” por la TUUA de origen conduce a una distorsión tarifaria, pues implicaría que los pasajeros de origen subsidien total o parcialmente a los pasajeros en transferencia -lo que se encuentra prohibido por el Contrato de Concesión⁸⁵- pese a que estos últimos también se benefician de la infraestructura y servicios provistos en dichas áreas.
402. Así, el hecho de que el Contrato de Concesión haga referencia específica al “Área para pasajeros en tránsito”⁸⁶ no excluye que otras áreas del terminal se encuentren a disposición de los pasajeros en transferencia, ni impide que los costos e inversiones asociados a dichas áreas sean asignados de manera proporcional y razonable mediante metodologías de costos reconocidas por la práctica regulatoria.
403. De otro lado, AETAI señala que, si se aplican los *drivers* de Ositrán, entonces, en un edificio de cuatro pisos, el propietario del departamento del cuarto piso tendría que pagar más por servicios y mantenimiento del departamento porque utiliza la escalera hasta el cuarto piso, pero resulta obvio que esto no sucede. A su parecer, los *drivers* de Ositrán para las áreas comunes estarían inflando artificialmente el monto de las inversiones del servicio de TUUA de Transferencia a través de un criterio de imputación arbitraria, que no refleja el costo real del servicio sino un reparto ficticio.
404. Respecto del uso de los *drivers* empleados por Ositrán, en la sección F se ha efectuado un análisis detallado y exhaustivo de cada uno de los argumentos formulados por AETAI. No obstante, corresponde precisar que AETAI parte de un supuesto equivocado al pretender que la infraestructura y los costos asociados se asignen exclusivamente en función del uso efectivo o real de los servicios por parte de los pasajeros en transferencia. Al respecto, debe reiterarse que la TUUA de Transferencia no remunera el uso sino la disponibilidad permanente de los servicios que el Concesionario pone a disposición de los pasajeros en transferencia, con independencia de que estos sean utilizados o no en cada caso concreto. A modo ilustrativo, los servicios higiénicos se encuentran permanentemente a disposición de los pasajeros, los utilicen o no durante su conexión, lo cual no implica ni justifica la aplicación de tarifas diferenciadas en función de su uso efectivo.
405. En virtud de lo expuesto, la TUUA de Transferencia se ha calculado considerando todos los servicios que se encuentran a disposición de los pasajeros en transferencia, de acuerdo con el literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 del Contrato de Concesión, interpretado mediante la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN; por lo que **se desestima el argumento g) de AETAI.**

⁸⁵ En el numeral 3 de la cláusula 7 del Contrato de Concesión se indica lo siguiente:

7.3 **Prohibición de Subsidios Cruzados.** *El Concesionario y/o el Operador no debe utilizar los ingresos provenientes de la prestación de servicios sujetos al régimen de regulación para subsidiar de manera cruzada otros servicios, sean regulados o no.*

⁸⁶ Llamadas por AETAI como “salas de conexión”

F. Cuestionamiento relativo a los *drivers* empleados para la determinación de la TUUA de Transferencia

F.1. Argumentos de AETAI

406. AETAI critica los *drivers* utilizados en el cálculo de la TUUA de transferencia pues, en su opinión, estos no se condecirían con los utilizados en otros reguladores de aeropuertos y no permitirían establecer el consumo efectivo de los servicios que estarían comprendidos en la TUUA de Transferencia. En particular:

- a) De acuerdo con AETAI, los reguladores de aeropuertos coinciden en que los *drivers* de un modelo bajo la metodología de costos totalmente distribuidos deben: (i) basarse en la causalidad operativa, (ii) evitar la doble asignación o la sobreasignación, (iii) reflejar el uso real del aeropuerto, (iv) minimizar la arbitrariedad, (v) no generar beneficios extraordinarios.

AETAI también señala que, para definir *drivers* eficientes, primero se clasifican los costos e inversiones en: directos (solo sirven a los pasajeros en transferencia, por lo que el 100% se les asigna a dichos pasajeros), compartidos⁸⁷ (entre los pasajeros en transferencia y los de origen/destino) y no consumidos por los pasajeros en transferencia (no sirven a los pasajeros en transferencia por lo que dichos costos no se le asignan).

Asimismo, AETAI señala que una metodología de costos totalmente distribuidos bien aplicada para aeropuertos no puede basarse en áreas en m² ni en supuestos arbitrarios, sino en un entendimiento técnico del uso real del aeropuerto. Según, AETAI, los únicos *drivers* eficientes y aceptables internacionalmente son:

- Asignación directa a áreas exclusivas.
- Pasajeros-minuto para costos variables.
- Contribución al pico de inversiones en capacidad.
- Área efectivamente utilizada, solo para costos fijos indivisibles.
- Asignación cero para servicios que la transferencia no usa.

⁸⁷ En el caso de los costos e inversiones compartidos, AETAI señala que estos deben asignarse mediante *drivers* que se basen en causalidad; y los clasifica en:

- Costos que dependen del flujo de pasajeros (variables con pasajeros): son costos en los que el uso está correlacionado con la cantidad y el tiempo de presencia del pasajero. De acuerdo con AETAI el *driver* recomendado es el "Pasajero-Minuto en Área Común", el cual permite medir el uso real, no el tamaño físico del área. Además, evita atribuir costos innecesarios cuando el pasajero de transferencia permanece menos tiempo o circula por menos zonas y captura diferencias entre los flujos DOM-DOM, INT-INT, DOM-INT, etc.
- Costos que dependen del uso de capacidad del aeropuerto, como la ampliación del terminal, sistemas de aire acondicionado, infraestructura estructural compartida, mantenimiento mayor del terminal. De acuerdo con AETAI el *driver* recomendado es la "Contribución al Pico de Demanda (*Peak Load Contribution*)" De acuerdo con AETAI, no todos los pasajeros generan capacidad, sino solo los que están presentes simultáneamente. Por ejemplo, el pasajero de transferencia suele tener un tiempo de permanencia menor, por lo que no siempre contribuye al pico de la misma manera.
- Costos que son independientes del flujo de pasajeros (fijos): como iluminación general, vigilancia general, aire acondicionado (no ajustable por flujo), depreciación del edificio y mantenimiento estructural no relacionado con el uso. De acuerdo con AETAI, estos costos no pueden asignarse por pasajero, ni por m², porque son indivisibles, no varían con la cantidad de pasajeros y no dependen del tipo de pasajero. Por tanto, señalan que el *driver* recomendado es la proporción del área realmente utilizada por el flujo; sin embargo, según AETAI, esto no es equivalente a los m² del terminal, sino que debe usarse el área estrictamente asociada al flujo, mapeada por la ingeniería del terminal. Por ejemplo, el área de pasillos efectivamente utilizada por la ruta INT-DOM o el área lateral utilizada por la transferencia (si existe un pasillo separado).

Cualquier otra metodología sobrecarga la TUUA de Transferencia, generando ganancias extraordinarias para el operador y vulnerando principios regulatorios básicos.

- b) Según AETAI, los *drivers* empleados por Ositrán no permiten establecer el consumo efectivo de los servicios que estarían comprendidos en la TUUA de Transferencia, debido a que:
- Son demasiado agregados, no capturan el uso real de la infraestructura y de los servicios ni los tiempos reales de permanencia.

Ositrán emplea como *driver* principal la proporción de área en m² que los pasajeros de transferencia “ocupan” en el terminal sin diferenciar qué áreas usan transferencia. En su opinión, este *driver* asume equivocadamente que el uso del área común es proporcional al espacio físico, que cada tipo de pasajero “demanda área” en proporción directa a su número y que el consumo de los servicios (limpieza, iluminación, vigilancia, seguridad, mantenimiento) es equivalente por metro cuadrado. Según las buenas prácticas revisadas, ninguna de estas hipótesis se sostiene ni operacional ni económicamente⁸⁸.

AETAI precisa que los pasajeros en transferencia no ocupan áreas exclusivas, sino que son flujos dinámicos con tiempos de permanencia muy diferentes a los de los pasajeros de origen. Por eso, la demanda de servicios no está correlacionada con el área en m² (por ejemplo, la iluminación no se consume por pasajero, sino por área física habilitada). Los pasajeros de transferencia usan solo parte del flujo del edificio, y en muchos casos transitan rápidamente, sin utilizar servicios como *check-in*, zonas *landside* o filtros migratorios. Al utilizar el área en m² como *driver* común, el Regulador asigna a los pasajeros de transferencia una parte de los costos de infraestructura que no consumen, lo que eleva artificialmente su costo imputado y por ende la tarifa de transferencia lo que se generan beneficios extraordinarios para el Concesionario.

- No cuentan con sustento operativo, por lo que no reflejan adecuadamente el flujo real de pasajeros, las áreas utilizadas, ni el consumo de servicios auxiliares. Así, según AETAI los *drivers* empleados por el Ositrán no se basan en causalidad económica ni distinguen entre contribución a la capacidad y la transferencia ocasional.

F.2. Argumentos de IATA

407. De acuerdo con IATA, Ositrán ha aplicado una metodología de costos distribuidos, asignando costos conjuntos mediante *drivers* como el área en m² y otros criterios de reparto general, los cuales no reflejarían el consumo real ni la causalidad económica del servicio brindado al pasajero en transferencia.

⁸⁸ Sobre este punto AETAI hace referencia a las páginas 65 y 66 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Regulador

F.3. Evaluación de las Gerencias

Argumento de AETAI	Los <i>drivers</i> utilizados en el cálculo de la TUUA de transferencia no se condicen con los utilizados en otros reguladores de aeropuertos y no permitirían establecer el consumo efectivo de los servicios que estarían comprendidos en la TUUA de Transferencia, por lo que, los <i>drivers</i> empleados por Ositrán carecen de sustento operativo.
Argumento de IATA	Los <i>drivers</i> empleados por el Ositrán no reflejan el consumo real ni la causalidad económica del servicio brindado al pasajero en transferencia.

408. Estas Gerencias advierten que el argumento de AETAI que señala que los *drivers* empleados por el Ositrán no reflejan el consumo real; al respecto, dicho argumento fue presentado en la etapa de comentarios y fue analizado y desestimado por el Ositrán; como se detallará más adelante. Sin embargo, se observa que AETAI ha presentado mayor detalle de sus argumentos, los cuales se analizarán en esta sección. En cuanto al comentario de IATA, este es un argumento nuevo que no se había presentado en la etapa de comentarios y también se analiza en esta sección.
409. En el argumento a) de AETAI, los Usuarios intermedios señalan que los reguladores de aeropuertos coinciden en que los *drivers* de un modelo bajo la metodología de costos totalmente distribuidos deben presentar determinadas características, como:
- Basarse en la causalidad operativa.
 - Evitar la doble asignación o la sobreasignación.
 - Reflejar el uso real del aeropuerto.
 - Minimizar la arbitrariedad.
 - No generar beneficios extraordinarios.
410. Al respecto, en primer lugar, debe indicarse que la afirmación de AETAI según la cual “los reguladores de aeropuertos coinciden” en un conjunto específico de características de los *drivers* no se encuentra debidamente sustentada en la medida que no se han remitido referencias bibliográficas, estudios técnicos, documentos regulatorios ni pronunciamientos de otros organismos reguladores que respalden dicha aseveración. Si bien es cierto que la literatura regulatoria reconoce principios generales como la causalidad y la eficiencia, ello no implica la existencia de un consenso rígido ni excluyente sobre los *drivers* que deben emplearse en todos los aeropuertos y servicios. En la práctica regulatoria internacional, los reguladores admiten múltiples aproximaciones de asignación de costos, siempre que estas sean transparentes, razonables, consistentes y proporcionales al nivel de información disponible. Por tanto, el argumento de “coincidencia regulatoria” es una generalización no demostrada por AETAI.
411. Sin perjuicio de lo señalado, debe indicarse que el principio de causalidad operativa no exige necesariamente una relación directa y perfectamente observable entre cada costo y cada servicio. En servicios aeroportuarios, una parte significativa de los costos corresponde a infraestructura común, servicios de apoyo transversales y costos fijos indivisibles; por lo que la causalidad se establece de manera económica y funcional, no mediante una medición física directa del consumo. Así, el uso de *drivers* como áreas o participación de los pasajeros en transferencia en el total de pasajeros movilizados no vulnera el principio de causalidad, sino que lo operacionaliza cuando el consumo real no es observable.

412. En segundo lugar, con relación a que debe evitarse que los *drivers* generen una doble asignación; debe indicarse que esto no depende *per se* del *driver* que se elija, sino de que se identifique de manera previa si el costo o inversión es de uso exclusivo, se comparte con otros usuarios o no está relacionado con los servicios, en este caso en particular, de los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia.
413. Asignar un costo compartido mediante un *driver* como área o participación de los pasajeros no equivale a tratarlo como exclusivo, sino a distribuirlo de forma razonable entre los servicios que se benefician de dicho costo. Como se observa, AETAI está confundiendo la existencia de costos comunes con una supuesta sobreasignación de los costos.
414. En tercer lugar, en cuanto a que los *drivers* deben reflejar el uso real del aeropuerto, debe indicarse que, como se explicó en reiteradas oportunidades en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Regulador⁸⁹, la TUUA de Transferencia remunera a los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia, no por su uso efectivo.
415. En efecto, los servicios comprendidos en la TUUA de Transferencia son, en su mayoría, de naturaleza común e indivisible, y se prestan de forma permanente en el terminal, con independencia del tiempo de permanencia o de la intensidad de uso puntual de los pasajeros. En ese sentido, el criterio económicamente relevante para su remuneración no es el “uso real” medido en términos de tiempo de tránsito o consumo marginal, sino la existencia, disponibilidad y operación de la infraestructura y de los servicios, los cuales deben estar plenamente habilitados para atender a los pasajeros en transferencia en todo momento⁹⁰.
416. En cuarto lugar, AETAI sostiene que el uso de *drivers* como el área en m² o *drivers* que carecen de sustento operativo (al no reflejar el uso real) genera arbitrariedad. Al respecto, debe precisarse que calificar el uso del área en m² como un *driver* “grueso” o arbitrario carece de sustento técnico. El argumento de AETAI parte del supuesto de que el área construida no constituye un determinante relevante de los costos de inversión o que no tiene incidencia directa en determinados costos operativos, tales como energía o limpieza, lo cual resulta carente de razonabilidad.

⁸⁹ A manera de ejemplo, se pueden revisar los numerales 598 y 600 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán:

598. *Teniendo en consideración que los servicios que se encontrarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia se brindarán en el Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual es tres veces más grande que el actual, y requerirá contar con más personal, nuevos equipos y sistemas; la metodología que se ha empleado para calcular la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos. De acuerdo con esta metodología, **se reconocen tanto los costos directos e indirectos relacionados con los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia**, garantizando así que la TUUA de Transferencia reconozca solamente la parte de costos e inversiones relacionados con los pasajeros de transferencia y no se consideran la parte de los costos (directos ni indirectos) que les corresponden a los otros tipos de pasajeros.*

(...)

600. *Por tanto, considerando que la **TUUA de Transferencia se ha calculado considerando todos los servicios que se encuentran a disposición de los pasajeros en transferencia**, de acuerdo con el literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 del Contrato de Concesión, interpretado mediante la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN, **se desestima el comentario de AETAI.***

[Subrayado y énfasis son agregados.]

⁹⁰ Por ejemplo, los pasajeros en transferencia tienen a su disposición servicios de atención médica, no todos los pasajeros requieren un servicio de atención médica pero este servicio está disponible en caso de que sea requerido.

417. En efecto, el empleo del área en m² como *driver* para la asignación de inversiones y costos constituye una herramienta ampliamente utilizada en la práctica regulatoria y de ninguna manera puede considerarse arbitraria. Más aún, el uso de áreas en m² como *driver* ha sido considerado en otros procedimientos regulatorios conducidos por Ositrán, como la determinación de cargos de acceso por el uso de las Facilidades Esenciales en el AIJC, incluso a propuesto por las propias aerolíneas⁹¹.
418. De otro lado, si bien es cierto que la utilización de *drivers* carentes de sustento operativo puede generar resultados arbitrarios y distorsionar las tarifas calculadas, dicha situación es claramente distinta del uso del *driver* basado en m², el cual sí presenta una relación de causalidad verificable. En consecuencia, no resulta correcto equiparar el uso de los metros cuadrados como *driver* con aquellos *drivers* que carecen de sustento técnico u operativo.
419. En quinto lugar, AETAI señala que los *drivers* no deben generar beneficios extraordinarios, aspecto en el que se coincide plenamente, en tanto los *drivers* utilizados en los procesos de asignación de costos deben reflejar de manera razonable y objetiva la **puesta a disposición de los servicios a los pasajeros en transferencia**, tal como sucede con los *drivers* empleados en la determinación de la TUUA de Transferencia. Así, cabe recordar que, la metodología de costos totalmente distribuidos, que ha sido empleada para la determinación de la TUUA de Transferencia, se ha implementado mediante el flujo de caja descontado, con lo cual, el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación e impuestos); es decir, generan un valor actual neto (VAN) igual a cero. De esta manera, se asegura la sostenibilidad de la oferta de los servicios materia de fijación tarifaria, y se evita la existencia de beneficios económicos extraordinarios
420. En resumen, los criterios enunciados por AETAI corresponden a principios generales, pero su interpretación como requisitos estrictos y excluyentes resulta técnicamente incorrecta. La metodología de costos totalmente distribuidos admite el uso de diversos *drivers*, incluida el área, siempre que estos sean razonables, transparentes y consistentes, sin que ello implique arbitrariedad, doble asignación, ni generación de beneficios extraordinarios.
421. De otro lado, AETAI también señala que, para definir *drivers* eficientes, primero se clasifican los costos e inversiones en directos, compartidos y no consumidos por los pasajeros en transferencia. Al respecto, tal como detalló en la sección V.5 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Regulador, para determinar la TUUA de Transferencia, se clasificó a las inversiones en inversiones exclusivas, inversiones comunes e inversiones indirectas; donde las primeras son inversiones relacionadas exclusivamente a los pasajeros en transferencia por lo cual se asignan en su totalidad a la TUUA de Transferencia; mientras que las inversiones comunes e indirectas benefician a más tipos de usuarios, por lo que se asigna solo una parte. En tal sentido, lo señalado por AETAI está en línea con el procedimiento seguido por el Ositrán.
422. Asimismo, AETAI afirma que los únicos *drivers* eficientes y aceptables internacionalmente son: asignación directa a áreas exclusivas, pasajeros-minuto para costos variables, contribución al pico de inversiones en capacidad, área efectivamente utilizada solo para costos fijos indivisibles, asignación cero para servicios que la transferencia no usa. De acuerdo con AETAI, cualquier otra metodología sobrecarga el TUUA de Transferencia, generando ganancias extraordinarias para el operador y vulnerando principios regulatorios básicos.

⁹¹ A manera de ejemplo se encuentra el procedimiento de emisión del Mandato de Acceso para prestar el servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Almacén y Oficinas Ejecutivas) en el AIJC, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2022-CD-OSITRAN, en el cual se empleó el metro cuadrado como *driver* para asignar costos.

423. Sobre el particular, debe indicarse que el argumento de AETAI parte de una premisa incorrecta: que existiría un conjunto cerrado y universalmente aceptado de *drivers* para la asignación de costos aeroportuarios. Sin embargo, no existe a nivel internacional una metodología única ni *drivers* exclusivos para la asignación de costos en aeropuertos. Por el contrario, la asignación de costos depende de múltiples factores, como la naturaleza del servicio, del nivel de desagregación de la información disponible, la materialidad económica de los costos a asignar, entre otros. En ese sentido, los *drivers* mencionados por AETAI no son los únicos técnicamente válidos, ni su uso resulta obligatorio en todos los casos, por lo que la exclusión automática de otros *drivers* carece de sustento técnico.
424. Asimismo, AETAI asume que cualquier metodología distinta a la que propone sobrecarga la TUUA de Transferencia; sin embargo, no ha sustentado dicha afirmación. Así, la supuesta sobrecarga podría acreditarse si se demuestra por ejemplo que los costos asignados no guardan relación causal con los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia o que se están considerando costos no relacionados con los mencionados servicios. En ausencia de dicha demostración cuantitativa, la afirmación de “ganancias extraordinarias” constituye una conjetura, no un resultado técnico.
425. En virtud de lo expuesto, pretender imponer un conjunto rígido de *drivers* para todos los procedimientos tarifarios, sin considerar las características propias de caso ni las limitaciones de información, sí podría generar distorsiones regulatorias. En virtud de lo expuesto, **se desestima el argumento a) de AETAI.**
426. Con relación al **argumento b)**, AETAI señala que los *drivers* empleados por Ositrán no permiten establecer el consumo efectivo de los servicios que estarían comprendidos en la TUUA de Transferencia, debido a que estos son demasiado agregados, no capturan el uso real de la infraestructura y de los servicios ni los tiempos reales de permanencia.
427. De acuerdo con AETAI, Ositrán emplea como *driver* principal la proporción de área en m² que los pasajeros de transferencia “ocupan” en el terminal sin diferenciar qué áreas usan transferencia. En su opinión, este *driver* asume equivocadamente que el uso del área común es proporcional al espacio físico, que cada tipo de pasajero “demanda área” en proporción directa a su número y que el consumo de los servicios (limpieza, iluminación, vigilancia, seguridad, mantenimiento) es equivalente por m². Según AETAI, de acuerdo con las buenas prácticas revisadas, ninguna de estas hipótesis se sostiene ni operacional ni económicamente.
428. En primer lugar, debe indicarse que AETAI ya había manifestado su disconformidad con los *drivers* empleados por Ositrán en sus comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán, porque según AETAI, dichos *drivers* serían muy gruesos y no estimarían el consumo que los pasajeros en transferencia realizan sobre los servicios que comparten con la TUUA de Origen⁹². Al respecto, en los numerales 762 al 768 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán se analizó el comentario de AETAI señalando lo siguiente:

⁹² Cabe precisar que, acuerdo con el numeral 38 del documento “COMENTARIOS A LA SEGUNDA VERSIÓN DE LA PROPUESTA TARIFARIA DE TUUA DE TRANSFERENCIA EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ – AIJCH”, adjunto a la Carta N° 0086-2025-GG/AETAI, mediante la cual AETAI remitió sus comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán, se señaló:

38. Los *drivers* que utiliza el OSITRAN-LAP no permiten establecer el consumo efectivo de los servicios que estarían comprendidos en el TUUA de Transferencia. Es decir, los *drivers* utilizados por el Regulador son bastante gruesos y sobre estiman las inversiones y costos que le corresponde al servicio porque no estiman cuanto realmente están consumiendo los pasajeros de transferencia de los servicios que comparten con el TUUA de Origen.

Para que los *drivers* propuestos por el Regulador funcionen sería necesario contar con la cuantificación de cuánto luz consume o cuánto pasadizo demandan los pasajeros de transferencia, sin embargo, ello no sería viable. En realidad, los *drivers* que pretenden medir estas demandas u ofertas no tienen ningún sustento en lo operativo ni en lo económico. Estas inconsistencias en los *drivers* utilizados por OSITRAN-LAP, se refleja en los beneficios extraordinarios que le está generando la tarifa propuesta por OSITRAN a LAP.

(...)

*“762. Con relación al **punto d) del comentario v)**, AETAI señala que los drivers que utiliza el Ositrán no permiten establecer el consumo efectivo de los servicios que estarían comprendidos en la TUUA de Transferencia. Es decir, los drivers utilizados por el Regulador serían bastante gruesos y sobre estimarían las inversiones y costos que le corresponden al servicio porque no estiman cuánto realmente están consumiendo los pasajeros de transferencia de los servicios que comparten con la TUUA de Origen. Asimismo, AETAI señala que, para que los drivers propuestos por el Regulador funcionen, sería necesario contar con la cuantificación de cuánta luz consume o cuánto pasadizo demandan los pasajeros de transferencia, sin embargo, ello no sería viable. De acuerdo con AETAI, estas supuestas inconsistencias en los drivers utilizados por el Ositrán reflejan los beneficios extraordinarios que le está generando la tarifa propuesta por el Ositrán a LAP.*

763. Al respecto, y como se ha indicado en reiteradas ocasiones en este documento, la TUUA de Transferencia se ha calculado considerando todos los servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disponibilidad; esto de acuerdo con el literal a) del numeral 1.1. de la sección “Régimen de tarifas y precios aplicables” del Anexo 5 del Contrato de Concesión, interpretado mediante la Resolución de Presidencia N° 0003-2025-PD-OSITRAN123. Por lo tanto, no se mide el uso efectivo sino la disponibilidad de los servicios que tienen los pasajeros de transferencia.

764. Adicionalmente, y como se señaló en la sección V.5 de la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador, los pasajeros de transferencia tendrán acceso tanto a las áreas exclusivas como a las comunes, donde las áreas exclusivas serán zonas que solamente serán usadas por los pasajeros de transferencia; mientras que las áreas comunes son zonas que serán compartidas tanto por pasajeros de transferencia como por otro tipo de pasajeros.

765. Dado que se conocen las dimensiones de las áreas exclusivas, de las áreas comunes; y del Nuevo Terminal de Pasajeros en su conjunto, asignar las inversiones en dichas áreas mediante drivers de área (expresado en metros cuadrados) se considera el método más preciso, ya que permite reflejar de manera más adecuada la disponibilidad del activo. Por lo expuesto, los drivers empleados en la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán se encuentran debidamente sustentados.

766. En cuanto a lo señalado por AETAI, en el sentido que los drivers empleados por el Ositrán reflejan los beneficios extraordinarios que le está generando la TUUA de Transferencia a LAP, debe indicarse que la metodología de costos totalmente distribuidos, que ha sido empleada para la determinación de la TUUA de Transferencia, se ha implementado mediante el flujo de caja descontado. Así, el valor actual de los ingresos es igual al valor actual de los costos económicos (costos operativos, inversiones, depreciación e impuestos); es decir, generan un valor actual neto (VAN) igual a cero. De esta manera, se asegura la sostenibilidad de la oferta de los servicios materia de fijación tarifaria, y se evita la existencia de beneficios económicos extraordinarios.

767. Como se aprecia, la metodología empleada para la determinación de la TUUA de Transferencia garantiza que no existan beneficios económicos extraordinarios a favor de LAP.

*768. En virtud de lo expuesto, de conformidad con el Contrato de Concesión, no se está determinando la TUUA de Transferencia por el uso de los servicios que realizan los pasajeros de transferencia sino por la disponibilidad de estos; asimismo, los drivers empleados en la Nueva Propuesta Tarifaria se encuentran debidamente sustentados y no generan una ganancia extraordinaria para el Concesionario. Por lo que, **se desestima el punto d) del comentario v) de AETAI”.***

429. Como se observa, el comentario de AETAI fue analizado y desestimado en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán, indicándose que la TUUA de Transferencia se determina en función a la disponibilidad de los servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición y no por el uso real de los servicios.

430. En efecto, tal como se indicó en la respuesta al argumento a), en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán se señaló en reiteradas oportunidades que la TUUA de Transferencia remunera a los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia y no por el uso real de estos. A manera de ejemplo, se citan los numerales 598 y 682 del mencionado informe con las referencias que señalan que la TUUA de Transferencia remunera la puesta a disposición de los servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición:

*“598. Teniendo en consideración que los servicios que se encontrarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia se brindarán en el Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual es tres veces más grande que el actual, y requerirá contar con más personal, nuevos equipos y sistemas; la metodología que se ha empleado para calcular la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos. De acuerdo con esta metodología, **se reconocen tanto los costos directos e indirectos relacionados con los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia**, garantizando así que la TUUA de Transferencia reconozca solamente la parte de costos e inversiones relacionados con los pasajeros de transferencia y no se consideran la parte de los costos (directos ni indirectos) que les corresponden a los otros tipos de pasajeros.*

(...)

*682. Así, al considerar que los pasajeros de transferencia tendrán a su disposición servicios que se brindarán en el Nuevo Terminal de Pasajeros (cuya dimensión es el triple del antiguo terminal, por lo que requerirá contar con más personal, nuevos equipos y sistemas); la metodología que se ha empleado para calcular la TUUA de Transferencia es la de costos totalmente distribuidos. **Dicha metodología reconoce tanto los costos directos como los indirectos relacionados con los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia**, garantizando así que la TUUA de Transferencia reconozca solamente la parte de costos e inversiones relacionados con los pasajeros de transferencia y no se consideran la parte de los costos (directos ni indirectos) que les corresponden a los otros tipos de pasajeros”.*

[Subrayado y énfasis son agregados.]

431. Como se observa, queda claramente establecido que la TUUA de Transferencia ha sido calculada bajo un enfoque de remuneración de la disponibilidad de los servicios que están puestos a disposición de los pasajeros en transferencia, y no sobre la base del consumo individual o efectivo de dichos servicios. Este criterio, expresamente recogido y sustentado en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán, resulta consistente con la naturaleza común de los servicios involucrados y con la metodología de costos totalmente distribuidos.
432. Al respecto, es importante indicar que la infraestructura aeroportuaria debe ser diseñada para atender de forma segura y eficiente los flujos máximos esperados -particularmente en horas pico- incluyendo los pasajeros de transferencia, aun cuando su utilización efectiva sea menor en determinados momentos. En ese sentido, el costo relevante no es el consumo marginal, sino el costo de contar con la infraestructura y los servicios permanentemente habilitados para que el proceso de transferencia pueda realizarse en cualquier momento.
433. Por otro lado, AETAI precisa que, los pasajeros en transferencia no ocupan áreas exclusivas, sino flujos dinámicos con tiempos de permanencia muy diferentes a los de los pasajeros de origen. Por eso, la demanda de servicios no está correlacionada con el m² (por ejemplo, la iluminación no se consume por pasajero, sino por área física habilitada).

434. Sobre el particular, debe indicarse que dicho argumento parte de una premisa equivocada, al asumir que los costos de los servicios aeroportuarios varían proporcionalmente con el tiempo de permanencia de los pasajeros. En la práctica, la mayor parte de los costos incluidos en la TUUA de Transferencia corresponden a costos de capacidad, los cuales se generan por el solo hecho de mantener áreas habilitadas, operativas y seguras, con independencia de que los pasajeros permanezcan más o menos tiempo en ellas. Por ejemplo, la iluminación no se activa ni se desactiva en función del tiempo individual de permanencia, sino que responde al dimensionamiento físico y a la disponibilidad permanente del espacio. El hecho de que un pasajero circule menos tiempo no elimina la necesidad de que la infraestructura esté disponible para él, ni reduce los costos asociados a su existencia.
435. En ese sentido, los costos imputados mediante *drivers* basados en área medida en m² no son innecesarios, sino que corresponden a costos reales incurridos para mantener la infraestructura y los servicios disponibles para todos los pasajeros, incluidos los de transferencia. Reducir la asignación de costos únicamente en función del menor tiempo de permanencia implicaría desconocer la naturaleza de los costos de disponibilidad y podría generar una recuperación insuficiente de los costos.
436. En consecuencia, la TUUA de Transferencia remunera la capacidad instalada y su disponibilidad, condición indispensable para la prestación del servicio, por lo que, el concepto de “uso real” planteado por AETAI —basado en tiempos de permanencia— no es el criterio económicamente relevante para la asignación de los costos comprendidos en la TUUA de Transferencia. Por el contrario, el uso de *drivers* asociados a la infraestructura disponible, como las áreas en m², resulta más consistente con la naturaleza de los costos.
437. En cuanto a lo señalado por AETAI sobre que el Ositrán emplea como *driver* principal la proporción de áreas que los pasajeros de transferencia “ocupan” en el terminal sin diferenciar qué áreas usan transferencia; debe señalarse que esa afirmación no es correcta. En efecto, en la sección V.5. del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán se señala que las inversiones se clasifican en exclusivas, comunes e indirectas, de acuerdo con el siguiente detalle:

“V.5.1. Inversiones en áreas exclusivas

524. De acuerdo con la Propuesta de LAP, los pasajeros de transferencia tendrán un recorrido específico desde que realizan su desembarque en el AIJC, donde tendrán a su disposición áreas exclusivas, las cuales comprenden infraestructura y equipos diseñados únicamente para ellos (INT-INT y DOM-DOM) en el P20 del procesador. Al respecto, la Propuesta de LAP señala que el área exclusiva de los pasajeros INT-INT asciende a 2 017 m²; mientras que el de los pasajeros DOM-DOM en agregado es 515 m².
(...)

V.5.2. Inversiones en áreas comunes

541. Las inversiones en áreas comunes comprenden infraestructura y equipos necesarios para el funcionamiento del terminal en espacios que serán utilizados de manera compartida entre los pasajeros de transferencia y otros tipos de pasajero.
(...)

V.5.3. Inversiones indirectas

561. Las inversiones indirectas son aquellas que no están directamente relacionadas con el terminal de pasajeros, pero se realizan para poder darle seguimiento y continuidad a la ejecución de la construcción del proyecto. (...).

438. Como se observa, en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Regulador, en el análisis se hizo una diferenciación entre las zonas del nuevo terminal que estarán disponibles para ser utilizadas de manera exclusiva por los pasajeros en transferencia, las zonas que comparten los pasajeros en transferencia con otro tipo de pasajeros y las obras que benefician a ambos tipos de pasajeros y otras inversiones relacionadas con la atención de los pasajeros en transferencia (inversiones indirectas).
439. En particular, sobre las áreas comunes, en la Tabla 67 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Regulador se presenta la diferenciación de cada una de las áreas (por cada uno de los cuatro pisos) diferenciando el tipo de pasajeros que tienen a su disposición dichas áreas.

Tabla 67 Áreas Comunes, según tipo de pasajero

Nivel	Int llegadas	Dom llegadas	Int salidas	Dom salidas	INT-INT	DOM-DOM	DOM-INT	INT-DOM
P10 - Procesador								
Circulación 1 - Procesador	X				X			X
Circulación 2 - Procesador	X				X			X
Circulación 3 - Procesador						X		
Circulación 4 - Procesador		X				X		
P10 - Dique Swing								
Sala de Embarque - P10 - Dique Swing			X	X	X	X	X	X
Circulación 1 - P10 - Dique Swing			X	X	X	X	X	X
P20 - Procesador								
Circulación 1 - P20 - Procesador	X				X			X
Circulación 2 - P20 - Procesador						X	X	
P20 - Dique Int								
Circulación 1 - P20 - Dique Internacional	X				X			X
Áreas conexión Terminal con PUs tipo 1 - P20 - Dique Internacional			X		X		X	
Áreas conexión Terminal con PUs tipo 2 - P20 - Dique Internacional	X				X			X
P20 - Dique Swing								
Circulación 1 - P20 - Dique Swing	X				X			X
Áreas conexión Terminal con PUs tipo 1 - P20 - Dique Swing		X	X	X		X	X	X
Áreas conexión Terminal con PUs tipo 2 - P20 - Dique Swing	X				X			X
P30 - Procesador								
Circulación 1 - P30 - Procesador			X		X		X	
Circulación 2 - P30 - Procesador			X				X	
Circulación 3 - P30 - Procesador				X		X		X
P30 - Dique Dom								
Sala de Embarque - P30 - Dique Doméstico		X		X		X	X	X
Circulación 1 - P30 - Dique Doméstico		X		X		X	X	X
Áreas conexión Terminal con PUs tipo 1 y 2 - P30 - Dique Doméstico		X		X		X	X	X
P30 - Dique Int								
Sala de Embarque - P30 - Dique Internacional			X		X		X	
Circulación 1 - P30 - Dique Internacional			X		X		X	
P30 - Dique Swing-Parte								
Sala de Embarque - P30 - Dique Swing		X	X	X	X	X	X	X
Circulación 1 - P30 - Dique Swing		X	X	X	X	X	X	X
Circulación 2 - P30 - Dique Swing			X		X		X	
P40 - Dique Swing-Parte								
Circulación 1 - P40 - Dique Swing			X		X		X	

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

440. Como se aprecia, contrariamente a lo afirmado por AETAI, el Ositrán sí ha realizado una diferenciación de las zonas que son puestas a disposición de los pasajeros en transferencia.
441. AETAI también señala que, los pasajeros de transferencia usan solo parte del flujo del edificio, y en muchos casos transitan rápidamente, sin utilizar servicios como *check-in*, zonas *landside* o filtros migratorios. Y, que al utilizar m² como *driver* común, el Regulador asigna a los pasajeros de transferencia una parte de los costos de infraestructura que no consumen, lo que eleva artificialmente su costo imputado y por ende la tarifa de transferencia lo que se generan beneficios extraordinarios para el concesionario.
442. Sobre este punto, nuevamente debe indicarse que no es correcto lo señalado por AETAI sobre que los pasajeros en transferencia paguen por servicios que no utilizan.
443. En particular en la sección III.2 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Regulador se detallan los servicios que se encuentran a disposición de los pasajeros en transferencia; en particular, en la Tabla 2 se indica lo siguiente:

Tabla 2 Relación de servicios remunerados mediante la TUUA de Transferencia

N°	Servicios
Embarque/desembarque de pasajeros	
1	Área de embarque
2	Climatización
3	Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones
4	Transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave
5	Área para pasajeros en tránsito
6	Iluminación
7	Comunicaciones
Orientación	
8	Circuito cerrado de televisión
9	Señalización vertical
10	Señalización horizontal
11	Sistema de sonido
12	Sistema de información de vuelo
13	Servicio de información aeronáutica
Otras instalaciones y servicios	
14	Policía Nacional
15	Dirección general de transporte aéreo
16	Sanidad
17	Medios de comunicación
18	Fiscalía
19	Indecopi
20	Promperú
21	Ositrán
22	Servicios de atención médica
23	Seguridad aeroportuaria
24	Servicios higiénicos
25	Salas oficiales para autoridades

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Fuente: Nuevo Informe Tarifario Ampliado.

444. Así, se observa que la TUUA de Transferencia no está remunerando los servicios de *check-in*, carritos portaequipajes, área pública de circulación de equipaje, uso de áreas comunes para acompañantes, controles migratorios, entre otros, al ser servicios que no están puestos a disposición de los pasajeros en transferencia por encontrarse en la zona pública del aeropuerto.
445. Asimismo, como ya se explicó en párrafos previos en el caso de las inversiones que son en exclusividad de los pasajeros transferencia esas inversiones se asignan por completo a la TUUA de Transferencia; mientras que, en el caso de las inversiones comunes e indirectas, estas son asignadas tomando en consideración solamente las áreas que están a disposición de los pasajeros en transferencia.
446. Además, en reiteradas oportunidades en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Regulador se ha explicado que en la metodología de costos totalmente distribuidos se reconocen tanto los costos directos como los indirectos asociados a los servicios que se encuentran puestos a disposición de los pasajeros de transferencia, garantizando que la TUUA de Transferencia incorpore únicamente la parte de los costos e inversiones atribuible a dichos pasajeros y excluya aquella correspondiente a otros tipos de pasajeros. Así, en el numeral 598 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán se indica lo siguiente:

“598. Teniendo en consideración que los servicios que se encontrarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia se brindarán en el Nuevo Terminal de Pasajeros, el cual es tres veces más grande que el actual, y requerirá contar con más personal, nuevos equipos y sistemas; la metodología que se ha empleado para calcular la TUUA de Transferencia es la de costos

totalmente distribuidos. De acuerdo con esta metodología, se reconocen tanto los costos directos e indirectos relacionados con los servicios que estarán a disponibilidad de los pasajeros de transferencia, garantizando así que la TUUA de Transferencia reconozca solamente la parte de costos e inversiones relacionados con los pasajeros de transferencia y no se consideran la parte de los costos (directos ni indirectos) que les corresponden a los otros tipos de pasajeros”.

447. En consecuencia, se advierte que resulta incorrecto el argumento de AETAI según el cual los pasajeros en transferencia estarían pagando por servicios que no se encuentran a su disposición; por lo tanto, no existe un incremento artificial de la tarifa en favor de LAP.
448. Sin perjuicio de todo lo señalado, cabe precisar que se ha identificado una contradicción de criterios por parte de AETAI. En su recurso de reconsideración, AETAI presenta una lista cerrada de *drivers* que debe emplearse por ser, en su opinión, los únicos aceptados y con sustento; sin embargo, en el modelo que presentaron en la etapa de comentarios (modelo global que incorpora tanto a los ingresos por TUUA de origen y TUUA e Transferencia) a la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán, AETAI emplea como *driver* para asignar inversiones en su modelo a la participación de los ingresos de la TUUA sobre los ingresos totales de LAP⁹³. Siguiendo la lógica del recurso de reconsideración de AETAI, *dicho driver* no tendría ningún sustento ni económico ni operativo.
449. En virtud de lo expuesto, se observa que, la TUUA de Transferencia remunera por los servicios puestos a disposición de los pasajeros y no por el uso real de cada uno de los servicios; por lo que, los *drivers* empleados por Ositrán se encuentran alineados con la naturaleza operativa de la infraestructura aeroportuaria, y sí se basan en el principio de causalidad económica. Los pasajeros en transferencia, al formar parte de los flujos que el aeropuerto debe atender en condiciones de seguridad y continuidad, contribuyen a la necesidad de dimensionar, operar y mantener infraestructura y servicios comunes, aun cuando su tiempo de permanencia sea menor. Por tanto, existe una relación directa entre la existencia de pasajeros de transferencia y los costos de capacidad reconocidos. Por lo expuesto, se **desestima el punto b) del argumento de AETAI.**
450. De otro lado, **el argumento de IATA** señala que, Ositrán emplea *drivers* tales como el área en m² u otros criterios de reparto general, los cuales no reflejan el consumo real ni la causalidad económica del servicio brindado al pasajero en transferencia.
451. Al respecto, y como se ha indicado en la respuesta a los argumentos de AETAI, la TUUA de Transferencia se ha calculado bajo un enfoque de remuneración de la disponibilidad de los servicios que los pasajeros en transferencia tienen a disposición, y, no sobre la base del consumo individual o efectivo de dichos servicios. Este criterio, se encuentra expresamente recogido y sustentado en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán, el cual resulta consistente con la naturaleza común de los servicios involucrados y con la metodología de costos totalmente distribuidos.

⁹³ Para mayor detalle revisar el literal g) del numeral v del párrafo 678 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán.

452. Al respecto, es importante indicar que, la infraestructura aeroportuaria debe ser diseñada para atender de forma segura y eficiente los flujos máximos esperados -particularmente en horas pico- incluyendo los pasajeros de transferencia, aun cuando su utilización efectiva sea menor en determinados momentos. En ese sentido, el costo relevante no es el consumo marginal, sino el costo de contar con la infraestructura y los servicios permanentemente habilitados para que el proceso de transferencia pueda realizarse en cualquier momento.
453. En consecuencia, la TUUA de Transferencia, remunera la capacidad instalada y su disponibilidad, condición indispensable para la prestación del servicio, por lo que, el concepto de “uso real” no es el criterio económicamente relevante para la asignación de los costos comprendidos en la TUUA de Transferencia. Por el contrario, el uso de *drivers* asociados a la infraestructura disponible, como el área, resulta más consistente con la naturaleza de los costos.
454. En virtud de lo expuesto, se observa que, la TUUA de Transferencia remunera por los servicios puestos a disposición de los pasajeros y no por el uso real de cada uno de los servicios; por lo que, los *drivers* empleados por Ositrán se encuentran alineados con la naturaleza operativa de la infraestructura aeroportuaria, y sí se basan en el principio de causalidad económica. Los pasajeros en transferencia, al formar parte de los flujos que el aeropuerto debe atender en condiciones de seguridad y continuidad, contribuyen a la necesidad de dimensionar, operar y mantener infraestructura y servicios comunes, aun cuando su tiempo de permanencia sea menor. Por tanto, existe una relación directa entre la existencia de pasajeros de transferencia y los costos de capacidad reconocidos. Por lo expuesto, se **desestima el argumento de IATA**.

G. Cuestionamiento relativo a la conducción de un procedimiento de revisión tarifaria

G.1. Argumentos de AETAI

455. AETAI sostiene que el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC es tres veces más grande que el anterior y que se trata de un proyecto *greenfield*, lo cual, según el Regulador, constituye un cambio drástico que justificaría elevados costos e inversiones, que está considerando en su propuesta.
456. A juicio de AETAI, Ositrán *“reconoce expresamente la existencia de “cambios estructurales” en la infraestructura aeroportuaria”*. Sin embargo, según AETAI, pese a dicha constatación, el Regulador optó por mantener un procedimiento ordinario de fijación tarifaria de oficio, en lugar de aplicar el mecanismo de revisión integral del sistema tarifario previsto en el literal iii) del artículo 10 del RETA.
457. AETAI indica que al haberse producido cambios estructurales reconocidos por el propio Ositrán, correspondía aplicar el literal iii) del artículo 10 del RETA y realizar una revisión integral del sistema tarifario, en lugar de limitarse a la fijación de la TUUA de Transferencia, así, para AETAI *“la omisión de este procedimiento especial constituye una vulneración del principio de legalidad y del debido procedimiento administrativo, previstos en los artículos 4 y 6 de la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General”*. En consecuencia, la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN deviene en nula, al haberse tramitado bajo un procedimiento inadecuado frente a la realidad estructural del aeropuerto, privando a los administrados de un análisis tarifario integral y transparente, y que está acorde con lo que dice la Recomendación 4.2.

G.2. Evaluación de las Gerencias

458. Al respecto, corresponde precisar que en ninguna parte del Nuevo Informe Tarifario Ampliado el Ositrán ha señalado que se hayan producido “cambios estructurales” en los términos a los que se refiere el literal iii) del artículo 10 del RETA. La afirmación de AETAI no se sustenta en una cita expresa ni en un pronunciamiento del Regulador, sino en una interpretación unilateral que resulta insuficiente para atribuir al Ositrán una conclusión que este no ha formulado.
459. En ese sentido, resulta incorrecto afirmar que el Ositrán haya confirmado la existencia de cambios estructurales que obliguen a activar el mecanismo de revisión integral del sistema tarifario. Dicha aseveración no solo carece de respaldo documental, sino que desnaturaliza el contenido y alcance de los considerandos del Nuevo Informe Tarifario Ampliado, atribuyéndoles significados que no se desprenden de su lectura.
460. Lo que el Regulador ha señalado es que la puesta en operación de un nuevo terminal de pasajeros de mayor envergadura implica, naturalmente, un incremento de costos e inversiones asociados a la prestación del servicio. Así, en el considerando 1400 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado se indicó expresamente lo siguiente:

“1400. Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que las variaciones de la demanda no dependen exclusivamente de las tarifas, sino también de factores estructurales como la capacidad, calidad y conectividad de la infraestructura aeroportuaria. Así, la ampliación del AIJC – con un nuevo terminal de pasajeros tres veces más grande y una segunda pista de aterrizaje – generará un incremento significativo en la eficiencia operativa, la capacidad de atención y la experiencia del usuario, factores que tienden a estimular la demanda aérea”.

461. Como se aprecia, dicho considerando no constituye – ni explícita ni implícitamente – un reconocimiento de “cambios estructurales” en el sentido técnico previsto en el literal iii) del artículo 10 del RETA, sino una constatación lógica sobre los efectos que una mayor capacidad y calidad de infraestructura puede tener en los costos asociados a ella. Así, pretender que esta referencia obliga al Regulador a aplicar un procedimiento distinto al previsto – como lo ha alegado AETAI – resulta una inferencia carente de sustento normativo.
462. En consecuencia, **el argumento de AETAI deviene infundado desde su premisa, en tanto se basa en una interpretación sin respaldo del Nuevo Informe Tarifario Ampliado.**
463. Sin perjuicio de lo expuesto, debe recordarse que, conforme al artículo III⁹⁴ del Título Preliminar del RETA, las disposiciones de este reglamento tienen carácter supletorio respecto de lo establecido en los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán. En particular, el citado artículo dispone que el RETA será aplicable únicamente en todo aquello que no se oponga a lo estipulado en los respectivos contratos de concesión, correspondiendo al Ositrán velar por la correcta aplicación de las disposiciones tarifarias contractuales.
464. En el presente caso, como se dijo en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado, el Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJC establece expresamente las tarifas aplicables a la TUUA de origen, disponiendo que dichas tarifas solo pueden ser ajustadas mediante el

⁹⁴ RETA:

“Artículo III.- Aplicación supletoria del Reglamento

El presente Reglamento será de aplicación supletoria a lo establecido en los contratos de concesión de las ITUP. Las Entidades Prestadoras se sujetan a lo dispuesto en el presente Reglamento y a la regulación tarifaria que establezca el Ositrán, en todo lo que no se oponga a lo estipulado en sus respectivos contratos de concesión.

En el caso que los contratos de concesión bajo competencia del Ositrán establezcan tarifas y otras disposiciones tarifarias, corresponde a dicho organismo velar por la correcta aplicación de las mismas”.

mecanismo RPI-X, correspondiendo al Ositrán revisar el factor de productividad “X” en la periodicidad prevista en el propio contrato.

465. En ese contexto, **el literal iii)⁹⁵ del artículo 10 del RETA** – que faculta al Ositrán a realizar una revisión integral del sistema tarifario cuando, a su criterio, se verifiquen cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y la existencia de distorsiones en el sistema tarifario – **no resulta aplicable en la medida en que su activación implicaría una revisión integral que incluiría tarifas contractualmente fijadas** (a saber, las de la TUUA de origen), **lo cual contravendría el régimen económico del Contrato de Concesión**. Por ello, sin perjuicio de que en el presente caso el Regulador no ha señalado que se haya producido un cambio estructural, tampoco era jurídicamente posible llevar a cabo una revisión integral que comprenda la TUUA de origen, como pretende AETAI.
466. En consecuencia, no se ha vulnerado el principio de legalidad ni el debido procedimiento administrativo, toda vez que AETAI fundamenta su alegación en la aplicación de una disposición reglamentaria que no puede ser utilizada por contradecir el marco contractual vigente. La actuación del Ositrán, por el contrario, se ha ajustado estrictamente a sus competencias y al respecto de las cláusulas contractuales.
467. Finalmente, en cuanto a la afirmación de AETAI referida a una supuesta privación de un análisis tarifario integral y transparente, cabe señalar que dicha alegación no ha sido desarrollada ni sustentada de manera concreta. AETAI no identifica qué aspecto del procedimiento carecería de transparencia ni de qué forma se habría afectado su derecho de participación o información, limitándose a formular una afirmación genérica que no permite advertir vulneración alguna.
468. Respecto a la invocación de la Recomendación 4.2 de la Oficina de Control Institucional, corresponde remitirse a lo expuesto en la *Sección D* del presente documento, en la cual se ha demostrado de manera expresa que dicha recomendación fue considerada, implementada y evaluada dentro del marco contractual y normativo aplicable, sin que resulte exigible una revisión integral del sistema tarifario como la pretendida por AETAI.
469. Por todo lo expuesto, **resulta infundado el argumento de AETAI**.

H. Cuestionamientos a la determinación de la TUUA de Transferencia

H.1. Argumentos de AETAI

470. AETAI reconoce que la demanda aérea es sensible a múltiples factores: ingreso disponible, tipo de cambio, precios del combustible, conectividad, competencia entre aerolíneas, ingreso del turismo, condiciones macroeconómicas, regulación, entre otros. Sin embargo, a su criterio, si se impusiera una TUUA de Transferencia con una carga significativa o alta en comparación con otros aeropuertos competidores, podría existir un riesgo real de que algunas rutas, conexiones o vuelos “alimentadores” (*feeders*) pierdan competitividad, lo que podría reducir el número de pasajeros en transferencia que usan el aeropuerto como *hub*.

⁹⁵ RETA:

“Artículo 10.- Alcances de la fijación, revisión y desregulación tarifaria

El Ositrán llevará a cabo procedimientos de fijación, revisión y desregulación tarifaria de acuerdo con los siguientes alcances:

(...)

iii. Es facultad del Ositrán llevar a cabo una revisión integral del sistema tarifario establecido para determinada Entidad Prestadora, en los casos en que a criterio del Ositrán se verifique la existencia de cambios estructurales que hayan afectado el comportamiento del mercado y la existencia de distorsiones en el sistema tarifario. En tal caso, de oficio o a pedido de parte, el Ositrán realizará la revisión tarifaria conforme al procedimiento establecido en el presente Reglamento”.

471. De acuerdo con AETAI, la evidencia internacional muestra que cargas aeroportuarias elevadas pueden afectar la competitividad y la demanda, especialmente en mercados de pasajeros sensibles al precio y en aeropuertos que compiten como *hubs* de conexión. Así, introducir una TUUA de Transferencia en Lima exige un análisis cuidadoso de la elasticidad-precio, una comparación competitiva con los *hubs* regionales, una estructura de costos eficiente y un análisis de la influencia en las decisiones de las aerolíneas.
472. AETAI añade que una tarifa mal calibrada podría disminuir la competitividad del AIJC como *hub* regional y afectar negativamente tanto al tráfico como a la conectividad del país. Por ello, el diseño tarifario debe buscar un equilibrio entre la recuperación de costos y el estímulo de la demanda, alineado con las mejores prácticas internacionales en regulación aeroportuaria.
473. Debido al cobro de la TUUA de Transferencia, AETAI espera que en el corto plazo el tráfico de pasajeros en el AIJC se reduzca entre 1% y 2%; mientras que, en el mediano plazo, la literatura y la experiencia comparada muestran que las reducciones del tráfico en conexión reducen la viabilidad de mantener frecuencias altas, lo que incrementa los tiempos de conexión, encarece los costos unitarios y genera una segunda ronda de pérdida de demanda, lo que amplifica el efecto inicial.
474. Finalmente, AETAI sostiene que estos aspectos no están analizados en el nuevo Informe Tarifario del Ositrán (porque no son su competencia), pero son muy importantes y deben tomarse en cuenta al fijar una tarifa. En otras palabras, el gobierno peruano debe darle una mirada global al problema, pues se puede perder competitividad

H.2. Argumentos de IATA

475. IATA indica que el uso de la metodología de costos totalmente distribuidos puede afectar negativamente la competitividad del aeropuerto. De acuerdo con IATA, la implementación de la TUUA de transferencia en los términos aprobados afecta directamente la competitividad y conectividad aérea del país, debilitando el rol del AIJC como *hub* regional frente a aeropuertos competidores como Tocumen en Ciudad de Panamá (PTY) o El Dorado en Bogotá (BOG), que mantienen un esquema de costo cero para pasajeros en transferencia. En el caso del aeropuerto de Guarulhos en Sao Paulo, que es el único aeropuerto de la región que cobra a los pasajeros en transferencia (USD 2,62), su tarifa es 500% menos que la fijada por la Resolución.
476. De acuerdo con IATA, el AIJC ha ganado relevancia en los últimos años, sin embargo, el flujo de pasajeros en conexión todavía es bajo comparado a los tres principales *hubs* de la región. En este sentido, se observa que el aeropuerto ha mantenido una tasa de crecimiento promedio anual de solo 4,2% durante la última década; la cual podría reducirse con la implementación de esta nueva TUUA, aumentándose negativamente la distancia competitiva.
477. IATA señala que diversos estudios indican que la demanda resulta “altamente elástica” respecto a pasajeros en transferencia internacional en un aeropuerto *hub*, dado que estos usuarios son extremadamente sensibles a cambios en costos operacionales (tarifas aeroportuarias) y eficiencia operativa (tiempos de conexión, puntualidad). Si un *hub* se encarece o se vuelve ineficiente, las aerolíneas pueden redirigir los flujos de conexión a otros *hubs* competidores o alternativos con relativa facilidad (ejemplo: Panamá, Bogotá o Santiago). Esto por cuanto los pasajeros de conexión no están vinculados a la ciudad, solo al tiempo total de viaje y al precio.

478. IATA presenta un documento elaborado por la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo – ALTA “Impactos potenciales de la TUUA de transferencia en la conectividad internacional del Perú”⁹⁶, el cual concluye que, considerando datos de elasticidad, un aumento de entre 3 % y 7 % en el precio total del viaje podría reducir la demanda de pasajeros en conexión entre 3 % y 11 %, según el mercado.
479. Desde el punto de vista de la política turística y económica, esto implica que el cobro de la TUUA de transferencia no solo no genera ingresos turísticos directos, sino que podría erosionar la conectividad internacional que permite la expansión del turismo receptivo. En adición, también puede impactar de forma negativa la estrategia que busca atraer turistas en conexión a través de la promoción de *stopover* y sus colaterales como comercios, transporte, restaurantes entre otros que potencializan la economía de turismo.
480. Por tanto, según IATA, no hay ningún sustento para proyectar que se pueda mantener un crecimiento promedio anual del tráfico de pasajeros de 8% hasta el fin de la concesión (como se viene considerando). Una proyección de este tipo no estaría considerando el impacto negativo que tendrá -y que ya ha tenido- la aplicación de una nueva tasa aeroportuaria, como lo es la TUUA de transferencia, en el *hub* de Lima. IATA señala que las líneas aéreas coinciden en que, en el mejor escenario, con la aplicación de esta tarifa el crecimiento promedio del tráfico en ningún caso podrá superar el 3% anual.
481. De otro lado, IATA indica que la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN introduce la TUUA de Transferencia sin efectuar un rebalanceo integral del modelo tarifario aeroportuario, particularmente respecto de su interacción con la TUUA de embarque, lo cual genera riesgos concretos de doble cobro por el uso de infraestructura y servicios ya internalizados en otros cargos aeroportuarios. Esta aproximación resulta incompatible con el principio de relación con los costos recogido en el Documento 9082 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual exige que los cargos aeroportuarios reflejen de manera precisa los costos efectivamente atribuibles al servicio prestado y eviten duplicidades.

H.3. Evaluación de las Gerencias

Argumento de AETAI	El cobro de la TUUA de Transferencia va a reducir la competitividad del AIJC con otros <i>hubs</i> como Bogotá y Panamá. La TUUA de Transferencia significa un incremento en los costos del pasaje aéreo, lo cual por un análisis de elasticidades, se concluye que va a generar en una reducción de la demanda.
Argumento de IATA	El cobro de la TUUA de Transferencia va a reducir la competitividad del AIJC con otros <i>hubs</i> como Bogotá y Panamá. La TUUA de Transferencia significa un incremento en los costos del pasaje aéreo, lo cual por un análisis de elasticidades, se concluye que va a generar en una reducción de la demanda. El uso de la metodología de costos totalmente distribuidos puede afectar negativamente la competitividad del aeropuerto Ositrán introduce la TUUA de Transferencia sin efectuar un rebalanceo integral del modelo tarifario aeroportuario.

⁹⁶ Dicho informe se basa en el reporte “*Estimating Price and Income Air Travel Demand Elasticities in Latin America and the Caribbean*” elaborado por ALTA y la Universidad de San Andrés de Colombia, el cual también fue adjuntado por IATA. Además, IATA adjuntó una copia de la carta de ALTA enviada al MINCETUR el 11 de diciembre de 2025, absolviendo las observaciones realizadas por Airports Council International (en adelante, ACI) a dicho reporte.

482. Estas Gerencias advierten que los argumentos de AETAI e IATA sobre los posibles impactos que la TUUA de Transferencia tendrá en la competitividad del AIJC y de la demanda no son comentarios nuevos, estos ya fueron presentados en la etapa de comentarios; se analizaron y fueron desestimados como se detallará más adelante. Sin embargo, se observa que tanto AETAI e IATA han presentado mayor detalle de sus argumentos, presentando un análisis de elasticidades donde mostrarían los posibles efectos en la demanda el cobro de la TUUA de Transferencia, los cuales se analizan en esta sección.
483. En sus recursos de reconsideración, AETAI e IATA señalan que el cobro de la TUUA de Transferencia va a reducir la competitividad del AIJC con otros *hubs* como Bogotá y Panamá. Asimismo, señalan que la TUUA de Transferencia significa un incremento en los costos del pasaje aéreo, lo cual por un análisis de elasticidades va a generar en una reducción de la demanda.
484. Al respecto, es necesario precisar que lo indicado por IATA y AETAI constituye una opinión sobre los efectos que, según ellos, tendría la implementación de la TUUA de Transferencia en la competitividad del aeropuerto. No obstante, es importante recordar que el cobro de dicha tarifa responde directamente a lo establecido en el Contrato de Concesión, modificado por la Adenda N° 6. En efecto, la Cláusula Cuarta de la mencionada adenda dispuso de manera expresa que la TUUA de Transferencia se aplicaría a partir del inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, sin prever excepción alguna. En ese marco, corresponde al Ositrán ejercer su función de fijar tarifas en estricto cumplimiento de lo previsto en el Contrato de Concesión y en las normas aplicables, sin margen para apartarse de dichas disposiciones.
485. Asimismo, debe indicarse que, dichos comentarios fueron remitidos previamente en el curso del procedimiento por AETAI e IATA⁹⁷, de manera que ya se encuentran analizados en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán. En particular, en los numerales 1396 al 1400 del mencionado informe se indica lo siguiente:

i) Impacto en la conectividad

1396. AETAI señala que el establecimiento de la TUUA de Transferencia tendrá un impacto negativo en la conectividad del país perjudicando a los usuarios. En particular señalan que el CEO de JetSMART indicó:

"Este tema coincide con hallazgos recientes de un estudio de JetSmart sobre el perfil de los viajeros en la región. En el Perú, uno de cada cuatro pasajeros voló por primera vez en el último año y en Sudamérica la cifra es uno de cada cinco. La mayoría de esos debutantes son adultos de más de 35 años que recién acceden a la experiencia de volar. El avión ha dejado de ser un lujo y se ha convertido en una herramienta de conexión y desarrollo."⁹²

1397. Asimismo, AETAI señaló que según IATA al incrementar el costo del transporte la demanda se contraerá.

Análisis de las gerencias

⁹⁷ Cabe señalar que, mediante Carta S/N recibida el 5 de marzo de 2025, IATA señala que la implementación de la TUUA de transferencia tendrá efectos particularmente negativos para las aerolíneas y los viajeros que optan por el aeropuerto de Lima como punto de conexión entre vuelos internacionales y domésticos, representando un aumento significativo en los costos asociados. Asimismo, señalan que el establecimiento de dichas tarifas restará competitividad al Perú frente a otros países de la región donde no se aplican. Particularmente, aquellos que poseen aeropuertos que compiten por establecerse como *hubs* entre el norte y el sur del continente, como lo son el aeropuerto de El Dorado en Bogotá y el aeropuerto de Tocumen en Ciudad de Panamá que no las cobran. Al respecto, en el numeral 692 del Nuevo Informe Tarifario del Ositrán se indicó lo siguiente:

693. Sobre el comentario de IATA recogido en el párrafo precedente, se advierte que el comentario tiene como finalidad cuestionar la existencia de la TUUA de Transferencia. No obstante, como se ha señalado previamente, la Adenda N° 6 incorporó el cobro de dicha tarifa para los pasajeros en transferencia, estableciendo su aplicación a partir de la puesta en operación del Nuevo Terminal de Pasajeros. En ese sentido, corresponde a este Regulador cumplir con su función de determinar la tarifa respectiva, en estricto cumplimiento del marco contractual vigente.

1398. En primer lugar, sobre el supuesto impacto negativo que generará la TUUA de Transferencia en la demanda; debe indicarse que este comentario ya ha sido presentado por los usuarios en el marco del presente procedimiento y ha sido respondido en los numerales 834 al 839 del presente informe.

1399. Al respecto, debe señalarse que, de acuerdo con la teoría económica, el efecto de la variación del precio de un bien o servicio sobre su demanda depende directamente de la elasticidad precio de la demanda. En este contexto, la sola introducción de una nueva tarifa —como la TUUA de transferencia— no determina necesariamente una reducción en la demanda, ya que su efecto dependerá de la magnitud de dicha elasticidad.

1400. Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que las variaciones de la demanda no dependen exclusivamente de las tarifas, sino también de factores estructurales como la capacidad, calidad y conectividad de la infraestructura aeroportuaria. Así, la ampliación del AIJC —con un nuevo terminal de pasajeros tres veces más grande y una segunda pista de aterrizaje— generará un incremento significativo en la eficiencia operativa, la capacidad de atención y la experiencia del usuario, factores que tienden a estimular la demanda aérea.

[Subrayado y énfasis son agregados.]

486. Como se observa, y como también lo reconoce AETAI en su recurso de reconsideración, la demanda aérea no solo está afectada por cambios en los precios, sino que también está influenciada por múltiples factores, como: ingreso disponible, tipo de cambio, precios del combustible, conectividad, competencia entre aerolíneas, condiciones macroeconómicas, capacidad de la infraestructura, calidad de servicios, tiempos de conexión, entre otros.
487. En ese sentido, de la información remitida tanto por AETAI como por IATA en sus recursos de reconsideración, se advierte que el análisis de supuesta afectación a la demanda se centra solamente en analizar la elasticidad precio de la demanda, es decir, los efectos en la demanda como consecuencia de un incremento de los precios (como consecuencia, a su vez, del cobro de la TUUA de Transferencia); sin embargo, sus análisis no consideran los otros factores que afectan la demanda.
488. Tal como se ha explicado reiteradamente durante el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, la ampliación del AIJC - que comprende un Nuevo Terminal de Pasajeros, tres veces más grande y moderno, así como una segunda pista de aterrizaje - va a tener un impacto significativo en la eficiencia operativa, la capacidad de atención y la experiencia del usuario, factores que también inciden de manera positiva en la demanda.
489. En esa línea, los efectos positivos de la nueva infraestructura en el AIJC se vienen materializando en la incorporación de nuevas rutas y el incremento de frecuencias, así como en el interés de nuevas aerolíneas por iniciar operaciones en dicho aeropuerto. Según información del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en diciembre de 2025, se inauguraron nuevas rutas internacionales, tales como Lima-Iguazú, operada por Flybondi; Lima-Toronto y Lima-Montreal, ambas operadas por Air Canada, y Lima - Salt Lake City operada por Delta Airlines, lo que contribuye a consolidar al país como un *hub* regional cada vez más competitivo. El MTC también ha señalado que, a partir de junio de 2026, Air France aumentará la frecuencia de sus vuelos en la ruta París-Lima al pasar de 7 a 10 vuelos a la semana; y que Copa Airlines tiene proyectado incrementar hasta 49 frecuencias semanales desde enero de 2026 y ha manifestado su interés en seguir ampliando su presencia en el mercado peruano. Asimismo, dicha entidad ha señalado que hay interés de otras aerolíneas de entrar a operar en el AIJC, por ejemplo: Turkish Airlines,

Emirates y el Grupo Lufthansa⁹⁸. Además, el inicio de operaciones de las dos pistas de aterrizaje en simultáneo permitirá pasar de 35 operaciones por horas a más de 52 por hora⁹⁹

490. En virtud de lo expuesto, los análisis de los supuestos efectos negativos en la demanda derivados del cobro de la TUUA de Transferencia presentados por IATA y AETAI son parciales, ya que no están tomando en cuenta las particularidades propias del caso, como es la entrada en operación del Nuevo Terminal y la segunda pista de aterrizaje y de sus efectos positivos en el desarrollo de la demanda. En consecuencia, las conclusiones a las que arriban no resultan válidas.
491. Sin perjuicio de lo señalado, corresponde comentar algunas afirmaciones realizadas por IATA y AETAI en sus respectivos recursos de reconsideración. En primer lugar, AETAI señala que el diseño tarifario debe buscar un equilibrio entre la recuperación de costos y el estímulo de la demanda, alineado con las mejores prácticas internacionales en regulación aeroportuaria.
492. Al respecto, debe indicarse que, al aplicar la metodología de costos totalmente distribuidos, implementada mediante el flujo de caja libre, para determinar la TUUA de Transferencia, lo que se buscó fue que el nivel tarifario permita igualar el valor actual de los ingresos y el valor actual de los costos económicos de la provisión de los servicios cubiertos por la TUUA de Transferencia. Así, en observación al principio de sostenibilidad, el nivel tarifario que se determina genera un valor actual neto del flujo de caja igual a cero, evitando la existencia de beneficios económicos extraordinarios. Por lo que se obtiene una tarifa adecuadamente calibrada.
493. Sin embargo, debe aclararse que la tarifa no es un mecanismo para estimular la demanda, para eso existen otros mecanismos que pueden aplicarse. Por ejemplo, las empresas pueden implementar políticas comerciales, descuentos, ofertas, entre otros. Asimismo, el MTC y/o el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo pueden establecerse políticas públicas que busquen el desarrollo de la demanda.
494. En segundo lugar, IATA ha señalado que diversos estudios indican que la elasticidad de la demanda resulta “altamente elástica” respecto a pasajeros en transferencia internacional en un aeropuerto *hub*, por lo que, si un *hub* se encarece o se vuelve ineficiente, las aerolíneas pueden redirigir los flujos de conexión a otros *hubs*. En particular, en el documento presentado por IATA (Impactos potenciales de la TUUA de transferencia en la conectividad internacional del Perú) se concluye que, considerando datos de elasticidad, un aumento de entre 3 % y 7 % en el precio total del viaje podría reducir la demanda de pasajeros en conexión entre 3 % y 11 %, según el mercado.
495. Al respecto, cabe precisar que la elasticidad precio de la demanda se estima de acuerdo con la siguiente fórmula¹⁰⁰:

$$\varepsilon_Q^P = \frac{\Delta Q}{\Delta P}$$

⁹⁸ Esta información ha sido tomada del portal del MTC. Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1314980-peru-alista-el-ingreso-de-nuevas-aerolineas-internacionales-y-el-incremento-de-frecuencias-para-el-2026>. Última revisión el 13 de enero de 2026.

⁹⁹ De acuerdo con declaraciones de CORPAC. Disponible en: <https://www.infobae.com/peru/2025/12/23/segunda-pista-de-aterrizaje-en-el-aeropuerto-jorge-chavez-permitira-realizar-52-vuelos-y-reducir-tiempos-de-espera/>. Última revisión: 14 de enero de 2026.

¹⁰⁰ De acuerdo con Paul R. Krugman, Robin Wells y Sonia Benito Muela, *Introducción a la economía: Microeconomía*, 2006, p. 111:

“La elasticidad precio de la demanda es el cociente entre el cambio porcentual en la cantidad demandada y el cambio porcentual en un precio cuando nos movemos a lo largo de la curva de demanda.”

Donde:

ϵ_Q^P : Elasticidad precio demanda

ΔP : variación del precio

ΔQ : variación de la cantidad demanda

496. Por tanto, bajo un escenario conservador, consistente con el propio rango presentado por IATA, una variación de precios de 3% asociada a una reducción de la demanda de 3% implica una elasticidad en valor absoluto igual a 1, lo que corresponde a una demanda unitaria. Asimismo, considerando el escenario extremo planteado por IATA, con un incremento de precios de 7% y una reducción de la demanda de 11%, se obtiene una elasticidad aproximada de 1,57 en valor absoluto, lo que caracteriza a una demanda elástica^{101 102}.
497. En consecuencia, bajo los supuestos y resultados contenidos en el documento remitido por IATA, los valores de elasticidad implícitos se sitúan entre una elasticidad unitaria y una elasticidad moderadamente elástica. Sin embargo, si se revisa otro estudio de IATA (2008)¹⁰³, se observa que la elasticidad precio de la demanda varía considerablemente dependiendo de distintas variables; por ejemplo, si se estima la demanda por rutas la demanda es elástica (-1,4); mientras que, si el análisis se realiza a nivel nacional o supranacional la demanda es inelástica, con valores de -0,8 y -0,6, respectivamente. El mismo estudio señala que, en el caso de vuelos de corta distancia la demanda es elástica; mientras que, para vuelos de larga distancia la demanda es inelástica. Asimismo, si se considera el tipo de pasajero, la elasticidad de la demanda es elástica para pasajeros que viajan por ocio; pero inelástica para pasajeros que viajan por negocio.
498. Por tanto, las conclusiones a las que llega IATA respecto a una elevada sensibilidad de los pasajeros en transferencia internacional no están tomando en consideración variables relevantes como el tipo de viajero, el tipo de ruta, la distancia del viaje, entre otros.
499. En tercer lugar, IATA señala que, desde el punto de vista de la política turística y económica, la TUUA de Transferencia podría afectar la conectividad internacional, así como la estrategia de atracción de turistas en conexión mediante programas de *stopover* y actividades colaterales. Asimismo, AETAI señala que la TUUA de Transferencia puede afectar la competitividad del AIJC con otros *hubs*, por lo cual el gobierno peruano debe darle una mirada global a esta situación. Al respecto, debe indicarse que estos temas no constituyen materia del presente procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia. En efecto, dichas consideraciones se vinculan a la definición y evaluación de políticas públicas sectoriales en materia de turismo y desarrollo económico, las cuales exceden el ámbito de competencia y el objeto del procedimiento tarifario a cargo de Ositrán.

¹⁰¹ De acuerdo con Paul R. Krugman, Robin Wells y Sonia Benito Muela, *Introducción a la economía: Microeconomía*, 2006, p. 114:

"La demanda es perfectamente inelástica cuando la cantidad demandada no responde a cambios en el precio. Cuando la demanda es perfectamente inelástica, la curva de demanda es vertical.

La demanda es perfectamente elástica cuando cualquier incremento en precios hace que la cantidad demandada caiga a cero. Cuando la demanda es perfectamente elástica, la curva de demanda es horizontal

La demanda es elástica si la elasticidad precio de la demanda es mayor que 1, inelástica si la elasticidad precio de la demanda es menor a 1 y de elasticidad unitaria si es igual a 1."

¹⁰² Debe indicarse que, en el uso de la palabra de AETAI, en la Sesión del Consejo Directivo N° 827, AETAI, entre otros puntos, señaló que en un ejercicio sobre los posibles impactos de la TUUA de Transferencia han considerado una elasticidad-precio de la demanda para pasajeros internacionales en conexión de aproximadamente -1,5.

¹⁰³ IATA (2008). Air Travel Demand. IATA Economics Briefing N° 9. Disponible en: <https://www.travelready.org/PDF%20Files/Travel%20-%20IATA%20-%20Air%20Travel%20Demand.pdf>

500. En cuarto lugar, IATA señala que no hay ningún sustento para proyectar que se pueda mantener un crecimiento promedio anual del tráfico de pasajeros de 8% hasta el fin de la concesión (como se viene considerando). Una proyección de este tipo no estaría considerando el impacto negativo que tendrá -y que ya ha tenido- la aplicación de una nueva tasa aeroportuaria, como lo es la TUUA de transferencia, en el *hub* de Lima. IATA señala que las líneas aéreas coinciden en que, en el mejor escenario, con la aplicación de esta tarifa el crecimiento promedio del tráfico en ningún caso podrá superar el 3% anual.
501. Al respecto, el argumento de IATA parte de un supuesto incorrecto, al afirmar que en la determinación de la TUUA de Transferencia se estaría considerando un crecimiento promedio anual del tráfico de pasajeros en transferencia de 8% hasta el fin de la concesión. Dicha premisa no se ajusta a la metodología ni a los supuestos efectivamente utilizados por el Regulador.
502. En efecto, tal como se explica en el numeral 367 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado de Ositrán¹⁰⁴, para la determinación de la TUUA de Transferencia se ha considerado un horizonte de proyección acotado al periodo 2024–2030, siendo el año 2024 el año base. En consecuencia, las proyecciones de demanda empleadas no se extienden hasta el final de la concesión, sino únicamente hasta el año 2030.
503. Adicionalmente, tampoco es correcto afirmar que se esté empleando de manera uniforme una tasa de crecimiento del 8% anual para todo el periodo o para todos los segmentos de pasajeros en transferencia. La tasa de crecimiento de 8% a la que alude IATA corresponde únicamente a los años 2029 y 2030 para el segmento de pasajeros en transferencia internacional (INT-INT), y no a un promedio anual aplicado de forma constante a lo largo del horizonte de proyección. Asimismo, para el segmento de pasajeros en transferencia doméstica (DOM-DOM), las tasas de crecimiento consideradas para esos mismos años son significativamente menores, ascendiendo a 4% en 2029 y 3% en 2030, lo cual evidencia que las proyecciones empleadas por Ositrán distinguen entre segmentos de demanda y responden a supuestos diferenciados y prudentes, en lugar de aplicar una tasa homogénea o sobreestimada.
504. En ese sentido, la crítica de IATA respecto de una supuesta sobreestimación del crecimiento del tráfico —y de los efectos negativos de la TUUA de Transferencia sobre dicho crecimiento— carece de sustento, en la medida en que se basa en una caracterización errónea tanto del horizonte temporal como de las tasas de crecimiento efectivamente utilizadas en el modelo tarifario. Asimismo, el análisis del supuesto efecto negativo presentado por IATA y AETAI se encuentra incompleto porque no está considerando los demás factores que afectan las tarifas, como es el inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros (tres veces más grande) y el inicio de operaciones de las dos pistas de aterrizaje en paralelo (que permitirá pasar de 35 operaciones por horas a más de 52 por hora). En virtud de lo expuesto, **se desestiman los argumentos de IATA y AETAI.**

¹⁰⁴ **V.2.1. Horizonte de tiempo**

367. De acuerdo con la Propuesta del Concesionario, la Fase II de inversiones en el Terminal de Pasajeros iniciará en el año 2031. Dicha fase implicará la ampliación de 29 000 m² adicionales hacia la zona oeste, la cual implica ampliaciones en las zonas de procesos de facturación, control de seguridad, inmigración, recojo de equipajes, entre otros. Considerando ello, en la presente Propuesta se considerarán los flujos de ingresos y egresos asociados a la prestación del Servicio de la TUUA de Transferencia del periodo comprendido desde el 30 de marzo de 2025⁶¹ hasta el 31 de diciembre de 2030⁶²; 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.**

[Énfasis y subrayado son agregados.]

505. En cuanto a lo señalado por IATA, sobre que la TUUA de Transferencia ha sido introducida por Ositrán, debe indicarse que la TUUA de Transferencia no ha sido introducida o diseñada discrecionalmente por el Regulador, sino que **su implementación se debe al mandato contractual contenido en la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, suscrita entre LAP y el MTC, por lo que IATA se equivoca al señalar que tal tarifa habría sido introducida por el Ositrán.** Así, los argumentos expuestos por AETAI e IATA pretenden introducir consideraciones de política pública, competitividad aérea y planificación sectorial que exceden el objeto y el alcance del procedimiento de fijación tarifaria a cargo del Ositrán, como el mismo AETAI reconoce.
506. IATA también cuestiona el uso de la metodología de costos totalmente distribuidos, sosteniendo que esta podría generar tarifas que no reflejarían adecuadamente las condiciones competitivas del mercado aeroportuario regional. Sin embargo, **tales afirmaciones no especifican en qué aspecto concreto habría un cálculo errado, ni demuestran que la metodología aplicada sea incompatible con el marco normativo vigente, ni que la tarifa fijada incorpore costos ajenos a los servicios efectivamente puestos a disposición de los pasajeros en transferencia.**
507. De otro lado, en relación con la solicitud de rebalanceo tarifario efectuado por IATA, debe indicarse que dicho comentario no es nuevo. Ese mismo argumento fue presentado por IATA durante la etapa de comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán¹⁰⁵, sin que en esta oportunidad se haya aportado sustento adicional. El referido comentario fue analizado en los numerales 922 al 925 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán, como se cita a continuación:

“922. En el comentario ii) IATA señala que la metodología de costos totalmente distribuidos aplicada por el Regulador, si bien es válida desde el punto de vista normativo, requiere de una implementación transparente y acompañada de un rebalanceo tarifario integral. Añade que la ausencia de este rebalanceo contradice la Recomendación 4.2 del Informe N° 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE, así como las mejores prácticas internacionales promovidas por la OACI, que exigen una relación directa entre tarifas y costos, y una implementación gradual de nuevos cargos.

923. En primer lugar, y como se ha indicado reiteradamente en este informe, de conformidad con el Contrato de Concesión, el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia debe llevarse a cabo de conformidad con lo previsto en el RETA. Así, de acuerdo con dicha norma, el procedimiento de fijación tarifaria es un procedimiento que establece la metodología para la fijación de tarifas (como lo es la metodología de costos totalmente distribuidos empleado en el presente caso) y respeta principios como el de la transparencia.

924. Así, en cumplimiento del marco normativo, el presente procedimiento de fijación tarifaria se está desarrollando con total transparencia, garantizando el acceso a la información de los legítimamente interesados, por ejemplo, publicando la documentación relacionada al procedimiento y respondiendo las consultas que se han realizado por distintos canales (mesa de partes, SAIP, entre otros).

*925. En cuanto al rebalanceo de las tarifas, en la respuesta al comentario i) se ha indicado que la **Adenda 6 no establece que, como parte del proceso de fijación de la TUUA de Transferencia, deban ajustarse o revisarse la TUUA nacional o la TUUA Internacional.***

¹⁰⁵ El 10 de julio de 2025, mediante carta S/N, IATA remitió sus comentarios a la Nueva Propuesta Tarifaria del Ositrán. Con relación al rebalanceo de las tarifas, en la página 2 de la mencionada carta se señala lo siguiente:

- “Asimismo, la metodología de costos totalmente distribuidos aplicada por el regulador, si bien es válida desde el punto de vista normativo, requiere de una implementación transparente y acompañada de un rebalanceo tarifario integral. La ausencia de este rebalanceo contradice la Recomendación 4.2 del Informe N.º 005-2013-2-4732/OCI-OSITRAN-EE, así como las mejores prácticas internacionales promovidas por la OACI, que exigen una relación directa entre tarifas y costos, y una implementación gradual de nuevos cargos.
- En relación con lo anterior, se tiene que la Adenda N° 6 al Contrato de Concesión del AIJCH indica en su texto que el equilibrio económico-financiero fue respetado al momento de su firma. Sin embargo, la introducción de un nuevo ingreso (TUUA de Transferencia) sin rebalanceo puede alterar dicho equilibrio en favor del concesionario. La evaluación del impacto financiero de esta nueva tarifa sobre el modelo económico de la concesión no ha sido debidamente realizada ni publicada”.

*Asimismo, se precisó que la **metodología de costos totalmente distribuidos utilizada para determinar la TUUA de Transferencia toma en cuenta tanto los costos directos e indirectos asociados a la prestación de servicios a los pasajeros de transferencia. Por consiguiente, no resultaría apropiado incorporar ajustes en otras tarifas***”.

[El énfasis y el subrayado son nuestros. No se incluyen notas al pie de página.]

508. Como se ha indicado, la fijación de la TUUA de Transferencia que ha realizado el Ositrán se efectúa en estricto cumplimiento de la Adenda N° 6, la cual no señala que al fijarse dicha tarifa deban ajustarse o revisarse otras tarifas aeroportuarias. Asimismo, de acuerdo con la metodología de costos totalmente distribuidos empleada, para determinar la tarifa solo se consideran los costos asociados a los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia; por lo que, no resulta compatible con dicha metodología efectuar reajustes en otras tarifas.
509. En este sentido, la TUUA de Transferencia remunera exclusivamente los servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición, y no los servicios que otros pasajeros tienen a su disposición. Por tanto, no se genera el doble cobro al que IATA hace referencia. Cabe precisar, además, que la relación de los servicios asociados a los pasajeros en transferencia se encuentra debidamente detallada en la Tabla 2 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado de Ositrán.
510. Por lo expuesto, en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia no corresponde reajustar otras tarifas aeroportuarias, ni resulta correcto afirmar que se estaría incumpliendo el principio de costos, toda vez que la TUUA de Transferencia no genera dobles cobros. En virtud de lo expuesto, **corresponde desestimar el argumento de IATA**.

I. Cuestionamientos generales sobre la Resolución de Consejo Directivo N° 019-2025-CD-OSITRAN

I.1. Argumentos de IATA

511. IATA señala que su recurso de reconsideración está fundamentado en los principios de legalidad, razonabilidad, debido procedimiento, verdad material y proporcionalidad. Según IATA, conforme a los principios de regulación tarifaria, la fijación de tarifas debe sustentarse en criterios de eficiencia económica, causalidad, uso efectivo del servicio y razonabilidad, evitando la imposición de cargos que no se correspondan con los costos efectivamente generados por el usuario.
512. Además, para IATA, en virtud del principio de verdad material, Ositrán se encuentra obligado a verificar plenamente los hechos y supuestos técnicos que sustentan la tarifa, especialmente cuando se aporta información que evidencia un uso parcial de la infraestructura por parte del pasajero en transferencia.

I.2. Evaluación de las Gerencias

513. En relación con lo señalado por IATA, corresponde advertir que su recurso de reconsideración se limita a la invocación genérica de diversos principios del procedimiento administrativo y de la regulación tarifaria – legalidad, razonabilidad, debido procedimiento, verdad material y proporcionalidad – sin identificar de manera clara y específica en qué aspecto concreto del procedimiento o del acto impugnado se habría producido su vulneración.
514. En efecto, IATA sostiene que la fijación de tarifas debe sustentarse en criterios de eficiencia económica, causalidad, uso efectivo del servicio y razonabilidad, evitando la imposición de cargos que no se correspondan con los costos efectivamente generados por el usuario. No obstante, dicha afirmación carece de una demostración por parte de

IATA de que la TUUA de Transferencia fijada por el Ositrán contravenga tales criterios o incorpore costos ajenos a los servicios efectivamente puestos a disposición de los pasajeros en transferencia.

515. Asimismo, IATA invoca el principio de verdad material, señalando que el Ositrán se encontraría obligado a verificar plenamente los hechos y supuestos técnicos que sustentan la tarifa, especialmente frente a información que evidenciaría un uso parcial de la infraestructura por parte del pasajero en transferencia. Sin embargo, IATA no precisa qué hechos relevantes habrían sido omitidos o incorrectamente valorados por el Regulador, ni demuestra que la información aportada desvirtúe los supuestos técnicos empleados en la determinación tarifaria.
516. Por el contrario, como se ha expuesto a lo largo del presente documento, el Ositrán ha aplicado una metodología de costos totalmente distribuidos que identifica y asigna únicamente los costos directos e indirectos asociados a los servicios efectivamente disponibles para los pasajeros en transferencia, excluyendo aquellos vinculados a servicios utilizados por otros tipos de usuarios. En ese sentido, **la fijación de la TUUA de Transferencia se sustenta en información técnica verificada, coherente con el principio de verdad material y con los criterios de causalidad y puesta a disposición del servicio.**
517. En consecuencia, la sola invocación de principios, sin la identificación de una afectación concreta ni la presentación de elementos probatorios que desvirtúen el análisis técnico efectuado por el Regulador, no resulta suficiente para desvirtuar la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN. **Por tanto, los argumentos planteados por IATA en este extremo devienen en infundados.**

J. Otros cuestionamientos

J.1. Argumentos de AETAI

518. AETAI recomienda medidas de transparencia para la publicación del seguimiento de la regulación tarifaria, que incorpore: el monto recaudado en el año por este concepto, la comparación entre lo realmente invertido y lo contemplado en el Informe, el porcentaje destinado a inversión en mejoras, el porcentaje destinado a gastos operativos de los servicios incluidos, entre otros aspectos.

J.2. Evaluación de las Gerencias

519. Al respecto, corresponde hacer notar que el planteamiento formulado por AETAI no se encuentra dirigido a cuestionar la legalidad, validez o motivación de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, ni a identificar un vicio procedimental o sustantivo en el proceso de fijación tarifaria, sino que constituye una recomendación de carácter general orientada a reforzar mecanismos de seguimiento y transparencia regulatoria.
520. Sin perjuicio de ello, debe indicarse que **el marco normativo de Ositrán ya contempla un mecanismo específico destinado a transparentar y dar seguimiento a los ingresos, costos e inversiones asociados tanto a los servicios regulados como no regulados de las entidades prestadoras, el cual se materializa a través de la Contabilidad Regulatoria.**
521. De acuerdo con el Reglamento de Contabilidad Regulatoria¹⁰⁶ los objetivos de dicha herramienta son los que siguientes:

¹⁰⁶ El Reglamento de Contabilidad Regulatoria fue aprobado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 024-2015-CD-OSITRAN y modificado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0016-2023-CD-OSITRAN.

“Artículo 3.- Objetivos de la Contabilidad regulatoria

Son objetivos de la Contabilidad Regulatoria, los siguientes:

- 3.1. Reducir la asimetría de información con relación a los costos e ingresos de los servicios regulados y no regulados que brinda la Entidad Prestadora
- 3.2. Detectar y prevenir subsidios cruzados o discriminación indebida.
- 3.3. Proveer información para el monitoreo del comportamiento de la Entidad Prestadora en los mercados.
- 3.4 Proveer información para la toma de decisiones regulatorias, en particular las vinculadas a la fijación de tarifas y cargos de acceso para nuevos servicios.
- 3.5. Cumplir con los principios de Transparencia, Neutralidad y No discriminación establecidos en el Reglamento General de Ositrán aprobado mediante Decreto Supremo N°044-2006-PCM y sus modificatorias”.

- 522. En concordancia con lo anterior, y conforme al Manual de Contabilidad Regulatoria de LAP¹⁰⁷, el Concesionario presenta anualmente sus informes de Contabilidad Regulatoria¹⁰⁸ los cuales son evaluados por el Ositrán en ejercicio de su función supervisora.
- 523. En efecto, la Contabilidad Regulatoria permite, entre otros aspectos, identificar el monto efectivamente recaudado por cada tarifa en cada ejercicio, así como las inversiones y los costos operativos asociados a los servicios que dicha tarifa remunera, lo que puede ayudar a contrastar las inversiones ejecutadas. Asimismo, posibilita identificar la proporción de gastos e inversiones asignadas a la TUUA de Transferencia con relación a los gastos en inversiones totales de LAP.
- 524. En ese sentido, la información cuya publicación recomienda AETAI para el seguimiento de la regulación tarifaria se encuentra comprendida dentro del alcance, objetivos y reportes de la Contabilidad Regulatoria, por lo que su planteamiento no evidencia la existencia de un vacío normativo ni de una deficiencia en el esquema regulatorio actual, debiendo considerarse, en consecuencia, **debidamente atendido**.

IV. RESULTADO DE LA EVALUACIÓN DEL RECURSO DE RECONSIDERACIÓN

- 525. No procede la nulidad de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, alegada por AETAI a través de su recurso de reconsideración, interpuesto a través de la Carta N° 0196-2025-GG/AETAI de fecha 17 de diciembre de 2025, en tanto los argumentos de AETAI devienen en infundados, según el análisis efectuado en la sección III del presente documento.
- 526. A través del recurso de reconsideración de IATA, interpuesto mediante la Carta S/N (NT 2025180269) de fecha 17 de diciembre de 2025, complementada mediante la Carta S/N (NT 2025184524) del 23 de diciembre de 2025, dicha organización solicitó la revocación de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN. Respecto a la

¹⁰⁷ El Manual de Contabilidad Regulatoria de LAP fue aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 061-2007-CD-OSITRAN

¹⁰⁸ De acuerdo con el artículo 15 del Reglamento de Contabilidad Regulatoria:

“Artículo 15.- Etapa II: Preparación, presentación y revisión de los Informes de Contabilidad Regulatoria en Periodo Definitivo

15.1. La Entidad Prestadora presentará (i) el Informe de Contabilidad Regulatoria, y (ii) los Informes de Auditoría a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos en el plazo establecido en el Manual de Contabilidad Regulatoria.”

Asimismo, en la página 12 del Manual de Contabilidad Regulatoria de LAP se señala lo siguiente:

“(…)

Fecha de presentación

El Concesionario deberá presentar informes anuales de contabilidad regulatoria correspondiente al ejercicio anterior, a más tardar el 31 de marzo de cada año, o el día hábil siguiente, en el caso que el día indicado no sea laborable.

“(…)”

revocación prevista en el artículo 203¹⁰⁹ de la LPAG, debe indicarse que IATA no ha sustentado las razones por las que corresponde dicha figura jurídica en el presente caso, por lo que debe desestimarse el mismo.

527. Finalmente, considerando que, a partir del análisis desarrollado en la sección III del presente documento, los argumentos formulados por IATA han sido declarados infundados, no corresponde disponer la modificación de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, ni la revisión de la metodología empleada, ni efectuar una revisión integral del modelo tarifario.

V. POSICIÓN DEL CONSEJO DIRECTIVO

528. En la Sesión del Consejo Directivo N° 827, llevada a cabo el 2 de febrero de 2026, AETAI e IATA hicieron uso de la palabra. Entre otros aspectos, AETAI indicó que Ositrán ha calculado la TUUA de Transferencia con inversiones que no cuentan con el procedimiento total de reconocimiento de inversiones de la GSF.
529. Al respecto, debe recordarse que, dado el mandato de la Adenda N°6, LAP empezaba a cobrar la TUUA de Transferencia al inicio de operaciones del Nuevo Terminal de Pasajeros, por lo que, dados los plazos del procedimiento establecido en el RETA, el procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia se llevó a cabo en paralelo con la construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros. Por ello, era imposible contar con el reconocimiento de inversiones que realiza GSF a la fecha de determinación de la tarifa materia del presente procedimiento.
530. Sin perjuicio de ello, en la Sesión del Consejo Directivo N° 827, los miembros del Consejo Directivo solicitaron que cuando se culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones de la Ampliación del AIJC por parte de la GSF, de manera excepcional, se actualice el cálculo de la TUUA de Transferencia únicamente en lo que respecta al componente de las inversiones.
531. En línea con ello, mediante proveído de fecha 3 de febrero de 2026, la Secretaría de Consejo Directivo solicitó a las Gerencias que se incorpore *“en la Resolución un artículo que disponga la revisión por parte de la GRE, de la TUUA de Transferencia únicamente en lo que respecta al componente de las inversiones cuando se concluya con el procedimiento de reconocimiento de dichas inversiones”*.
532. Por lo que, en cumplimiento con el pedido del Consejo Directivo, en el proyecto de resolución que se adjunta al presente informe se incorpora lo solicitado por el Consejo Directivo.

¹⁰⁹ LPAG:

“Artículo 203. Revocación

203.1 Cabe la revocación de actos administrativos, con efectos a futuro, en cualquiera de los siguientes casos:

203.1.1 Cuando la facultad revocatoria haya sido expresamente establecida por una norma con rango legal y siempre que se cumplan los requisitos previstos en dicha norma.

203.1.2 Cuando sobrevenga la desaparición de las condiciones exigidas legalmente para la emisión del acto administrativo cuya permanencia sea indispensable para la existencia de la relación jurídica creada.

203.1.3 Cuando apreciando elementos de juicio sobrevenientes se favorezca legalmente a los destinatarios del acto y siempre que no se genere perjuicios a terceros.

203.1.4 Cuando se trate de un acto contrario al ordenamiento jurídico que cause agravio o perjudique la situación jurídica del administrado, siempre que no lesione derechos de terceros ni afecte el interés público.

La revocación prevista en este numeral solo puede ser declarada por la más alta autoridad de la entidad competente, previa oportunidad a los posibles afectados otorgándole un plazo no menor de cinco (5) días para presentar sus alegatos y evidencias en su favor.

203.2 Los actos administrativos declarativos o constitutivos de derechos o intereses legítimos no pueden ser revocados, modificados o sustituidos de oficio por razones de oportunidad, mérito o conveniencia”.

VI. CONCLUSIONES

533. El 23 de noviembre de 2025, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, se aprobó el Nuevo Informe Tarifario Ampliado (concretamente, el Nuevo Informe Ampliado “Fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (en adelante, el Nuevo Informe Tarifario Ampliado) y, en consecuencia, se aprobó la TUUA de Transferencia, vigente hasta el 31 de diciembre de 2030, en los siguientes valores:
- TUUA de Transferencia para los pasajeros INT-INT: USD 10,05 por pasajero.
 - TUUA de Transferencia para los pasajeros DOM-DOM: USD 6,32 por pasajero.
534. El 25 de noviembre de 2025 se publicó la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN en el Diario Oficial El Peruano.
535. El 17 de diciembre de 2025, AETAI presentó su recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, por intermedio de la Carta N° 0196-2025-GG/AETAI.
536. El 17 de diciembre de 2025, IATA presentó su recurso de reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, por intermedio de la Carta S/N (NT 2025180269). Dicho recurso fue complementado por la Carta S/N (NT 2025184524) del 23 de diciembre de 2025.
537. Del análisis efectuado a los argumentos de los recursos de reconsideración de AETAI y de IATA, estas Gerencias concluyen que resultan infundados, por lo que no proceden ninguno de los petitorios formulados por dichas organizaciones, bajo las siguientes principales consideraciones:

Sección A: Cuestionamientos sobre la metodología

- El argumento central de AETAI, según el cual la TUUA de Transferencia debería fijarse mediante la metodología de costos incrementales por tratarse de un “servicio nuevo”, es redundante y fue debidamente desestimado por el Nuevo Informe Tarifario Ampliado, sin que AETAI haya aportado elementos fácticos o normativos que justifiquen su reconsideración.
- Además, el planteamiento de AETAI indicado en el párrafo precedente se apoya, principalmente, en: (i) informes emitidos en el año 2013 que no fueron aprobados por el Consejo Directivo, que tienen carácter de opinión técnica no vinculante o que expresamente indicaron que su objeto no es establecer la metodología de la fijación de la TUUA de Transferencia; (ii) lineamientos metodológicos aprobados en el año 2002 que se encuentran expresamente derogados desde el año 2004; y (iii) un procedimiento tarifario del 2002 (puentes de embarque) que no es comparable con el procedimiento de la TUUA de Transferencia.
- Por el contrario, siendo que ni el Contrato de Concesión ni la Adenda N° 6 establecieron metodología específica para la TUUA de Transferencia, conforme al marco contractual y normativo vigente, la metodología tarifaria debe definirse en el procedimiento de fijación tarifaria de acuerdo con el artículo 16 del RETA, por lo que corresponde al Ositrán efectuar dicha determinación de manera técnica, motivada y conforme a la información disponible. En ese contexto, el intento de AETAI de imponer la aplicación automática de costos incrementales, sin atender a las particularidades del Nuevo Terminal de Pasajeros – infraestructura *greenfield* que inició operaciones en 2025 – ni a la naturaleza compartida de costos e inversiones, carece de sustento técnico y jurídico, además de

basarse en una norma derogada desde 2021.

- IATA parte de una premisa errada al cuestionar la metodología de costos totalmente distribuidos, al asumir que la TUUA de Transferencia debería reflejar el uso real de los servicios, cuando en realidad remunera los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia y no su consumo efectivo, por lo que los criterios de asignación se enfocan en imputar razonablemente los costos conjuntos asociados a infraestructura y servicios compartidos; asimismo, su cuestionamiento sobre supuesta falta de transparencia carece de sustento, al no identificar ni desarrollar qué disposición concreta del RETA habría sido vulnerada, y en virtud del principio de legalidad, la actuación del Ositrán se ha ceñido estrictamente a las reglas vigentes, las cuales han sido íntegramente observadas en el procedimiento, sin que IATA haya acreditado actuación alguna contraria a ellas.

Sección B: Respecto al archivo de cálculo tarifario de AETAI

- El argumento de AETAI según el cual sus comentarios a la propuesta tarifaria aprobada por la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN carecerían de eficacia jurídica por haberse dejado sin efecto la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN carece de sustento, toda vez que desconoce que el principio de debido procedimiento y la buena fe procedimental requieren que todos los comentarios presentados durante el procedimiento, incluidos los de AETAI y otros usuarios, sean debidamente considerados, analizados y recogidos en la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador y en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado aprobados mediante las Resoluciones de Presidencia N° 0066-2025-PD-OSITRAN y de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, respectivamente, asegurando la participación ciudadana, la motivación de las decisiones y el respeto a los derechos de los administrados, por lo que su afirmación carece de respaldo normativo y sería contraria a los principios de debido procedimiento y buena fe procedimental.
- El argumento de AETAI sobre una supuesta contradicción entre el considerando 872 y el pie de página 142 del Nuevo Informe Tarifario Ampliado carece de fundamento, toda vez que el Regulador explicó de manera clara y coherente que, si bien el modelo presentado por AETAI incluye inversiones indirectas y transversales, esto no altera la razón central por la cual fue descartado: su carácter global que incorpora simultáneamente la TUUA nacional, internacional y de Transferencia, excediendo el alcance del procedimiento tarifario, y que su propuesta tampoco se ajusta a la metodología de costos totalmente distribuidos, al considerar solo los costos relacionados con el terminal. La referencia en el pie de página constituye una aclaración técnica contextualizada que refuerza, y no contradice, el análisis y la motivación del acto administrativo, cumpliendo con los principios de debido procedimiento, verdad material y la exigencia de motivación del acto administrativo, por lo que la alegación de contradicción de AETAI se sustenta únicamente en una lectura fragmentada del documento técnico y no afecta la validez ni la coherencia del Nuevo Informe Tarifario Ampliado.

Sección C: Sobre una presunta extensión del plazo de comentarios

- Según AETAI, con posterioridad al plazo de comentarios otorgado por la Resolución de Presidencia N° 0021-2025-PD-OSITRAN y la Resolución de Presidencia N° 0029-2025-PD-OSITRAN, se habría producido una ampliación de plazo únicamente para LAP. Al respecto debe indicarse que, sin perjuicio de las resoluciones mencionadas, no existió ninguna ampliación de plazo de comentarios para ningún administrado, toda modificación formal habría sido publicada y comunicada oficialmente.
- El argumento de AETAI sobre que la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 habría sido presentada fuera del plazo de comentarios y generó indefensión carece de fundamento, toda vez que dicha carta no constituía un comentario formal a la propuesta tarifaria del

Ositrán, sino una respuesta del Concesionario a observaciones efectuadas por AETAI, y su análisis fue incluido en los informes posteriores, incluyendo la Resolución de Presidencia N° 0041-2025-PD-OSITRAN, la Nueva Propuesta Tarifaria del Regulador y el Nuevo Informe Tarifario Ampliado.

- Si bien AETAI ha indicado que se vio limitado en presentar alegatos contra la Carta C-LAP-GPF-2025-0041, se ha verificado que, en el marco del procedimiento tarifario, AETAI se pronunció sobre dicha carta en múltiples oportunidades – mediante cartas y en exposiciones ante el Consejo Directivo –, pero en todos los casos reiteró el mismo cuestionamiento formal, sin efectuar pronunciamiento alguno sobre el fondo de la Carta C-LAP-GPF-2025-0041.
- El cuestionamiento de AETAI respecto a que la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 no constituiría una iniciativa del Concesionario carece de sustento jurídico y argumentativo, pues no rebate ni desarrolla críticamente los fundamentos expuestos en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado; por el contrario, se verifica que la presentación de dicha carta fue consecuencia directa de la publicación, en el portal institucional del Ositrán, de los comentarios formulados por la propia AETAI – práctica regular, transparente y reiteradamente explicada en audiencias públicas en las que AETAI ha participado –, lo que habilitó legítimamente al Concesionario a pronunciarse, conforme a los principios de verdad material y debido procedimiento; en ese sentido, resulta evidente la incoherencia de AETAI, que cuestiona la inclusión de la Carta C-LAP-GPF-2025-0041 por presentarse supuestamente fuera de plazo, mientras que la misma asociación presentó múltiples comunicaciones posteriores al vencimiento del plazo de comentarios, las cuales, al igual que la Carta C-LAP-GPF-2025-0041, fueron evaluadas de manera plena en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado en aplicación del principio de debido procedimiento, demostrando que todos los aportes fueron considerados conforme al ordenamiento vigente.

Sección D: Respecto a la Recomendación 4.2 del Informe Especial N° 005-2013-2-4732-OCI-OSITRAN-EE

- Los argumentos de AETAI sobre una supuesta inobservancia de la Recomendación 4.2 de la Oficina de Control Institucional (OCI) parten de una premisa manifiestamente errónea, pues dicha recomendación no fue desestimada ni ignorada, sino que fue expresamente implementada, circunstancia que fue reconocida por la propia OCI sobre la base de la Nota N° 048-14-GRE-OSITRAN de fecha 3 de octubre de 2014, y ratificada durante su intervención en la Sesión de Consejo Directivo N° 819.
- Conforme ha sido desarrollado de manera expresa en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado, la Recomendación 4.2: (i) se encontraba condicionada al marco contractual y normativo del Ositrán; (ii) se sustentó en una premisa que no fue aprobada por el Consejo Directivo; (iii) no ordenaba la realización de un análisis económico-financiero específico ni la redefinición de otras tarifas; y (iv) tiene carácter no vinculante, extremo confirmado por la propia OCI, la cual además precisó que no forma parte de sus competencias intervenir en la función reguladora ni en la determinación de montos tarifarios.
- Las alegaciones de AETAI sobre la supuesta vulneración de los principios de legalidad, predictibilidad, razonabilidad, proporcionalidad, transparencia, eficiencia y defensa de los usuarios carecen de sustento concreto, al no identificar precedentes desconocidos, distorsiones tarifarias específicas ni desproporción alguna entre la medida adoptada y el fin público perseguido, verificándose, por el contrario, que la metodología de costos totalmente distribuidos aplicada garantiza que la TUUA de Transferencia incorpore únicamente los costos asociados a los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia, evitando dobles cobros o subsidios cruzados.

Sección E: Cuestionamiento sobre la información referida a las inversiones

- El argumento de AETAI sobre que el hecho de calcular la TUUA de Transferencia sin contar con el reconocimiento de las inversiones realizadas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) coloca a los usuarios y administrados en un estado de indefensión al basarse en información incompleta y no validada oficialmente, carece de fundamento, debido a que el procedimiento de fijación tarifaria se realizó en paralelo con la construcción y la implementación del equipamiento del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC. En tal sentido, era imposible poder contar con el reconocimiento total de las inversiones que realiza la GSF. Sin perjuicio de ello, con el fin de incorporar en la TUUA de Transferencia el valor más cercano al reconocimiento de la GSF, se ajustó el monto de inversión por una variable *proxy*, la cual se estimó como el monto de inversión reconocido por la GSF y el monto de inversión solicitado por LAP en los procedimientos de reconocimiento que habían concluido. Asimismo, AETAI no ha presentado ningún sustento válido respecto a que el monto de las inversiones consideradas se encuentra sobreestimado, generando así un perjuicio para los usuarios.
- El argumento de AETAI referido a que, durante el proceso tarifario Ositrán no cuestiona la propuesta de LAP en cuanto a cifras de inversión ni los *drivers* carece de sustento, si eso fuera cierto la TUUA de Transferencia aprobada por el Ositrán sería idéntica a la propuesta presenta por LAP, lo cual no ocurre en el presente procedimiento tarifario. En el marco del procedimiento tarifario, Ositrán ha solicitado al Concesionario, mediante múltiples comunicaciones, el sustento de la información presentada, no solo en materia de inversiones y *drivers*; sino también sobre costos operativos, demanda, WACC, entre otros.
- El argumento de AETAI relativo a que Ositrán no ha seguido las mejores prácticas internacionales ni los conceptos económicos teóricos para el tratamiento de la información proveniente del Concesionario, como los *benchmarks*, carece de sustento. Las mejores prácticas internacionales en regulación económica no imponen una obligación automática de contrastar cada variable con *benchmarks* externos, especialmente cuando el activo regulado es único en su contexto operativo, contractual y de demanda, y cuando existen diferencias sustantivas en estándares de servicio, niveles de capacidad, obligaciones contractuales y riesgos asumidos por el concesionario.
- El argumento de AETAI sobre que Ositrán debe incluir un mecanismo de revisión tarifaria anual en respuesta a desviaciones significativas respecto de las previsiones, garantizando que la tarifa se ajuste continuamente a los costos reales y a las necesidades de inversión carece de sustento, debido a que desnaturalizaría el uso de un horizonte temporal para el cálculo de la tarifa. En efecto, la lógica de definir un período regulatorio multianual radica en que la tarifa se determine sobre la base de un flujo de caja inter temporal, en el cual los costos, las inversiones, los ingresos y la remuneración del capital se evalúan de manera integrada y consistente a lo largo del tiempo. Si la tarifa se ajustara anualmente para reflejar desviaciones puntuales de demanda, los costos o las variables financieras, el análisis dejaría de ser inter temporal y se convertiría, en la práctica, en un ejercicio de costeo anual.
- El argumento de AETAI sobre que no es correcto el uso de la variable *proxy* de reconocimiento de inversiones carece de sustento. El uso de una variable *proxy* en el presente procedimiento tarifario es metodológicamente válido, dado que se trata de un proyecto *greenfield* en el que no es posible contar con información definitiva sobre las inversiones reconocidas al momento de la fijación tarifaria. En ese sentido, la variable *proxy* permite aproximar razonablemente el monto de inversiones que serán reconocidas.

- El argumento de AETAI sobre que las áreas comunes forman parte del terminal y, en consecuencia, se encuentran plenamente financiadas por la TUUA de origen carece de sustento. La TUUA de Transferencia reconoce tanto los costos como las inversiones relacionadas con los servicios que los pasajeros en transferencia tienen a su disposición. En este sentido, los pasajeros en transferencia tienen a su disposición señalización, sistemas de información, sistemas de climatización, iluminación, limpieza, servicios higiénicos, entre otros, los cuales forman parte integral de la experiencia de conexión. Sostener que las áreas comunes se encuentran “plenamente financiadas” por la TUUA de origen conduce a una distorsión tarifaria, pues implicaría que los pasajeros de origen subsidien total o parcialmente a los pasajeros en transferencia -lo que se encuentra prohibido por el Contrato de Concesión.

Sección F: Cuestionamiento relativo a los *drivers* empleados para la determinación de la TUUA de Transferencia

- El argumento de AETAI sobre que los únicos *drivers* eficientes y aceptables internacionalmente son: asignación directa a áreas exclusivas, pasajeros-minuto para costos variables, contribución al pico de inversiones en capacidad, área efectivamente utilizada solo para costos fijos indivisibles, asignación cero para servicios que la transferencia no usa; carece de sustento. No existe a nivel internacional una metodología única ni *drivers* exclusivos para la asignación de costos en aeropuertos. Por el contrario, la asignación de costos depende de múltiples factores, como la naturaleza del servicio, del nivel de desagregación de la información disponible, la materialidad económica de los costos a asignar, entre otros.
- El argumento de AETAI e IATA referido a que los *drivers* empleados por Ositrán no permiten establecer el consumo efectivo de los servicios que estarían comprendidos en la TUUA de Transferencia carece de sustento debido a que la TUUA de Transferencia ha sido calculada bajo un enfoque de remuneración de los servicios que están puestos a disposición de los pasajeros en transferencia, y no sobre la base del consumo individual o efectivo de dichos servicios. Este criterio, expresamente recogido y sustentado en el Nuevo Informe Tarifario Ampliado del Ositrán, resulta consistente con la naturaleza común de los servicios involucrados y con la metodología de costos totalmente distribuidos.

Sección G: Cuestionamiento relativo a la conducción de un procedimiento de revisión tarifaria

- AETAI sostiene que la ampliación del AIJC, materializada en la puesta en operación de un nuevo terminal de mayor envergadura, constituye un cambio estructural que obliga a aplicar el mecanismo de revisión integral del sistema tarifario previsto en el literal iii) del artículo 10 del RETA. Dicho planteamiento parte de una premisa incorrecta, pues en ningún extremo del Nuevo Informe Tarifario Ampliado el Ositrán ha reconocido la existencia de “cambios estructurales” en los términos técnicos previstos en la citada disposición reglamentaria, sino que se ha limitado a constatar que la puesta en operación de un nuevo terminal de pasajeros de mayor envergadura implica, de manera natural, un incremento de costos e inversiones asociados al servicio, lo cual no equivale – ni explícita ni implícitamente – a la activación del supuesto habilitante para una revisión integral del sistema tarifario.
- Adicionalmente, conforme al artículo III del Título Preliminar del RETA, dicho reglamento tiene carácter supletorio frente a lo establecido en los contratos de concesión, y en el presente caso el Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJC fija expresamente las tarifas de la TUUA de origen y el mecanismo exclusivo de ajuste mediante RPI-X, de modo que una revisión integral como la pretendida por AETAI resultaría jurídicamente improcedente por contravenir el régimen económico contractual.

Sección H: Cuestionamientos a la determinación de la TUUA de Transferencia

- El argumento de AETAI e IATA sobre que el cobro de la TUUA de Transferencia va a reducir la competitividad del AIJC con otros *hubs* como Bogotá y Panamá, al generar un incremento en el costo del pasaje aéreo y una consecuente caída de la demanda, carece de sustento. Los análisis sobre los supuestos efectos negativos en la demanda derivados de dicho cobro, presentados por IATA y AETAI, resultan parciales, en la medida en que no consideran las particularidades del caso concreto, tales como la entrada en operación del Nuevo Terminal y de la segunda pista de aterrizaje, ni los efectos positivos de dichas infraestructuras sobre el desarrollo de la demanda. En consecuencia, las conclusiones a las que arriban no resultan válidas.
- El argumento de IATA relativo a que debe haber un rebalanceo en la TUUA de origen por la introducción de la TUUA de Transferencia que realiza el Ositrán carece de sustento. La TUUA de Transferencia no ha sido introducida o diseñada discrecionalmente por el Regulador, sino que su implementación se debe al mandato contractual contenido en la Adenda N° 6 del Contrato de Concesión, suscrita entre LAP y el MTC. Asimismo, la Adenda N° 6 no señala que al fijarse la tarifa deban ajustarse o revisarse otras tarifas aeroportuarias. Adicionalmente, de acuerdo con la metodología de costos totalmente distribuidos empleada, para determinar la tarifa solo se consideran los costos asociados a los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia; por lo que no resulta compatible con dicha metodología efectuar reajustes en otras tarifas.

Sección I: Cuestionamientos generales sobre la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN

- IATA sustenta su cuestionamiento en la invocación general de principios del procedimiento administrativo y de la regulación tarifaria, tales como legalidad, razonabilidad, debido procedimiento y verdad material; sin embargo, no desarrolla de manera concreta ni específica cómo dichos principios habrían sido vulnerados en el procedimiento o en la Resolución impugnada. Sus alegaciones se formulan en términos abstractos, sin confrontar el análisis técnico ni la metodología aplicada por el Regulador, ni acreditar la incorporación de costos ajenos a los servicios puestos a disposición de los pasajeros en transferencia.

Sección J: Otros cuestionamientos

- AETAI recomienda medidas de transparencia para la publicación del seguimiento de la regulación tarifaria. Sin embargo, dicho planteamiento no se encuentra dirigido a cuestionar la legalidad, validez o motivación de la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, ni a identificar un vicio procedimental o sustantivo en el proceso de fijación tarifaria, sino que constituye una recomendación de carácter general orientada a reforzar mecanismos de seguimiento y transparencia regulatoria. Sin perjuicio de ello, debe indicarse que el marco normativo de Ositrán ya contempla un mecanismo específico destinado a transparentar y dar seguimiento a los ingresos, costos e inversiones asociados tanto a los servicios regulados como no regulados de las entidades prestadoras, el cual se materializa a través de la Contabilidad Regulatoria.

VII. RECOMENDACIÓN

538. Se recomienda a la Gerencia General remitir el presente informe al Consejo Directivo para su consideración y, de ser el caso, su aprobación.

Atentamente,

Firmado por
RICARDO QUESADA ORÉ

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO

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

Visado por
MELINA CALDAS CABRERA
Jefe de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
ELIANA CASTILLO MAR
Abogada Senior
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
KIMBERLY LEÓN ROSALES
Analista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
MARÍA MENDEZ VEGA
Especialista de Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Se adjuntan:

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

NT 2026016633

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
VÍCTOR ARROYO TOCTO
Jefe de Asuntos Jurídico-Regulatorio y Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
JEHOSHUA RODRÍGUEZ HERRERA
Asesor Legal
Gerencia de Asesoría Jurídica