



Presidencia
del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la
Inversión en Infraestructura
de Transporte de Uso Público



RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 0008-2026-CD-OSITRAN

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/03/2025
09:40:38 -0500

Lima, 27 de febrero de 2026

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00038-2026-IC-OSITRAN de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica de Ositrán; y, el Informe N° 00030-2026-GRE-OSITRAN de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; y,

CONSIDERANDO:

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

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

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

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

Que, entre el 05 de setiembre y el 02 de diciembre de 2024, Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc., American Airlines Inc. y Aerovías de México S.A. de C.V. (en adelante, Aerolíneas o Usuarios Intermedios) solicitaron la emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, de Mostradores Check In en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC), concesionado a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP), dando inicio al procedimiento administrativo para la emisión de mandato de acceso cuyo trámite se detalla en la sección antecedentes del Informe Conjunto N° 00038-2026-IC-OSITRAN;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 00016-2025-PD-OSITRAN, del 24 de enero de 2025, se aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a las Aerolíneas y a LAP mediante los Oficios N° 0093, N° 0095, N° 0096, N° 0097, N° 0098, N° 0099, N° 0100 y N° 0092-2025-PD-OSITRAN, respectivamente;

Que, luego de recibidos los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN, del 10 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00069-2025-GRE-OSITRAN, se dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/02/2026 18:55:53 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/02/2026 18:52:04 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/02/2026 17:25:18 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/02/2026 16:14:40 -0500

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

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

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

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2025-CD-OSITRAN de fecha 17 de diciembre de 2025 se declararon parcialmente fundados los recursos de reconsideración presentados por las Aerolíneas contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN, dejando sin efecto el extremo referido a la determinación del cargo de acceso; asimismo, se dispuso remitir a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso en ese extremo, estableciendo el plazo para la presentación de comentarios u objeciones al proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 100 del REMA;

Que, luego de recibidos y evaluados los comentarios de las partes, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos emitió el Informe N° 00030-2026-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial materia del presente procedimiento, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo; asimismo, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica emitieron el Informe Conjunto N° 00038-2026-IC-OSITRAN que tiene por objeto sustentar el proyecto de resolución para dictar el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios; documentos referidos a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores Check In) en el Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez;

Que, con posterioridad a la revisión respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe N° 00030-2026-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00038-2026-IC-OSITRAN, constituyéndolos como parte integrante de la presente resolución, de conformidad con lo dispuesto en el inciso 6.2 del artículo 6 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS;

Por lo expuesto, en virtud de las funciones previstas en la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos; Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias; Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán, aprobado mediante Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias; y, estando a lo acordado por el Consejo Directivo en su Sesión Ordinaria N° 829-2026-CD-OSITRAN;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Dictar Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías De México S.A. de C.V. Sucursal Perú, para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores Check In); en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula séptima del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN, en los siguientes términos:

MANDATO DE ACCESO

Cláusula Séptima. - Cargo de Acceso y forma de pago

7.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el arrendamiento de las Facilidades Esenciales la suma de US\$ 3.58 (tres y 58/100 Dólares Americanos) por hora o fracción. (Sin IGV).

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

Artículo 2.- Disponer la notificación de la presente Resolución, del Informe N° 00030-2026-GRE-OSITRAN que adjunta el modelo económico de sustento y del Informe Conjunto N° 00038-2026-IC-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L., Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú.

Artículo 3.- El Mandato de Acceso dictado mediante la presente Resolución en el extremo referido al cargo de acceso, tendrá la vigencia de las demás condiciones establecidas en el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN. De conformidad con lo dispuesto por el artículo 102 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, la publicación en el Diario Oficial El Peruano se encuentra a cargo de la Entidad Prestadora, debiendo realizarse dicha publicación en un plazo no mayor de cinco (05) días hábiles luego de notificada la presente Resolución.

Artículo 4.- Disponer la difusión de la presente Resolución, del Informe N° 00030-2026-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00038-2026-IC-OSITRAN, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrán).

Artículo 5.- Disponer que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán adopte las medidas necesarias para supervisar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

Regístrese y comuníquese.

Firmado por

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO

Presidente del Consejo Directivo

Presidencia Ejecutiva

Visado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Gerente General (e)

Gerencia General

Visado por

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA

Gerente de Supervisión y Fiscalización

Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT: 2026032057

INFORME N° 00030-2026-GRE-OSITRAN

Firmado por:
QUESADA ORE,
LUIS RICARDO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/02/2026
18:48:53 -0500

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

Asunto : Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Referencia : Informe N° 00025-2026-GRE-OSITRAN, del 20.02.2026.

Fecha : 25 de febrero de 2026

I. OBJETO

1. Analizar los comentarios recibidos respecto a la nueva propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC), contenida en el informe de la referencia, en el marco del Recurso de Reconsideración presentado por las aerolíneas contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN.

II. ANTECEDENTES

2. Entre el 05 de setiembre y el 01 de octubre de 2024, mediante diversas comunicaciones, los Usuarios Intermedios solicitaron al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) en el AIJC, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 1 Solicitudes presentadas por los Usuarios Intermedios

Número de trámite	Documento	Fecha de ingreso	Empresa
2024110981 / 2024111433	Carta S/N / Carta S/N	05.09.2024 / 06.09.2024	Plus Ultra Líneas Aéreas
2024111195	Carta S/N	06.09.2024	Latam Airlines Perú
2024113472 / 2024113622	Carta S/N / Carta S/N	11.09.2024 / 11.09.2024	Sky Airline Perú
2024118242	Carta S/N	20.09.2024	Air Europa Líneas Aéreas
2024123310	Carta S/N	01.10.2024	United Airlines

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

3. El 24 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0016-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) en el AIJC a favor de las aerolíneas, sustentado en el Informe Conjunto N° 0020-2025-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 0010-2025-GRE-OSITRAN.

Visado por: MORILLO BLAS Manuel
Martín FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/02/2026 17:49:30 -0500

4. Entre el 30 de enero y el 11 de febrero de 2025, mediante oficios diversos, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán notificó a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario) y a las aerolíneas la Resolución de Presidencia N° 0016-2025-PD-OSITRAN y el Proyecto de Mandato de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

5. Mediante el Oficio N° 0434-2025-MTC/19.02, recibido el 31 de enero de 2025, la Dirección de Inversión Privada en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) remitió al Ositrán el Acta de Acuerdo suscrita entre el MTC y el Concesionario, de fecha 30 de enero de 2025, en la que se establece que las operaciones del Nuevo Terminal Pasajeros del AIJC iniciarán, a más tardar, el 30 de marzo de 2025.
6. Entre el 05 y 20 de febrero de 2025, mediante diversas comunicaciones, LAP y las aerolíneas solicitaron al Ositrán una prórroga de diez (10) hábiles adicionales para remitir comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 3 Solicitudes de prórroga presentadas por las partes involucradas

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Conjunto N° 0095-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 0069-2025-GRE-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de las aerolíneas, para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In); estableciendo las condiciones y el Cargo de Acceso respectivo.

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

Tabla 4 Recursos de Reconsideración presentados por las aerolíneas

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

10. Mediante el Memorando N° 0130-2025-GRE-OSITRAN del 10 de junio de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar sobre el monto de las inversiones de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que, a la fecha, han concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto solicitado por LAP y el monto reconocido por el Ositrán.
11. Mediante el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN de fecha 11 de junio de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información sobre el monto de las inversiones de la Ampliación del AIJC que a la fecha han concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto de inversión solicitado por LAP.
12. Mediante el Informe N° 00101-2025-GRE-OSITRAN del 13 de agosto de 2025, se remitió a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el pronunciamiento de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos respecto a los argumentos relacionados con la determinación del Cargo de Acceso contenidos en el Recurso de Reconsideración presentado por las aerolíneas.
13. Mediante el Memorando N° 0180-2025-GRE-OSITRAN del 22 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar si a la fecha hay inversiones nuevas que han finalizado con el procedimiento de reconocimiento de inversiones y, por lo tanto, si se tiene una actualización del porcentaje de reconocimiento de inversiones.
14. Mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN de fecha 26 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Memorando N° 00180-2025-GRE-OSITRAN.
15. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, de fecha 23 de noviembre de 2025, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) aplicable a los pasajeros en transferencia en el AIJC, en cuyo cálculo se consideró el porcentaje de reconocimiento de inversiones informado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización a través del Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN.

16. El 26 de noviembre de 2025, mediante proveído al Informe Conjunto N° 00194-2025-IC-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva solicitó actualizar el Informe N° 00101-2025-GRE-OSITRAN de acuerdo con los criterios adoptados en la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN.
17. Mediante el Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN del 10 de diciembre de 2025, se remitió a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la actualización del Informe N° 00101-2025-GRE-OSITRAN considerando el criterio aprobado por el Consejo Directivo del Ositrán mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN. En particular, en el referido informe se indicó que, en virtud del principio de verdad material y con el fin de garantizar la transparencia, objetividad y calidad técnica del procedimiento, corresponde dejar sin efecto el Cargo de Acceso aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN y retrotraer el procedimiento a la etapa de propuesta del mandato de acceso, a fin de presentar una nueva propuesta que considere el criterio aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, y sea sometida a los mecanismos de participación de las partes involucradas, conforme a lo establecido en el marco normativo vigente.
18. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2025-CD-OSITRAN, de fecha 17 de diciembre de 2025, el Consejo Directivo del Ositrán resolvió, entre otros, declarar parcialmente fundados los recursos de reconsideración presentados por las aerolíneas contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso; así, se dejó sin efecto el cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula séptima del Mandato de Acceso. Asimismo, en la referida resolución, el Consejo Directivo del Ositrán ordenó remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso, a fin de que estas puedan manifestar al Ositrán sus comentarios u objeciones a la nueva propuesta de Cargo de Acceso, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 100 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán.
19. Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0024, recibida el 21 de enero de 2026, LAP remitió el Informe N° M-GPF-GALG-2026-0003 con sus comentarios respecto a la nueva propuesta de Cargo de Acceso.
20. Entre el 21 y 23 de enero de 2026, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Latam Airlines, Air Europa, American Airlines, Aero México, Star Perú, Plus Ultra, United Airlines y SKY Airlines remitieron el documento “Comentarios a la propuesta de Cargo de Acceso de Alquiler de Mostradores (Check In) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez” de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), con comentarios respecto a la nueva propuesta de Cargo de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla

Tabla 5 Comentarios presentados por las aerolíneas a la nueva propuesta de Cargo de Acceso

Número de trámite	Documento	Fecha de ingreso	Empresa
2026008795	Carta S/N	21.01.2026	Latam Airlines Perú
2026008935	Carta S/N	21.01.2026	Air Europa Líneas Aéreas
2026009173	Carta S/N	21.01.2026	American Airlines Inc.
2026009621	Escrito S/N	22.01.2026	Aerovías de México S.A de C.V.
2026010075	Carta S/N	22.01.2026	Star Perú
2026010079	Carta S/N	22.01.2026	Plus Ultra Líneas Aéreas
2026010109	Carta S/N	22.01.2026	United Airlines
2026010367	Carta S/N	23.01.2026	SKY Airline Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

21. Mediante el Oficio N° 00021-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 27 de enero de 2026, se solicitó a la empresa Latam Airlines remitir las hojas de cálculo que sustentan y desarrollan las estimaciones propuestas en los comentarios presentados por los Usuarios Intermedios.
22. Mediante la Carta S/N (NT: 2026013216), recibida el 28 de enero de 2026, la empresa Latam Airlines remitió un archivo Excel® en atención a lo solicitado en el Oficio N° 00021-2026-GRE-OSITRAN.
23. Mediante la Carta S/N (NT: 2026017569), recibida el 04 de febrero de 2026, la empresa Plus Ultra Líneas Aéreas remitió, en ampliación a sus comentarios, un archivo Excel® con la información que sustenta el cargo de acceso propuesto.
24. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0005-2026-CD-OSITRAN, de fecha 04 de febrero de 2026, el Consejo Directivo del Ositrán confirmó la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN (que aprobó la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros en transferencia en el AIJC), señalando entre otros aspectos que, una vez que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones correspondientes al proyecto de ampliación del AIJC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos deberá efectuar la revisión del cálculo de dicha tarifa, a efectos de que se actualice exclusivamente el componente de inversiones.
25. Mediante el Oficio N° 00028-2026-GRE-OSITRAN, de fecha 05 de febrero de 2026, se solicitó a la empresa Latam Airlines remitir el sustento de los cálculos referidos a inversiones presentados en el archivo Excel® que forma parte de los comentarios presentados por los Usuarios Intermedios.
26. Mediante el Oficio N° 00033-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 10 de febrero de 2026, se realizaron diversas consultas a LAP referidas a demanda, inversiones y devolución anticipada de IGV, con la finalidad de contar con mayores elementos para el análisis de los comentarios presentados por las partes.
27. Mediante la Carta S/N (NT: 2026020459), recibida el 10 de febrero de 2026, la empresa Latam Airlines atendió lo solicitado en el Oficio N° 00028-2026-GRE-OSITRAN.
28. Mediante la Carta S/N (NT: 2026020908), recibida el 10 de febrero de 2026, la empresa United Airlines remitió, en ampliación a sus comentarios, un archivo Excel® con la información que sustenta el cargo de acceso propuesto.
29. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2026-0056 (NT: 2026021862), recibida el 11 de febrero de 2026, LAP solicitó una extensión del plazo para la atención del requerimiento efectuado mediante el Oficio N° 00033-2026-GRE-OSITRAN. Al respecto, mediante el Oficio N° 0039-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 12 de febrero de 2026, se le otorgó al Concesionario una extensión de dos (2) días hábiles adicionales para dar atención a lo requerido por esta Gerencia.
30. Mediante el Oficio N° 0064-2026-PD-OSITRAN, notificado el 12 de febrero de 2026, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán solicitó a la SUNAT informar si 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)" fue(ron) aprobada(s) y, de ser el caso, remitir una copia de las resoluciones y otros documentos que aprueban las dichas solicitudes.
31. Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0036 (NT: 2026024808), recibida el 16 de febrero de 2026, LAP atendió lo solicitado en el Oficio N° 00033-2026-GRE-OSITRAN.
32. Mediante el Oficio N° 000116-2026-SUNAT/7D0100, recibido el 18 de febrero de 2026, la SUNAT atendió lo solicitado en el Oficio N° 0064-2026-PD-OSITRAN.

33. Mediante el Informe N° 00025-2026-GRE-OSITRAN del 20 de febrero de 2026, se remitió a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el pronunciamiento de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos respecto a los comentarios presentados por las partes a la nueva propuesta de Cargo de Acceso aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2025-CD-OSITRAN.
34. El 25 de febrero de 2026, mediante proveído al Informe Conjunto N° 00035-2026-IC-OSITRAN, la Secretaría de Consejo Directivo solicitó actualizar el Informe N° 00025-2026-GRE-OSITRAN de acuerdo con lo solicitado en la Sesión 829 del Consejo Directivo.

III. PROPUESTA DEL OSITRÁN

35. A continuación, se presenta la nueva propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial de Mostradores de Check-In en el AIJC (en adelante, Propuesta del Ositrán), la cual formó parte del Anexo 2 del Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN, y que fue puesta en conocimiento de LAP y las aerolíneas a fin de que puedan manifestar al Ositrán sus comentarios u objeciones, conforme a lo resuelto por la Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2025-CD-OSITRAN.

III.1. MARCO NORMATIVO APLICABLE

36. De acuerdo con el artículo 25 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán (REMA), el Cargo de Acceso es cualquier pago efectuado a una Entidad Prestadora como contraprestación por el uso de una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza; destacándose que la modalidad o combinación de modalidades que adopte dicho cargo dependerá de lo adoptado en el Contrato de Acceso, siempre que este no constituya una barrera al Acceso¹.
37. Así, conforme al artículo 26 del REMA, los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:
- a) Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
 - b) Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
 - c) Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
 - d) Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
 - e) Minimizar el costo regulatorio y de supervisión de los Contratos de Acceso.
 - f) Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
 - g) Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
38. De este modo, y acorde con el artículo 27 del REMA, la contraprestación monetaria por el

¹ REMA.-

"Artículo 25.- Naturaleza del Cargo de Acceso.

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

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

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

uso de las Facilidades Esenciales debe “permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluyen un margen de utilidad razonable. (...)”. Así, considera, entre otras, las siguientes metodologías que Ositrán puede emplear para determinar el Cargo de Acceso: (i) Costos incrementales de largo plazo, (ii) Costos completamente distribuidos, (iii) Empresa modelo eficiente, y (iv) Por comparación (*benchmarking*).

39. Cabe subrayar, además, que el REMA privilegia la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso. En el presente caso, la actuación del Regulador se justifica al no haberse llegado a un acuerdo, entre otros, sobre el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) en el AIJC. En ese contexto, cabe destacar que el artículo 99 del REMA dispone que el Cargo de Acceso que fije el Ositrán se establecerá dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación.

III.2. FORMULACIÓN DEL CARGO DE ACCESO

40. Dada la información disponible y las características económicas del Acceso a la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se estima pertinente formular el Cargo de Acceso empleando la metodología de costos completamente distribuidos² mediante un flujo de caja descontado, ello en línea con el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores, ya que, como es frecuente en la industria de infraestructura de transporte, existen costos directos e indirectos derivados de la inversión en activos fijos que deben amortizarse en un periodo de varios años³.
41. No obstante, es necesario señalar que, debido a que la Facilidad Esencial que es materia de análisis presenta características de una infraestructura de tipo *greenfield*, puesto que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC, los criterios aplicados para efectos de proyectar la demanda y los costos asociados a la prestación del servicio tomarán como base la información y las características presentadas en la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal; ello, en la medida que representan la mejor aproximación a las condiciones que se presentarían en la operación de la nueva infraestructura.

III.2.1. Horizonte de evaluación

42. Con relación a este punto, las partes señalan haber acordado, durante el proceso de negociación, un periodo de vigencia del Cargo de Acceso de cinco (5) años. Sin embargo, en las propuestas presentadas, se observan diferentes criterios respecto a la definición del horizonte de evaluación. Así, en la Propuesta de LAP se contempla como fecha de inicio

² De acuerdo con el segundo numeral del Anexo 3 del REMA, la metodología consiste en “La asignación de los costos históricos directos e indirectos (o compartidos) mediante reglas de imputación (costeo basado en actividades, entre otros)”.

³ Tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios se emplea la metodología de costos completamente distribuidos. Sin embargo, los Usuarios Intermedios proponen que, para futuras revisiones, se realice una revisión detallada de la metodología que empleará, alegando que en la experiencia internacional lo usual es que las agencias regulatorias revisen las metodologías cada cierto tiempo con la finalidad de evitar que la firma regulada se adapte y ajuste sus costos para evitar que las ganancias de eficiencia se transfieran a los usuarios intermedios.

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

de operaciones el 18.12.2024, en cuyo caso su horizonte de evaluación abarca 14 días de operación en 2024 y, para efectos de completar un periodo de cinco años, asume 351 días para el año 2029. Por su parte, la Propuesta de los Usuarios Intermedios considera que el horizonte de evaluación inicia en el año 2024 como año 0 y que el periodo de cobro del cargo de acceso del servicio abarcaría desde el 30 de enero de 2025 hasta el 30 de enero de 2030, con la finalidad de completar el periodo de cinco años.

43. Al respecto, con base en lo observado en las propuestas de las partes, para la construcción y evaluación del flujo de caja descontado, en la presente Propuesta se considerará que la vigencia del Cargo de Acceso será de cinco (5) años, comprendidos desde el 30 de marzo de 2025 (fecha programada para la inauguración del nuevo Terminal) hasta el 29 de marzo de 2029; no obstante, para fines de la evaluación de flujo de caja descontado, se tomará referencialmente como año base (año 0) al 2024⁴. En ese sentido, el horizonte de evaluación de los flujos de caja comprenderá el periodo 2024-2030.
44. Cabe indicar que, con la finalidad de guardar consistencia con las fechas estimadas para el inicio y fin de la vigencia del Cargo de Acceso, los flujos de ingresos y egresos de los años 2025 y 2030 serán ajustados en función al número de días en los que estará vigente dicha contraprestación. En particular, para el año 2025, el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio $(365-31-28-29)/365$, en tanto que, para el año 2030, el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio $(31+28+29)/365$.

III.2.2. Demanda del servicio

III.2.2.1. Unidad de cobro

45. En la presente Propuesta se considera que el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) será cobrado en USD por hora o fracción, ello de acuerdo con la unidad de cobro vigente.

III.2.2.2. Proyecciones de demanda

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

⁴ Al respecto, de acuerdo con la metodología empleada, el año base representa el momento previo a la puesta en operación de la infraestructura y, debido a la naturaleza del flujo de caja (principalmente, el empleo de información anual), dicho año base capturaría la información de algunas variables al año 2024, principalmente en lo referente a la determinación de la tasa de descuento anual (esto es, el WACC). Cabe mencionar que dicho criterio ya ha sido empleado en procedimientos de emisión de mandatos de acceso anteriores para la definición del año base en los flujos de caja descontados.

cual reflejaría el tiempo promedio que tomó atender a cada pasajero en los mostradores del área de Check-In del aeropuerto⁵.

Tabla 6 Uso de los mostradores de Check-In y tráfico de pasajeros embarcados en el AIJC, 2008-2024

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

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

49. Como se puede observar, tanto el número de horas de alquiler de los mostradores como el tráfico de pasajeros embarcados han mantenido una tendencia creciente; sin embargo, el ritmo de crecimiento del tráfico de pasajeros embarcados se ha mostrado superior, lo cual se ve reflejado en la tendencia decreciente del ratio hora/pasajero. No obstante, en el año 2020 dichas tendencias se vieron afectadas a consecuencia de las medidas impuestas a nivel mundial en el sector aeronáutico por la pandemia de la COVID-19⁶, observándose una recuperación gradual del tráfico de pasajeros y del número de horas de uso de mostradores en el año 2021, en tanto que para el caso del ratio hora/pasajero se aprecia un valor alejado de la tendencia histórica debido a las medidas de distanciamiento y restricción de aforos existentes durante dicho año en el AIJC. Por tal motivo, el ratio hora/pasajero tanto del 2020 como del 2021 presentan valores atípicos en comparación a la tendencia histórica de dicho ratio.
50. Por otro lado, otro concepto importante relacionado con el alquiler de los mostradores de Check-In es el factor de ocupación, el cual es entendido como el tiempo promedio en el que la Facilidad Esencial es utilizada por los Usuarios Intermedios, expresado en términos porcentuales. Así, en el presente caso, el factor de ocupación resultaría de dividir el número total de horas de alquiler de los mostradores entre el número máximo de horas disponibles, o también denominada capacidad máxima. Al respecto, la capacidad máxima

⁵ Al respecto, para la estimación del ratio hora/pasajero se emplea el número total de pasajeros embarcados como una variable *proxy* debido a que en el AIJC no se lleva a cabo una contabilización del número de pasajeros que realizan el Check-In dentro del aeropuerto.

⁶ En efecto, en el caso del AIJC, como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú, las operaciones regulares se vieron suspendidas del 17 de marzo al 14 de julio de 2020. Así, como parte de la reactivación de los vuelos aéreos en el país, el 15 de julio de 2020 se reiniciaron las operaciones nacionales, en tanto que a partir del 5 de octubre de 2020 se retomaron las operaciones internacionales.

se determina multiplicando el número de mostradores que forman parte de la Facilidad Esencial por el tiempo de operación anual del terminal (expresado en horas)⁷, siendo el régimen de operación del AIJC de 24/7.

51. Sobre el particular, en cuanto al tiempo de operación anual del terminal, si bien el AIJC mantiene un régimen de operación de 24/7, conviene señalar que, como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú por la pandemia de la COVID-19, en el año 2020 las operaciones regulares del aeropuerto se vieron suspendidas del 17 de marzo al 14 de julio. Así, de los 366 días calendario de dicho año, el AIJC solamente presentó operaciones regulares en 246 días, lo cual tiene un impacto sobre la capacidad máxima de uso de mostradores para el año 2020.
52. En la siguiente tabla se presenta la evolución histórica de la capacidad máxima y el factor de ocupación de los mostradores de Check-In en el AIJC. Como se puede apreciar, en años bisiestos⁸ la capacidad máxima del uso de mostradores tiende a incrementar ligeramente respecto del resto de años; en tanto que, en aquellos años en donde se presenta un cambio en el número de mostradores (adición o retiro), la capacidad máxima se expresa en función del número de mostradores que continúan formando parte de la Facilidad Esencial. Al respecto, debe señalarse que en los años 2017 y 2019 se incrementó el número de mostradores, pasando de 54 mostradores al inicio del año 2017 a 71 mostradores al cierre del año 2019⁹, mientras que en el año 2020 se efectuó el retiro de dos mostradores¹⁰, pasándose a un total de 69 mostradores al cierre de dicho año¹¹.

Tabla 7 Factor de ocupación de los mostradores de Check-In, periodo 2008-2024

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Respecto al factor de ocupación, como se puede observar, durante los años previos a la pandemia de la COVID-19 la utilización de los mostradores de Check-In se encontró

⁷ Esto es, el número de horas de operación diaria del terminal multiplicada por su número de días de operación al año.

⁸ En el periodo analizado, los años bisiestos son los años 2008, 2012, 2016 y 2020.

⁹ Las adiciones de los mostradores al servicio tuvieron lugar el 1 de setiembre de 2017 (ocho mostradores) y el 27 de octubre de 2019 (nueve mostradores).

¹⁰ El retiro de los dos mostradores del servicio tuvo lugar durante las primeras semanas de setiembre.

¹¹ Cabe indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, el Concesionario no ha informado respecto del retiro o adición de mostradores del servicio en el Terminal actual.

fluctuando entre el 72% y 74% de la capacidad máxima, en tanto que para el año 2020, como consecuencia de las restricciones impuestas sobre el transporte aéreo de personas, el factor de ocupación alcanzado fue de 35,5%. No obstante, para el año 2021, dicho factor se vio incrementado como consecuencia del debilitamiento de las restricciones impuestas en el país, a la par de la reactivación del sector aeronáutico a nivel mundial, alcanzándose una utilización del 58,1% de la capacidad máxima, y manteniendo cifras superiores en los años posteriores, siendo que, al cierre del año 2024, se observó un porcentaje de utilización de la Facilidad Esencial de 63,5% de su capacidad máxima.

54. Con base en lo descrito, y en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, para efectos de proyectar la demanda del servicio (expresada en horas), se tomarán en cuenta dos variables: el ratio hora/pasajero y el número de pasajeros embarcados, de manera tal que¹²:

$$H_t = \theta_t * Pax_t$$

Donde:

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

55. Así, para llevar a cabo la proyección de demanda correspondiente al periodo 2025-2030, se deberá contar, en primer lugar, con estimaciones de las variables “ratio hora/pasajero” y “número de pasajeros embarcados” para cada uno de los años de dicho periodo. Al respecto, debe indicarse que, en la medida en que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta solo se dispone de información histórica referente al antiguo Terminal del AIJC. Por tanto, para efectos de las proyecciones de demanda, se considerará dicha información histórica del servicio en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura¹³.
56. No obstante, considerando las diferencias en las características físicas de los mostradores entre el antiguo Terminal y el Nuevo Terminal¹⁴ -en particular, el número de posiciones de facturación por mostrador-, resulta necesario realizar una homologación de la información histórica. En el antiguo Terminal, cada mostrador contaba con dos posiciones de facturación, mientras que en el Nuevo Terminal cada mostrador contará con una sola posición. Por tanto, para efectos de proyectar la demanda del servicio, la información histórica deberá ajustarse a las nuevas características de la Facilidad Esencial en el Nuevo Terminal.
57. En ese sentido, para la determinación del Cargo de Acceso, la unidad de análisis y comparación será la posición de facturación, y no el mostrador como tal. Así, un mostrador del antiguo Terminal será considerado equivalente a dos posiciones de facturación, lo que a su vez equivale a dos mostradores en el Nuevo Terminal. En consecuencia, la estimación de la demanda se realizará a partir de una serie histórica ajustada, denominada “Horas

¹² Cabe indicar que una metodología similar es empleada tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

¹³ Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

¹⁴ Al respecto, los cambios que presentaría la Facilidad Esencial en el Nuevo Terminal se asemejan a una reconfiguración operativa del servicio, en la medida en que, si bien el proceso de chequeo del pasajero a través de los mostradores de Check-In no se ve alterado per se, a nivel de la asignación de recursos la separación de posiciones de facturación permitiría una adecuada optimización del flujo de pasajeros en la zona de Check-In, todo ello en comparación con la situación observada en el antiguo Terminal.

rentadas de posiciones de facturación”, obtenida multiplicando las horas de uso de mostradores por el número de posiciones por mostrador (2) en el antiguo Terminal. Esta serie homologada servirá como base para estimar la variable “ratio hora/pasajero”¹⁵.

58. Respecto a la variable “ratio hora/pasajero”, esta se obtiene a partir del número de horas rentadas de posiciones de facturación y el número de pasajeros embarcados. Así, para efectos de la estimación de dicho ratio, se considerará la información mensual remitida por LAP al buzón de Declaración Estadística del Ositrán, tanto del número de horas de uso de los mostradores¹⁶ como del número de pasajeros embarcados, ambos para el periodo comprendido entre enero de 2022 y diciembre de 2024, ello con la finalidad de poder contar con un periodo representativo que permita observar la evolución de dichas variables. Además, conforme a lo señalado previamente, se ajustará la serie histórica del número de horas de uso de los mostradores a efectos de homologar la información por las características físicas de los mostradores entre el antiguo Terminal y el Nuevo Terminal.
59. Cabe mencionar que, en línea con el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022, para la estimación del ratio hora/pasajero no se toman en cuenta los datos correspondientes a los años 2020 y 2021 debido a que los ratios obtenidos en esos años presentan valores atípicos, tal como señaló anteriormente, como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú por la pandemia de la COVID-19 (tales como la suspensión de operaciones aéreas regulares en el país, la obligatoriedad del distanciamiento físico en los aeropuertos, entre otros), siendo que dichos valores introducirían sesgos si fuesen considerados en las estimaciones realizadas del ratio hora/pasajero.
60. En la siguiente tabla se presenta el cálculo del ratio hora/pasajero para cada uno de los meses del periodo 2022-2024, con la finalidad de apreciar la evolución de dicha variable en el tiempo. Al respecto, los ratios presentados se obtuvieron a partir de la información mensual del número de horas rentadas de posiciones de facturación y el número de pasajeros embarcados, registrados en el AIJC entre enero de 2022 y diciembre de 2024, los cuales también son detallados en dicha tabla.

Tabla 8 Ratio hora/pasajero mensual, 2022-2024

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

¹⁵ Asimismo, dicho criterio de homologación será considerado al momento de proyectar algunos conceptos del OPEX que tomen como base al número de mostradores.

¹⁶ Cabe indicar que el número de horas de uso de los mostradores tomado de la Declaración Estadística presentada por LAP al Ositrán coincide, agregado en términos anuales, con el número de horas reportado por LAP en su Contabilidad Regulatoria. Sin embargo, para efectos de la estimación, se empleará la información de la Declaración Estadística de LAP al Ositrán debido a que presenta un mayor nivel de desagregación.

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

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

Tabla 9 Estimación del número de pasajeros embarcados en el AIJC, 2025-2030

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

Fuente: Propuesta de LAP, Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. Con todo ello, una vez que se dispone de las estimaciones del ratio hora/pasajero y del número de pasajeros embarcados, se procede a realizar la proyección de la demanda del servicio (expresada en horas), de acuerdo con la formulación detallada anteriormente. En la siguiente tabla se presenta la estimación del tiempo de uso de mostradores (en horas) para el periodo 2025-2030. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección del número de horas de uso de mostradores para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año¹⁷. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección del número de horas

¹⁷ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el número de pasajeros embarcados para dicho año por (365-31-28-29)/365, y luego multiplicando dicho resultado por el ratio Hora/Pasajero estimado de 0,079.

de uso de mostradores para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación¹⁸.

Tabla 10 Proyección del tiempo de uso de mostradores en el AIJC, 2025-2030

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

Nota:

1. Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.
2. Para el periodo 2028-2030 se asume el máximo de la capacidad de uso debido a que los valores obtenidos mediante la fórmula de cálculo sobrepasan dicha capacidad.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

III.2.3. Costos de operación y mantenimiento

68. Para la presente Propuesta, en línea con los criterios empleados en procedimientos anteriores, se considera que los costos de operación y mantenimiento (OPEX) del servicio se clasifican en Costos Directos, Costos Indirectos y Costos No Imputables, cuyas proyecciones para el periodo 2025-2030 son detalladas a continuación.
69. Sobre el particular, en procedimientos anteriores relacionados a este servicio, las proyecciones de costos de operación y mantenimiento incluidos en el flujo de caja tomaron como base la información de la Contabilidad Regulatoria del año anterior al de la determinación del cargo de acceso, con excepción del procedimiento del año 2022.
70. En efecto, en dicho procedimiento se señaló que el año 2021 (año anterior al de la determinación del cargo de acceso) correspondía a un año de recuperación de la actividad aeroportuaria después de la afectación experimentada en 2020 por la pandemia de la COVID-19, y en atención a la alta volatilidad de dichos costos en ese periodo, se consideró pertinente recurrir a información histórica que permita establecer una base apropiada a partir de la cual proyectar la evolución de los costos en el horizonte temporal del flujo de caja (2022-2024). En esa línea, el criterio utilizado por el Regulador fue establecer un año base a partir de la información histórica de la Contabilidad Regulatoria del periodo posterior al que se tomó en cuenta para la determinación del cargo de acceso previo.
71. En esa línea, siguiendo con el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022, por el cual se construyó el escenario base para proyectar el costo operativo con información correspondiente al periodo 2016-2021, corresponde que, en el presente procedimiento, se utilice la información de la Contabilidad Regulatoria de los años 2022 y 2023, en tanto que dichos años cumplen con el criterio de ser posteriores al periodo que se utilizó para la determinación del cargo vigente.

¹⁸ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el número de pasajeros embarcados para dicho año por $(31+28+29)/365$, y luego multiplicando dicho resultado por el ratio Hora/Pasajero estimado de 0,079.

72. Adicionalmente, debe precisarse que, en la medida en que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta solo se dispone de información de los costos operativos en la Contabilidad Regulatoria de LAP referente a la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal del AIJC; por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX para el periodo 2025-2030, se considerará dicha información histórica del servicio en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.
73. Cabe indicar que, si bien en las propuestas de las partes también se hace uso de la información histórica de costos para la proyección de los diferentes conceptos del OPEX, en el caso de la Propuesta de LAP se considera el periodo 2018-2023, en tanto que en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo 2020-2022.
74. Asimismo, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se señala, con relación a la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP, que desde el año 2019 la empresa ha modificado los *drivers* empleados para la asignación de los Costos Indirectos respecto al número de trabajadores asignados al servicio de alquiler de mostradores de Check-In y que incluso la información del año 2023 no guarda ningún tipo de consistencia con los años anteriores¹⁹. Ante dicha situación, los Usuarios Intermedios proponen efectuar un ajuste sobre los *drivers* empleados para el periodo 2019-2023, tomando como referencia la información de tráfico de pasajeros.
75. Sobre el particular, debe indicarse que, en el marco del monitoreo de la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al ejercicio 2023, mediante el Informe N° 0093-2024-GRE-OSITRAN, de fecha 2 de setiembre de 2024, esta Gerencia analizó la información de subsanación de observaciones sobre la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023. En dicho informe se indicó, respecto a los ejercicios 2022 y 2023, que los auditores emitieron el Informe S/N de procedimientos previamente acordados, mediante el cual comunican haber tomado conocimiento y analizado las observaciones formuladas por el Regulador y las respuestas proporcionadas por LAP, así como haber efectuado cálculos para validar lo señalado por LAP en lo referido a los Anexos actualizados N° 2, 9 y 11, sin encontrar hallazgos como resultado de su inspección.
76. Así, dado que los Anexos N° 2, 9 y 11 fueron actualizados en atención a la subsanación de observaciones, mediante el Oficio N° 00273-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 25 de noviembre de 2024, se solicitó a LAP la remisión de los archivos electrónicos de los reportes de contabilidad regulatoria actualizados para los años 2022 y 2023, específicamente, el "Anexo N° 4 – Reportes de Contabilidad Regulatoria" correspondiente a los años 2022 y 2023. En respuesta a dicha solicitud, mediante la Carta N° C-LAP-GCF-2024-0249, recibida el 27 de noviembre de 2024, LAP remitió los archivos electrónicos solicitados.
77. Al respecto, de la revisión efectuada a dicha información, se observa que, los *drivers* señalados por los Usuarios Intermedios (los cuales son empleados para la asignación de los costos de la Cuenta "Terminales" a los Costos Indirectos de Mostradores de Check-In) presentan una actualización respecto de los valores considerados en la propuesta de los Usuarios Intermedios, tal como se detalla en la siguiente tabla.

¹⁹ En la propuesta de los Usuarios Intermedios no se menciona la razón de dicha falta de consistencia; no obstante, de la lectura de sus argumentos, se desprende que está asociada a la problemática de los *drivers* alegados previamente.

Tabla 11 Drivers empleados para la asignación de costos de la Cuenta “Terminales” a los Costos Indirectos de Mostradores de Check-In, 2019-2023

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

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

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

78. En tal sentido, considerando que la observación efectuada sobre dichos *drivers* ha sido subsanada, se desestima la propuesta de los Usuarios Intermedios respecto del ajuste planteado sobre los *drivers* empleados para la asignación de los Costos Indirectos a Mostradores de Check-In. Por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX se empleará la información correspondiente al periodo 2022-2023 de los formatos actualizados de la Contabilidad Regulatoria de LAP.
79. Cabe indicar que, para efectos de la presente Propuesta, se propone excluir de la base de costos de la Contabilidad Regulatoria de LAP los gastos relacionados a los siguientes conceptos:
- “Participación de Trabajadores”, debido a que esta es calculada posteriormente mediante la aplicación de la tasa impositiva efectiva;
 - “Consumo de Electricidad”, debido a que este servicio debe ser pagado por los Usuarios Intermedios en adición al Cargo de Acceso;
 - “Donaciones”, “Sanciones Administrativas”, “Programas de ayuda social”, “Suscripciones a Revistas y Diarios” y “Premios y obsequios”, debido a que no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe, e
 - “Impuesto General a las Ventas”, debido a que este es calculado posteriormente para efectos de determinar el crédito fiscal en el flujo de caja descontado.²⁰

III.2.3.1. Costos Directos

80. En línea con los criterios empleados en el anterior procedimiento de emisión de mandato de acceso, los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial comprenden las siguientes partidas²¹:
- Mantenimiento de podiums,
 - Mantenimiento de mostradores,

²⁰ Cabe señalar que en la Propuesta de LAP solo se menciona la exclusión del concepto de “Participación de Trabajadores”, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, no se hace mención explícita de alguna exclusión de conceptos. No obstante, como se indicó, la exclusión efectuada se debe a que algunos de dichos conceptos o bien ya son reconocidos mediante otros mecanismos, o bien no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe.

²¹ Cabe señalar que similar criterio es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

- Mantenimiento de balanzas,
- Limpieza interna de mostradores,
- Limpieza del área de mostradores,
- Seguros,
- Impuestos Municipales (predial y arbitrios),
- Impuesto a las Transacciones Financieras, y
- Fee del operador.

81. Cabe indicar que, a diferencia del anterior procedimiento de emisión de mandato de acceso, el concepto de “Limpieza de estructuras metálicas” no será considerado en la presente propuesta debido a que dicho costo fue introducido en la determinación del Cargo de Acceso del 2022 como parte de los costos operativos que se derivaron del proyecto de ampliación del Check-In y reubicación del control de seguridad llevado a cabo en el año 2017 (del cual forma parte la estructura metálica). Así, en tanto que dicho concepto corresponde a una situación particular de la infraestructura del antiguo Terminal, y que no es comparable con las características de la Facilidad Esencial que se implementará en el nuevo Terminal, no corresponde su incorporación dentro de la estructura de costos proyectada para el servicio.
82. Por otro lado, como se señaló anteriormente, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información del OPEX del servicio referente al antiguo Terminal, para la proyección de dichas partidas de costos se efectuará, en los casos que corresponda, por un lado, la estimación del valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de una tasa de crecimiento construida a partir de las proyecciones del *Consumer Price Index* (CPI) de Estados Unidos, publicadas por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en *World Economic Outlook database: April 2025*²², las cuales se detallan en la siguiente tabla²³.

Tabla 12 Variación porcentual del CPI de Estados Unidos, 2024-2030

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<i>Consumer Price Index</i> (CPI)	313,69	323,07	331,04	338,02	345,31	352,80	360,47
Var. % anual		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%

Nota: La información del año 2024 corresponde al promedio mensual del CPI publicado por el U.S. Bureau of Labor Statistics. Para el resto de año, corresponde a las proyecciones del FMI.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

83. Con relación al costo de Mantenimiento de mostradores, en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, se propone que la estimación del valor base del mantenimiento se efectúe a partir de la información del presupuesto remitido por la empresa que le presta dicho servicio al Concesionario²⁴.
84. Al respecto, debe señalarse que, en el marco de la fijación del Cargo de Acceso del año 2022, LAP presentó información del presupuesto remitido por la empresa que le presta

²² Disponible en: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2025/april/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2023&ey=2030&ssm=0&scsm=1&scs=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1> (Consultado el 24 de julio de 2025).

²³ Cabe mencionar que similar fuente de información es considerada tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso remitidas; no obstante, la información considerada en la presente Propuesta corresponde a las proyecciones más recientes que se encuentran disponibles a la fecha de elaboración del presente informe.

²⁴ Sobre este punto, debe indicarse que un criterio similar es observado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios.

dicho servicio, por un monto ascendente a S/ 36 052, lo cual comprendía el servicio de mantenimiento correctivo anual para un total de 69 mostradores intervenidos²⁵ o, en términos homologados, 138 posiciones de facturación. Así, considerando ello, el costo unitario por posición de facturación en el año 2022 fue de S/ 261,25. A partir de dicho costo, para efectos de estimar el valor base del mantenimiento de mostradores se actualizará el costo unitario por mostrador al año 2024 mediante la aplicación de las tasas de inflación peruana de los años 2023 y 2024²⁶, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresa dicho costo, obteniéndose un costo unitario por mostrador para el año 2024 de S/ 284,14 o USD 75,69²⁷.

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

Tabla 13 Estimación del monto base de Mantenimiento de mostradores en el nuevo Terminal

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

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

86. A partir de dicho monto, se procede con la estimación de los costos de Mantenimiento de mostradores para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección del costo de Mantenimiento de mostradores para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año²⁸. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección del costo de Mantenimiento de mostradores para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación²⁹.

²⁵ Cabe indicar que, dicha oportunidad, la información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

²⁶ Obtenidas como la variación del Índice promedio de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI.

²⁷ Monto equivalente en moneda americana aplicando el tipo de cambio promedio del año 2024 de S/ 3,75, obtenido de la Superintendencia de Banca y Seguros – SBS.

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

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

Tabla 14 Proyección del costo de Mantenimiento de mostradores, 2025-2030 (USD)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

87. Con relación al costo de Mantenimiento de podiums, en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, se propone que la estimación del valor base del mantenimiento se efectúe a partir del costo unitario del mantenimiento de podiums, presupuestado por la empresa que le presta dicho servicio al Concesionario³⁰.
88. Al respecto, debe señalarse que, en el marco de la fijación del Cargo de Acceso del año 2022, LAP presentó información del presupuesto remitido por la empresa que le presta dicho servicio, cuyo costo unitario por pódium en el año 2022 fue de S/ 202,0³¹. A partir de dicho costo, para efectos de estimar el valor base del mantenimiento de podiums se actualizará el costo unitario por pódium al año 2024 mediante la aplicación de las tasas de inflación peruana de los años 2023 y 2024³², ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresa dicho costo, obteniéndose un costo unitario por pódium para el año 2024 de S/ 219,7 o USD 58,53³³.
89. Respecto a la cantidad de podiums sobre los que se aplicará el mantenimiento en el nuevo Terminal, el número de podiums asignados al servicio se mantendrá en proporción al número de posiciones de facturación (considerando el criterio de homologación de los mostradores), tomándose como referencia lo observado en el antiguo Terminal. Con base en ello, para determinar el número de podiums aplicables al nuevo Terminal se propone construir un ratio "Podiums/Posición" con información del antiguo Terminal, dividiendo el número de podiums existentes (21) por el número de posiciones de facturación (138), cuyo valor asciende a 0,15; luego, multiplicando dicho ratio por el número de mostradores que formarán parte de la Facilidad Esencial a partir del año 2025 (126 mostradores), se obtiene un total de 19 podiums.
90. Por lo tanto, multiplicando dicha cantidad de podiums por el costo unitario de USD 58,53, se obtiene el monto base del mantenimiento de podiums que asciende a USD 1 112, tal como se detalla en la siguiente tabla.

³⁰ Sobre este punto, debe indicarse que un criterio similar es observado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios.

³¹ Cabe indicar que, dicha oportunidad, la información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

³² Obtenidas como la variación del Índice promedio de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI.

³³ Monto equivalente en moneda americana aplicando el tipo de cambio promedio del año 2024 de S/ 3,75, obtenido de la Superintendencia de Banca y Seguros - SBS.

Tabla 15 Estimación del monto base de Mantenimiento de podiums en el nuevo Terminal

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

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 16 Proyección del costo de Mantenimiento de podiums, 2025-2030 (USD)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

92. Con relación al costo de Mantenimiento de balanzas, en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, se propone que la estimación del valor base del mantenimiento se efectúe a partir de la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal, en la medida que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura. De este modo, para la estimación del costo de Mantenimiento de balanzas se determinará, en primer lugar, un monto base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, y posterior a ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
93. Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios, quienes estiman el costo de Mantenimiento de balanzas a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria; sin embargo, en el caso de LAP se considera el promedio del periodo 2018-2023, en tanto que, en el caso de los Usuarios Intermedios, se considera el promedio del periodo 2020-2022. Sobre el particular, a diferencia de las partes, el empleo del periodo 2022-2023 en la presente Propuesta se enmarca en el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022 para la construcción del escenario base para proyectar los costos operativos, tal como se indicó anteriormente.
94. Con relación al monto base de Mantenimiento de balanzas, para su estimación se tomará la información del costo directo de la cuenta de Mantenimiento de Control de Calidad

asignado a Mostradores de Check-In en la Contabilidad Regulatoria de LAP, el cual se encuentra asociado al mantenimiento de las balanzas que forman parte de los mostradores de Check-In. Al respecto, el promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 para dicha información asciende a USD 4 584. Sin embargo, considerando que, de acuerdo con lo señalado por LAP, la operación de la nueva infraestructura comprenderá un total de 126 mostradores (y por ende, un número similar de balanzas), y teniendo en cuenta que el promedio histórico calculado previamente refleja el gasto de mantenimiento del equipamiento operado en el antiguo Terminal (cuya cantidad es inferior al que se pondrá en operación en el nuevo Terminal), corresponde determinar el monto base de Mantenimiento de balanzas considerando las condiciones operativas que tendrán lugar en el nuevo Terminal.

95. Así, a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, se aproximará el costo unitario base dividiendo el costo promedio (USD 4 584) entre el número promedio de posiciones de facturación existentes en similar periodo (138, considerando el criterio de homologación de los mostradores), obteniéndose un costo unitario de USD 33,21. Luego, multiplicando dicho costo por el número de mostradores que entrarán en operación en el nuevo Terminal (126), se obtiene finalmente el monto base de Mantenimiento de balanzas a ser considerado para la determinación del Cargo de Acceso, tal como se aprecia en la siguiente tabla³⁴.

Tabla 17 Estimación del monto base de Mantenimiento de balanzas en el nuevo Terminal

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

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 18 Proyección del costo de Mantenimiento de balanzas, 2025-2030 (USD)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

³⁴ Cabe indicar que una lógica similar es observada en la Propuesta de LAP, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, solo se proyecta el costo promedio tomado de la Contabilidad Regulatoria sin considerar la proporción de los nuevos equipos que formarán parte de la Facilidad Esencial.

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

97. Con relación al costo de Limpieza interna de mostradores, en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, se propone que la estimación del valor base de limpieza se efectúe a partir del costo unitario por evento de limpieza indicado en la cotización remitida por el proveedor de dicho servicio al Concesionario³⁵.
98. Al respecto, debemos señalar que, en el marco de la fijación del Cargo de Acceso del año 2022, LAP presentó información del presupuesto remitido por la empresa que le presta dicho servicio, cuyo costo unitario por evento de limpieza en el año 2022 fue de S/ 2 723,03³⁶. A partir de dicho costo, para efectos de estimar el valor base de limpieza se actualizará el costo unitario por evento al año 2024 mediante la aplicación de las tasas de inflación peruana de los años 2023 y 2024³⁷, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresa dicho costo, obteniéndose un costo unitario por evento para el año 2024 de S/ 2 961,63 o USD 788,97³⁸. Sin embargo, debe señalarse que, en dicho procedimiento, se evidenció que la cotización presentada por el proveedor del servicio comprendía la limpieza de 71 mostradores³⁹ o, en términos homologados, 142 posiciones de facturación, con lo cual el costo unitario por evento y posición de facturación ascendería para el año 2024 a USD 5,56.
99. Respecto al número de eventos de limpieza por año, de acuerdo con lo observado en la Propuesta de LAP, la frecuencia de los trabajos de limpieza que se proyectan para el caso del nuevo Terminal es trimestral, lo cual guarda consistencia con la frecuencia del servicio que fue señalado en el marco de la fijación del Cargo de Acceso del año 2022 para la Facilidad Esencial ubicada en el antiguo Terminal⁴⁰. Así, dado que para efectos del cálculo del Cargo de Acceso se tomarán las condiciones observadas en el antiguo Terminal como una aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura, se propone considerar un total de cuatro (4) eventos de limpieza por año⁴¹. Entre tanto, en cuanto al número de mostradores a ser limpiados, se tomará en cuenta lo señalado por LAP respecto a que la operación de la nueva infraestructura comprenderá un total de 126 mostradores.
100. Por tanto, multiplicando el número de eventos de limpieza y el número de mostradores a ser limpiados por el costo unitario de USD 5,56, se obtiene el monto base de la limpieza interna de mostradores que asciende a USD 2 800, tal como se detalla en la siguiente tabla.

³⁵ Sobre este punto, debe indicarse que un criterio similar es observado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios.

³⁶ Cabe indicar que, dicha oportunidad, la información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

³⁷ Obtenidas como la variación del Índice promedio de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI.

³⁸ Monto equivalente en moneda americana aplicando el tipo de cambio promedio del año 2024 de S/ 3,75, obtenido de la Superintendencia de Banca y Seguros - SBS.

³⁹ Ello, de acuerdo con la documentación presentada por LAP en el Anexo IV del Memorándum M-GPF-GRAP-2022-0028 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

⁴⁰ En dicha oportunidad, la referida información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

⁴¹ Cabe señalar que en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se plantea una frecuencia de limpieza mensual; sin embargo, como se señaló anteriormente, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso se tomarán las condiciones observadas en el antiguo Terminal como una aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura, en tanto que no se disponga de mejor información al respecto.

Tabla 19 Estimación del monto base de la limpieza interna de mostradores en el nuevo Terminal

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

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 20 Proyección del costo de Limpieza interna de mostradores, 2025-2030 (USD)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

102. Con relación al costo de Limpieza del área de mostradores, en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, se propone que la estimación del valor base de limpieza se efectúe a partir de la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal, en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura. De este modo, para la estimación del costo de Limpieza del área de mostradores se determinará, en primer lugar, un monto base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, y posterior a ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
103. Cabe indicar que en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se manifiesta que, a pesar de su disconformidad expresada, en el procedimiento del año 2022 el Ositrán aceptó la propuesta de LAP de considerar diferentes tipos de limpieza. En esa línea, los Usuarios Intermedios señalan que los costos de limpieza que fueron admitidos por el Regulador deberán ser verificados con la información que ha sido generada durante el período de vigencia de los cargos actuales.
104. Sobre el particular, tal como se señaló en el Informe N° 00090-2022-GRE-OSITRAN, el cual establece monto del Cargo de Acceso vigente, las partidas de limpieza del área de mostradores y limpieza interna de mostradores no hacen referencia a la misma actividad

de limpieza, toda vez que, en el caso de la limpieza del área de mostradores, la partida comprende la limpieza de la zona o espacio en donde se encuentran ubicados los mostradores de Check-In, y cuya periodicidad está asociada a la frecuencia de limpieza del hall de Check-In del AIJC, mientras que, en el caso de la limpieza interna de mostradores, la partida comprende la limpieza profunda de los mostradores, y cuya frecuencia de los trabajos de limpieza es trimestral, de acuerdo con lo señalado por LAP.

105. Así, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso vigente, las actividades de limpieza comprendieron la limpieza profunda y periódica del mobiliario arrendado, la limpieza periódica de las estructuras metálicas y la limpieza de la zona en donde se encuentran ubicados los mostradores, motivo por el cual en la estimación de los costos operativos se llevó a cabo dicha diferenciación. Cabe indicar que un criterio similar también es considerado en la presente Propuesta (excepto por la limpieza periódica de las estructuras metálicas que ya no es considerada).
106. Sin embargo, de la revisión efectuada a la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP del periodo 2022-2023, se observó que el costo directo de la cuenta de Limpieza asignado al servicio de Mostradores de Check-In no permite separar los conceptos de Limpieza de estructuras metálicas, Limpieza interna de mostradores y Limpieza del área de mostradores, los cuales, como se indicó, fueron considerados como parte de los Costos Directos del servicio en la determinación del Cargo de Acceso del 2022. En tal sentido, con la finalidad de no realizar una doble contabilización de gastos de limpieza, para la proyección del costo neto de Limpieza del área de mostradores se determinará, en primer lugar, el monto base de la cuenta de Limpieza asignado al servicio de Mostradores de Check-In que corresponde únicamente al área de mostradores y, sobre dicho valor, se descontarán el monto base de limpieza interna de mostradores determinado anteriormente y un monto base de limpieza de estructuras metálicas estimado únicamente para obtener dicho costo neto.
107. Con relación al monto base de Limpieza del área de mostradores, para su estimación se tomará la información del costo directo de la cuenta de "Limpieza asignado a Mostradores de Check-In" en la Contabilidad Regulatoria de LAP, ello en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores. Al respecto, el promedio histórico observado en el periodo 2022-2023⁴² para dicha información asciende a USD 127 603. Sin embargo, considerando que en el antiguo Terminal el personal de limpieza asignado al hall de *Check-In* realiza sus actividades tanto en la zona de espera de pasajeros como en el área de mostradores, se seguirá el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022 para la asignación del costo de limpieza al servicio de alquiler de mostradores mediante el empleo del ratio "Personal de limpieza asignado a zona de mostradores / Total personal de limpieza asignado a *check-in*", el cual en dicha oportunidad resultó equivalente a 0,29 (esto es, 2/7). Así, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, se propone considerar dicho ratio constante para el periodo 2025-2030. Considerando ello, el promedio histórico asignado a la limpieza del hall de *Check-In* asciende a USD 36 458.
108. Adicionalmente, teniendo en cuenta que, de acuerdo con lo señalado por LAP, la operación de la nueva infraestructura comprenderá un total de 126 posiciones de facturación, y considerando que el promedio histórico calculado previamente refleja el gasto de limpieza de un área de 138 posiciones de facturación (considerando el criterio de homologación de los mostradores), en promedio, en el antiguo Terminal durante el periodo 2022-2023⁴³,

⁴² Sobre este punto, tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios se estima el costo de limpieza del área de mostradores a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria; sin embargo, en el caso de LAP se considera el promedio del periodo 2018-2023, en tanto que, en el caso de los Usuarios Intermedios, se considera el promedio del periodo 2020-2022. Sin embargo, a diferencia de las partes, el empleo del periodo 2022-2023 en la presente Propuesta se enmarca en el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022 para la construcción del escenario base para proyectar los costos operativos, tal como se indicó anteriormente.

⁴³ Para ello, se consideró el número promedio de mostradores al cierre del año para el periodo 2022-2023.

corresponde determinar el monto base de Limpieza del área de mostradores considerando las condiciones operativas que tendrán lugar en el nuevo Terminal.

109. Así, a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, se obtendrá el costo unitario base por posición de facturación dividiendo el costo promedio (USD 36 458) entre el número promedio de posiciones de facturación existentes en similar periodo (138), obteniéndose un costo unitario de USD 264,19. Luego, multiplicando dicho costo por el número de posición de facturación que entrarán en operación en el nuevo Terminal (126), se obtiene finalmente el monto base de Limpieza del área de mostradores que asciende a USD 33 288.
110. No obstante, como se indicó anteriormente, para efectos de proyectar el costo neto de Limpieza del área de mostradores, se estimará un monto base de limpieza de estructuras metálicas. Al respecto, dicho monto se calculará a partir del costo por evento de limpieza tomado de la cotización remitida por el proveedor de dicho servicio al Concesionario, en línea con el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022. En particular, debe señalarse que, en el marco de dicho procedimiento, LAP presentó información del presupuesto remitido por la empresa que le presta dicho servicio, cuyo costo unitario por evento de limpieza en el año 2022 fue de S/ 1 693,43⁴⁴. A partir de dicho costo, para efectos de estimar el valor base de la limpieza de estructuras metálicas se actualizará el costo unitario por evento al año 2024 mediante la aplicación de las tasas de inflación peruana de los años 2023 y 2024⁴⁵, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresa dicho costo, obteniéndose un costo unitario por evento para el año 2024 de S/ 1 841,81 o USD 490,65⁴⁶. Luego, considerando un total de veinticuatro (24) eventos de limpieza por año⁴⁷, se obtiene un monto base de limpieza de estructuras metálicas de USD 11 776.
111. Adicionalmente, como se indicó, para efectos de proyectar el costo neto de Limpieza del área de mostradores, se descontará el monto base de limpieza interna de mostradores determinado anteriormente, el cual ascendió a USD 2 800.
112. Con todo ello, el costo base neto por concepto de la limpieza del área de mostradores ascendería a USD 18 712, tal como se aprecia en la siguiente tabla⁴⁸.

⁴⁴ Cabe indicar que, dicha oportunidad, la información fue remitida por LAP mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

⁴⁵ Obtenidas como la variación del Índice promedio de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana, publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI.

⁴⁶ Monto equivalente en moneda americana aplicando el tipo de cambio promedio del año 2024 de S/ 3,75, obtenido de la Superintendencia de Banca y Seguros - SBS.

⁴⁷ Cabe señalar que en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se plantea una frecuencia de limpieza mensual; sin embargo, como se señaló anteriormente, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso se tomarán las condiciones observadas en el antiguo Terminal como una aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura, en tanto que no se disponga de mejor información al respecto.

⁴⁸ Cabe indicar que una lógica similar es observada en tanto en la Propuesta de LAP como en la Propuesta de los Usuarios Intermedios.

Tabla 21 Estimación del monto base neto de la limpieza del área de mostradores en el nuevo Terminal

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

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 22 Proyección del costo de Limpieza del área de mostradores, 2025-2030 (USD)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

114. Con relación al resto de Costos Directos que corresponden a Seguros, Impuestos Municipales (predial y arbitrios), Impuesto a las Transacciones Financieras y Fee del operador, en línea con los criterios aplicados en procedimientos anteriores, se propone que la estimación de sus respectivos valores base se efectúe a partir de la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal, en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura. De este modo, para la estimación de cada uno de dichos costos se determinará, en primer lugar, un monto base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, y posterior a ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
115. Cabe indicar que un criterio similar es considerado en la Propuesta de LAP, en la cual estiman los costos de Seguros, Impuestos Municipales (predial y arbitrios), Impuesto a las Transacciones Financieras y Fee del operador a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria; sin embargo, el periodo considerado es el 2018-2023. Del mismo

modo, en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios, los costos de Impuestos Municipales (predial y arbitrios), Impuesto a las Transacciones Financieras y *Fee* del operador también son estimados a partir del promedio de la Contabilidad Regulatoria, pero empleando como periodo el 2020-2022. Sin embargo, a diferencia de las partes, el empleo del periodo 2022-2023 en la presente Propuesta se enmarca en el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022 para la construcción del escenario base para proyectar los costos operativos, tal como se indicó anteriormente.

116. Adicionalmente, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el costo de Seguros es determinado a partir de un porcentaje de 0,229% sobre inversión acumulada correspondiente al servicio, señalando que dicho porcentaje fue obtenido sobre la base de la estimación de la póliza del seguro multirriesgo adquirido por LAP y de la inversión acumulada total de LAP del periodo 2020-2022; sin embargo, en la propuesta presentada no se brinda mayor sustento respecto de las fuentes de información consideradas para dicho cálculo que permitan su verificación, por lo que la mejor información disponible, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, corresponde a la reportada en la Contabilidad Regulatoria de LAP.
117. Así, a partir de la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP se tiene que el promedio histórico observado de los Costos Directos de Seguros, Impuestos Municipales (predial y arbitrios), Impuesto a las Transacciones Financieras y *Fee* del operador en el periodo 2022-2023 asciende, en total, a USD 11 686. Por tanto, sobre la base de dichos montos presentados, se procede con la estimación de los costos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, de acuerdo con el detalle que se muestra la siguiente tabla.

Tabla 23 Proyección de los costos de Seguros, Impuestos Municipales (predial y arbitrios), Impuesto a las Transacciones Financieras y *Fee* del operador, 2025-2030 (USD)

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

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

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 24 Costos Directos del servicio, 2025-2030 (USD)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2.3.2. Costos Indirectos

120. Al igual que en el caso de los Costos Directos, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información del OPEX del servicio referente al antiguo Terminal, para la proyección de los Costos Indirectos se efectuará, por un lado, la estimación de un valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
121. No obstante, en línea con el criterio empleado en el procedimiento del año 2022, dado que el gasto por mantenimiento de podiums es considerado en la Contabilidad Regulatoria de LAP como un costo indirecto del servicio, para efectos de proyectar los Costos Indirectos del periodo 2025-2030 se deducirán, para cada año, los costos proyectados de Mantenimiento de podiums, obteniendo así los Costos Indirectos netos que finalmente son considerados en el Cargo de Acceso.
122. Asimismo, cabe indicar que, para efectos del cálculo del valor base de Costos Indirectos, se han considerado las exclusiones señaladas anteriormente respecto a los conceptos de "Participación de Trabajadores", "Consumo de Electricidad", "Donaciones", "Sanciones Administrativas", "Programas de ayuda social", "Suscripciones a Revistas y Diarios", "Premios y obsequios" e "Impuesto General a las Ventas".
123. Considerando lo anterior, a partir de la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP se tiene que el promedio histórico observado de los Costos Indirectos en el periodo 2022-2023 asciende a USD 547 903. Luego, sobre la base de dicho monto, se procede con la estimación de los Costos Indirectos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla.

Tabla 25 Costos Indirectos del servicio, 2025-2030 (USD)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

124. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección de los Costos Indirectos para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la

Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año⁴⁹. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de los Costos Indirectos para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación⁵⁰.

III.2.3.3. Costos No Imputables

125. Respecto a la proyección de los Costos No Imputables, esta se efectuará a partir de los Costos Directos e Indirectos del servicio que fueron estimados previamente. Sobre el particular, en línea con los criterios aplicados en anteriores procedimientos, se propone que la proyección de dichos costos se realice mediante el uso de un ratio objetivo de "Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)".
126. Dicho ratio objetivo se determinará a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al periodo 2022-2023, determinándose para cada año el valor del ratio "Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)", y calculándose el ratio objetivo como el promedio de los ratios observados en dicho periodo. Con ello, el ratio objetivo asciende a 28,1%, tal como se presenta en la siguiente tabla⁵¹.

Tabla 26 Ratio "Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)" promedio (USD)

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

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 27 Costos No Imputables del servicio, 2025-2030 (USD)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2.3.4. Proyección de costos de operación y mantenimiento

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

⁴⁹ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el costo anual proyectado para el 2025 por (365-31-28-29)/365.

⁵⁰ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el costo anual proyectado para el 2030 por año por (31+28+29)/365.

⁵¹ Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios. Al respecto, el ratio considerado por LAP asciende a 25,2%, mientras que el ratio considerado por los Usuarios Intermedios asciende a 49%; siendo que la diferencia entre dichos ratios y el calculado en la presente Propuesta se debe a la información empleada para su construcción así como el periodo empleado para el promedio.

Tabla 28 Costos de operación y mantenimiento proyectados del servicio, 2025-2030 (USD)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2.4. Base de capital e inversiones

129. De acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del REMA, el criterio de valorización de costos para calcular el Cargo de Acceso y su modalidad de aplicación debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura⁵². En ese marco, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso, en anteriores procedimientos se han considerado dos tipos de inversiones: las realizadas y las proyectadas.
130. En el caso de las inversiones realizadas, estas corresponden a la base de activos de capital existente de LAP, las cuales forman parte de la Facilidad Esencial y se encuentran disponibles para su uso (o han venido siendo utilizadas en el marco de contratos de acceso previos), y por ende son considerados, netos de depreciación, en el año 0 del flujo de caja descontado. Por su parte, en el caso de las inversiones proyectadas, estas hacen referencia al plan de inversión que LAP proyecta ejecutar a lo largo del horizonte de evaluación del flujo de caja descontado.
131. En particular, para el caso de las inversiones realizadas, debe señalarse que, en línea con anteriores procedimientos⁵³, el criterio seguido por el Regulador ha sido considerar solo aquellos montos aprobados por el Ositrán conforme a los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7 y 5.10 y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión⁵⁴. Al respecto, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo

⁵² REMA.-

"Artículo 27.- Valorización de costos.

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

⁵³ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJC, así como el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.

⁵⁴ El numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Ello se encuentra en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se establece que el Concesionario deberá presentar al Ositrán la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad. En ese sentido, el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos respectivos al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación.

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

"1.4.2. ETAPAS DE DESARROLLO:

Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, no resulta suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán, conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.

132. De otro lado, en el caso de las inversiones proyectadas, en línea con anteriores procedimientos⁵⁵, dado que dichos montos representan compromisos de inversión futuros por parte del Concesionario, para efectos de su incorporación en el cargo no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas a la fecha de determinación del Cargo de Acceso. Sin embargo, previo a su consideración para el cálculo del cargo, el Regulador puede requerir al Concesionario, de considerarlo, la documentación de sustento de los montos que proyecta realizar como parte de su plan de inversiones. Ello, con el fin de que el Cargo de Acceso calculado refleje los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, de acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del REMA.
133. Para la determinación del Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, es necesario señalar que, debido a que dicha Facilidad Esencial presenta características de una infraestructura de tipo *greenfield*, puesto que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC, no se contaría con una base de activos de capital existente para el año 0 del flujo de caja descontado, toda vez que nos encontramos ante una situación en la que el servicio se prestará sobre una infraestructura nueva.
134. Asimismo, considerando que la inauguración del nuevo Terminal del AIJC, y por ende la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, estuvo programada para el 30 de marzo de 2025⁵⁶, las inversiones que conformarían dicha Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que las obras relacionadas al proyecto de ampliación del nuevo Terminal del AIJC aún se encontraban en curso.
135. De este modo, de acuerdo con lo señalado anteriormente, dado que las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial representan un compromiso de inversión por parte del Concesionario, para efectos de determinar el Cargo de Acceso serán consideradas como inversiones proyectadas en el año base del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones serán provistas a los Usuarios Intermedios.
136. Cabe mencionar que, como se indicó anteriormente, si bien por su condición de inversiones proyectadas, los montos estimados no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y

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

⁵⁵ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0090-2022-GRE-OSITRAN, que sustenta el cargo de acceso formulado en el marco del Mandato de Acceso para la utilización de mostradores check in en el AIJC, dictado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0047-2022-CD-OSITRAN.

⁵⁶ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2025). Nota de Prensa: "Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez iniciará operaciones el 30 de marzo de este año". Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1091421-nuevo-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-iniciara-operaciones-el-30-de-marzo-de-este-año> (última revisión: 18.01.2025).

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

137. En ese sentido, en la presente Propuesta se tomará como referencia tanto la proyección de inversiones incluida en la Propuesta de LAP, remitida mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0395, de fecha 29 de octubre de 2024, como la información presentada mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025, en la medida que contiene información más actualizada respecto de las inversiones que se planean incorporar al servicio, en comparación a la información que estuvo disponible en el marco de la negociación y sobre la cual los Usuarios Intermedios elaboraron su propuesta.
138. Sobre el particular, en la Propuesta de LAP se menciona que las inversiones (CAPEX) vinculadas al servicio se componen de dos tipos: Inversiones Directas e Inversiones Indirectas; no obstante, en el caso de las Inversiones Directas, estas se dividen, a su vez, en tres grupos: Inversión relacionada al área de Check-In, Inversión relacionada al mobiliario de Check-In e Inversión relacionada a los equipos de Check-In.
139. En el caso de las Inversiones Directas relacionadas al área de Check-In, lo cual comprende el área donde se ubicarán los mostradores de Check-In, en la Propuesta de LAP se proyecta un monto de inversión de USD 1 689 530, el cual se determinó en función a la valorización de las áreas de la primera y segunda entregas, las cuales tendrán lugar en los años 2024 y 2025, respectivamente⁵⁷. Sobre el particular, teniendo en cuenta que la prestación del servicio tendrá lugar en el año 2025, resulta razonable considerar dicho monto proyectado el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios⁵⁸.
140. Respecto al procedimiento efectuado por LAP para su proyección, se observa que se empleó un costo estimado de 1 812 USD/m² de las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal⁵⁹, el cual es multiplicado por el total de metros cuadrados de las áreas correspondientes a Check-In, ascendente a 932 m². Cabe indicar que, de dicha área total, el 78% corresponde a los counters regulares, mientras que el 22% restante corresponde a los counters para equipaje sobredimensionado (OOG).
141. Sobre el particular, con relación al costo estimado de las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal, ascendente a 1 812 USD/m², en la presente Propuesta se tomará el monto planteado por LAP, en tanto que representa la mejor información disponible a la fecha respecto del valor del metrado del nuevo Terminal. Asimismo, para efectos de estimar la depreciación anual, se considerará dicha inversión bajo la categoría de Infraestructura. En la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas al área de Check-In.

⁵⁷ En la Propuesta de los Usuarios Intermedios se menciona que las cuentas "Check In -EPC" y "Check In -Adenda" no deben considerarse debido a que las áreas donde se presta el servicio de Check-In pertenecen a la Terminal y, en consecuencia, son retribuidas con la TUUA. Al respecto, debemos indicar que, como se señaló en la proyección del costo de limpieza de áreas de mostradores, el *hall* de Check-In se compone tanto de la zona de espera de pasajeros como del área de mostradores; en ese sentido, el área correspondiente a la zona de espera de pasajeros es retribuida con la TUUA, en tanto que el área de mostradores es retribuida con el Cargo de Acceso por el alquiler de los mostradores de Check-In.

⁵⁸ Al respecto, en la Propuesta de LAP se consideró que la entrada en operación de la Facilidad Esencial tendría lugar en diciembre de 2024; por tal motivo, para la proyección de su inversión realiza la distinción de una primera entrega para el 2024 y una segunda entrega para el 2025. Sin embargo, como se indicó, para efectos de la determinación del cargo de acceso se tratará dicha inversión de manera agregada, considerándola en el año 0 del flujo de caja descontado.

⁵⁹ En el Anexo 4 del presente informe se detalla la explicación remitida por LAP en su propuesta respecto del cálculo del costo (en USD) por metro cuadrado por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal.

Tabla 29 Inversiones directas relacionadas al área de Check-In en el nuevo Terminal (USD)

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

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

142. En el caso de las Inversiones Directas relacionadas al mobiliario de Check-In, lo cual comprende los mostradores de Check-In, en la Propuesta de LAP se proyecta un monto de inversión de USD 702 934, el cual se determinó en función de dos entregas para los años 2024 y 2025, contemplando un total de 120 counters regulares y 6 counters para equipaje sobredimensionado (OOG). Sin embargo, al igual que en el caso de la inversión en áreas para Check-In, teniendo en cuenta que la prestación del servicio tendrá lugar en el año 2025, resulta razonable considerar dicho monto proyectado el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.
143. Respecto al procedimiento efectuado por LAP para su proyección, en el sustento presentado se indica que los costos unitarios del mobiliario fueron determinados sobre la base del contrato EPC y su adenda N° 2, suscrito con la empresa Inti Punku. En particular, mediante el Oficio N° 0129-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 17 de marzo de 2025, se solicitó al Concesionario remitir una descripción más detallada de los conceptos que comprenden la inversión en mobiliario y equipamiento a implementarse en el servicio bajo análisis. Al respecto, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025, el Concesionario cumplió con informar, entre otros, el detalle de los montos de inversión del mobiliario, señalando lo siguiente:

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

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

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

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

Figura 1. Página 2486 contrato EPC

P2	2011	1.2.3	MUEBLARIO Y MOBILIARIO FIJO	m2	106,834.04	17.00	1,816,167.68
P2	2011	1.2.3.1	counters (check-in, info, boarding, migraciones, etc.)	un	579.00	1,056.79	609,662.52
			Módulo de oficina	uf	400.00	184.66	73,864.00
			MF-01 Mostrador de facturación	uf	50.00	1,018.83	50,931.50
			MF-02 Mostrador de facturación	uf	35.00	2,560.79	89,677.65
			MF-03 Mostrador de facturación de equipajes especiales	uf	4.00	7,297.83	29,191.32
			MF-05 Cabina de control de pasaportes doble	uf	13.00	11,074.82	143,972.66
			MF-06 Mostrador de información	uf	2.00	17,497.94	34,995.88
			MF-11 Dispensador de caros	uf	28.00	1,353.34	37,893.52

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

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

importe total sea de **US\$ 476,598¹** (importe de inversiones directas + costos indirectos del constructor).

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

Figura 2. Resumen Contrato EPC

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

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

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

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

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

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

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

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

2111	1.7.3	MOBILIARIO Y MOBILIARIO FIJO	m2			
2111	1.7.3.1	counters (checkin, info, boarding, migraciones, etc.)	un			
		Mueble de oficina	ud	36.00	684.56	24,647.76
		MF-01 Mostrador de facturación	ud	36.00	3,618.93	130,281.48
		MF-02 Mostrador de auto facturación	ud	15.00	3,560.76	53,411.40
		MF-03 Mostrador de facturación de equipajes especiales	ud	3.00	7,137.83	21,413.49
		Mueble cajón de control de pasaportes simple	ud	30.00	1,010.52	30,315.60
		MF-06 Mostrador de información	ud	1.00	17,497.94	17,497.94
		MF-13 Dispensador de caros	ud	7.00	1,353.34	9,473.38
		Mostrador 2x 0.90m	ud	23.00	3,632.76	83,553.41
		Mueble recomendación	ud	6.00	694.00	4,164.00

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

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

Para sustentar este último porcentaje (33.05%), de manera análoga al contrato EPC, se aplica la misma metodología. Es decir, sumar los costos directos e indirectos del constructor según el contrato. El sustento se encuentra en la página 73 del expediente PM_3000_NF_FRM_AD_P_NNA_PM_000267 Rev.2 donde se detallan todos los conceptos de costos directos e indirectos del proyecto en la Adenda N°2 al contrato EPC. Es necesario precisar que la sumatoria de los conceptos referentes a los puntos 1 al 4 del siguiente cuadro; es decir, Edificio Terminal, Equipamiento Aeroportuario-Terminal, Airside y Landside asciende a US\$ 256,794,874 y ello corresponde a los costos directos totales de la Adenda N°2 al contrato EPC.

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

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

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

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

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

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

Figura 5. Mobiliario counter regular

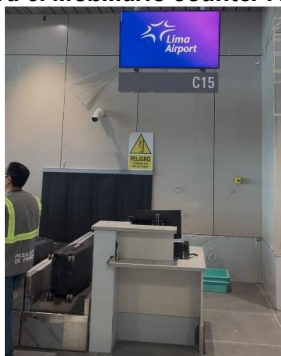


Figura 6. Mobiliario counter OOG



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

¹ US\$ 347,417 x (1 + 37.18%)

² US\$ 21,713 x (1 + 37.18%)”

[El énfasis es de origen.]

144. Como puede observarse, de acuerdo con la información presentada por el Concesionario, los montos proyectados por concepto de mostradores de Check-In no solo comprenden la inversión directa en los mostradores como tal, sino que también toman en cuenta los costos indirectos derivados del contratista, que incluyen aspectos tales como el diseño, los gastos generales y la utilidad. Asimismo, el costeo que LAP proyecta como parte de la inversión en mostradores toma en cuenta la distinción entre counters regulares y counters OOG, destacándose que las inversiones en counters regulares provienen de la valorización del contrato EPC (considerando un porcentaje de costo indirecto de 37,18%⁶⁰), mientras que las inversiones en counters OOG provienen de la valorización de la adenda N° 2 al contrato EPC (considerando un porcentaje de costo indirecto de 33,05%⁶¹). Sobre este punto, en la información proporcionada por LAP se presentan imágenes en las cuales se pueden apreciar las diferencias en cuanto a dimensiones entre un mostrador regular y un mostrador OOG, destacándose además que dichas diferencias físicas se ven reflejadas en los costos unitarios de cada tipo de mostrador, siendo el costo del tipo OOG mayor al del tipo regular.

⁶⁰ De acuerdo con LAP, dicho porcentaje se obtienen dividiendo el total de costos indirectos del contrato entre el total de costos directos del mismo (USD 169 812 105,93 / USD 456 689 355).

⁶¹ De acuerdo con LAP, dicho porcentaje se obtienen dividiendo el total de costos indirectos de la adenda N° 2 entre el total de costos directos de la misma (USD 84 858 461 / USD 256 794 874).

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

Tabla 30 Proyección del costo unitario de los mostradores a implementarse en la Facilidad Esencial (USD)

a) Inversión: Counters regulares				
Concepto	Inf. LAP Total (USD)	% asig.	Total Unidades	Inv. Proyectada Costo Unit. (USD)
Costo Directo (a)				3 619
<i>Mostrador de Facturación</i>	347 417	100,0%	96	3 619
Costo Indirecto (b)	Ratio EPC:	37,18%		1 346
Costo unitario por counter regular (a+b)				4 965
b) Inversión: Counters OOG				
Concepto	Inf. LAP Total (USD)	% asig.	Total Unidades	Inv. Proyectada Costo Unit. (USD)
Costo Directo (a)				7 238
<i>Mostrador de Facturación</i>	21 713	100,0%	3	7 238
Costo Indirecto (b)	Ratio EPC:	33,05%		2 392
Costo unitario por counter OOG (a+b)				9 630

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

147. En el caso de las Inversiones Directas relacionadas a los equipos de Check-In, lo cual comprende aquellos elementos que forman parte de cada mostrador de Check-In (regular y OOG), esto es, Equipos y Balanzas, en la Propuesta de LAP se indica que las unidades físicas se determinaron de la misma forma que para el caso de los mostradores de Check-In, siendo que el monto de inversión proyectado por LAP asciende a USD 2 195 898 para el caso de los equipos y USD 287 604 para el caso de las balanzas. Cabe indicar que, al igual que en el caso de las áreas y los mostradores, si bien LAP determinó los montos de inversión en función de dos entregas para los años 2024 y 2025, teniendo en cuenta que la prestación del servicio tendrá lugar en el año 2025, resulta razonable considerar dicho monto proyectado el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.

148. Respecto al procedimiento efectuado por LAP para su proyección, en el sustento presentado se indica que, en el caso de los Equipos, estos fueron determinados sobre la base del contrato EPC y su adenda N° 2, suscrito con la empresa Inti Punku, mientras que, en el caso de las Balanzas, al estar incluidas dentro del sistema de fajas BHS del nuevo Terminal de Pasajeros y no contarse con el desglose de dichos costos, se ha empleado como *proxy* el costo unitario de balanzas considerado en el último mandato de acceso emitido por el Ositrán, actualizado al 2024 y 2025 mediante una tasa de inflación de 2% anual⁶².
149. Para el caso de los equipos, en la Propuesta de LAP se indica que la inversión comprendería el costeo de diversos equipamientos en las siguientes proporciones: Monitor (1), Cámara (0,33), Puerto de Red (4,33) y Punto de Red (4,33)⁶³. Al respecto, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025, el Concesionario remitió, a solicitud del Regulador, el detalle de los montos de inversión proyectados en equipamiento.
150. En particular, en el caso del Puerto de Red y Punto de Red, LAP señaló lo siguiente:

“Es importante señalar que los sustentos correspondientes a las valorizaciones de los conceptos de puertos y puntos de red están incluidos en (...) el contrato EPC suscrito con el contratista Inti Punku. Estos sustentos fueron enviados al regulador en la carta C-LAP-GPF-2024-0187. El monto total de esta valorización asciende a USD 42,249,312 (inversión directa), como se puede observar en la siguiente figura:

Figura 8. Página 2491 contrato EPC

P2	2111	1.9	MVS (ESCALERAS MECANICAS, PASARELAS RODANTES, ASCENSORES)	OL	1.00	4,914,604.18	4,914,604.18
P2	2111	1.9.1	ASCENSORES	un	10.00	310,824.60	3,108,246.00
P2	2111	1.9.2	ESCALERAS MECANICAS	un	2.00	565,149.53	1,130,299.06
P2	2111	1.9.3	PASARELAS RODANTES	un	2.00	338,029.56	676,059.12
P2	2111	1.9.1.1	ICT-TERMINAL (según detalle Planilla VU-ICT)	OL	1.00	42,249,311.62	42,249,311.62
P2	2111	2122.1	Analisis PIDS	OL	1.00	48,537,866.78	48,537,866.78
P2	2121	1.1	Movimiento de Tierras	m³	43,376.47	6.56	362,794.12
P2	2121	1.1.1	Excavaciones	m³	22,137.58	4.89	108,219.01
P2	2121	1.1.1.1	Excavaciones masivas para basament	m³	22,137.58	4.89	108,219.01
P2	2121	1.1.1.1.1	Excavaciones masivas para basament	m³	22,137.58	4.89	108,219.01

Dentro de este importe global que incluye diversos conceptos del concepto ICT (Information and Communication Technology) en el contrato con Inti Punku, se abarca la infraestructura tecnológica y los sistemas de comunicación esenciales para la operación del aeropuerto. Ello incluye centros de control para operaciones, emergencias, seguridad y mantenimiento, así como sistemas de vigilancia (CCTV, PIDS, ANPR), control de accesos, alarmas y monitoreo. Además, engloba la gestión de redes (LAN, Wireless, NMS), centros de datos, comunicaciones, integración de sistemas críticos (BMS, FIDS, screening, seguridad perimetral) y soluciones digitales como el conteo de pasajeros y el control automatizado de accesos. También considera sistemas de respaldo, recuperación de datos, ciberseguridad, entre otros.

A continuación, se muestra el detalle por el que está compuesto el paquete de inversiones de ICT:

⁶² En la Propuesta de los Usuarios Intermedios se menciona que, si bien en el presupuesto de “nuevos activos” no se encuentran dichas inversiones, LAP las incluye en las inversiones totales actualizando por la inflación de 2%, lo cual aceptan incluir también en su propuesta.

⁶³ Los Usuarios Intermedios mencionan que, en el caso de los puntos de red y los puertos, no tienen claridad respecto de la forma en como LAP obtiene los costos de dichos equipos; no obstante, estos son considerados en su propuesta.

Figura 9. Detalle de Inversiones del concepto ICT

Concepto	TOTAL (USD) TERMINAL WP3	TOTAL (USD) AIRSIDE WP3	TOTAL (USD) LANDSIDE WP3	TOTAL (USD) AIRSIDE WP2
Airport Operations Control Centre (CCO)	\$1,794,632.94	\$75,469.24	\$0.00	\$0.00
Emergency Control Centre (COE)	\$645,219.36	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Security Operations Control Centre (CCS)	\$1,146,109.13	\$25,156.41	\$0.00	\$0.00
Rescue Control Room (RFFS)	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$19,400.28
Maintenance Control Centre (CCM)	\$38,480.78	\$0.00	\$0.00	\$0.00
IT Control Centre (CCIT)	\$38,480.78	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	\$2,283,584.08	\$0.00	\$79,946.23	\$6,822.08
Access Control System (ACS)	\$3,349,853.58	\$441,303.18	\$0.00	\$86,469.84
Fire Alarm Integration	\$134,949.23	\$0.00	\$0.00	\$19,400.28
Closed Circuit Television (CCTV) System	\$2,961,311.84	\$1,598.92	\$0.00	\$27,714.69
Perimeter Intrusion and Detection System (PIDS)	\$0.00	\$0.00	\$499,141.61	\$0.00
Staff Badging System	\$402,033.59	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Automated Number Plate Recognition System (ANPR) System	\$167,887.08	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Panic Alarm / Help Point System	\$270,431.44	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Screening System Integration	\$159,359.48	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Automatic Barrier Control System	\$127,466.27	\$0.00	\$0.00	\$9,078.69
Crash Alarm System	\$88,580.42	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Passenger Airside Security Checkpoint System	\$909,468.30	\$40.00	\$22,736.71	\$0.00
Building Management System (BMS)	\$1,447,772.90	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Seismic and Tsunami Alert System	\$171,084.93	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Cable Management System	\$50,579.31	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Public Address System (PAS) & [4.04] PVAS System	\$1,735,472.73	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Network Management System (NMS)	\$1,712,944.18	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Ground/Air Radio System	\$127,317.03	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Virtual Solution Hosting and Management	\$7,355,859.31	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Master Clock System	\$130,352.21	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Local Area Network (LAN)	\$7,378,406.52	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Airport Wireless System	\$585,952.56	\$0.00	\$0.00	\$264,355.53
Data Centre (Primary & Secondary)	\$795,518.27	\$884,525.07	\$0.00	\$0.00
Communications Cabinets	\$695,532.19	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Integration Test Facility (ITF)	\$234,508.94	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Structured Cabling System	\$4,278,189.19	\$70,139.49	\$689,243.09	\$104,356.48
Backup & data recovery	\$1,011,373.09	\$0.00	\$0.00	\$0.00
TOTAL SUMA ALZADA ICT	\$42,249,311.69	\$1,496,232.33	\$1,291,067.64	\$537,597.88

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

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

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

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

Fase	COMMERCIAL EVALUATION		Field devices Terminal 2		Field devices Airside WP3 (incl. Terminal 1)		Field devices Landside WP3		Field devices Airside WP2		Total (USD)
			Units	Price	Units	Price	Units	Price	Units	Price	
P2	7.23 LAN										
P2	EQUIPMENT										
P2	CISCO SOLUTION		1	5,712,104.74	0	0	0	0	0	0	5,712,104.74
P2	Switch distribution		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	Switch Access		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	Firewall		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	Racks (Included at Communications Cabinets)		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	Network Equipment (Included at Local Area Network)		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	Servers (Included at Virtual Solution Hosting)		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	Workstations (Included at CCS)		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	Spare Parts										
P2	Others system equipment		1	139,852.60	0	0	0	0	0	0	139,852.60
P2	Mock-up		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	SOFTWARE										
P2	Licenses		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	Bespoke developments & Customizations		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	Antivirus (Included at Virtual Solution Hosting)		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	INSTALLATION & CIVIL WORKS										
P2	Installation works		1	859,901.64	0	0	0	0	0	0	859,901.64
P2	Network cabling (Included at Structured Cabling System)		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	Materials (Suspends, brackets, etc)		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	SERVICES										
P2	Design and Engineering		1	629,976.28	0	0	0	0	0	0	629,976.28
P2	Project Management		1	628,910.33	0	0	0	0	0	0	628,910.33
P2	Software configuration		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	Integration development		0	0	0	0	0	0	0	0	0
P2	Training		0	21,532.18	0	0	0	0	0	0	21,532.18
P2	SAT		0	21,532.18	0	0	0	0	0	0	21,532.18
P2	Integration Test		0	21,532.18	0	0	0	0	0	0	21,532.18
P2	As Built		0	21,532.18	0	0	0	0	0	0	21,532.18
P2	Warranty & Maintenance		0	21,532.18	0	0	0	0	0	0	21,532.18
P2	TOTAL 7.23 LAN			7,378,406.52	0	0	0	0	0	0	7,378,406.52

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

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

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

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

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

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

COMMERCIAL EVALUATION	Field devices Terminal 2		Field devices Airside WP3 (Ind. Terminal 1)		Field devices Landside WP3		Field devices Airside WP2		Total (USD)
	Units	Price	Units	Price	Units	Price	Units	Price	
8.07 SCS									
EQUIPMENT	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
Network cabling	1.5	2,388,153.74	1.5	70,139.49	1.5	689,243.09	1.5	304,356.48	3,251,892.80
Racks (included at Communications Cabinets)	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
Network Equipment (included at Local Area Network)	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
Spare Parts	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
Others system equipment	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
Mock-up	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
SOFTWARE	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
Licenses	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
Bespoke developments & Customizations	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
Antivirus (included at Virtual Solution Hosting)	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
INSTALLATION & CIVIL WORKS	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
Installation works	1.5	892,946.08	0.5	-	0.5	-	0.5	-	892,946.08
Network cabling	1.5	119,066.58	0.5	-	0.5	-	0.5	-	119,066.58
Materials (supports, brackets, etc)	1.5	39,586.39	0.5	-	0.5	-	0.5	-	39,586.39
SERVICES	0.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
Design and Engineering	1.5	349,844.70	0.5	-	0.5	-	0.5	-	349,844.70
Project Management	1.5	349,206.33	0.5	-	0.5	-	0.5	-	349,206.33
Software configuration	1.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
Integration development	1.5	-	0.5	-	0.5	-	0.5	-	-
Training	1.5	23,877.27	0.5	-	0.5	-	0.5	-	23,877.27
SAT	1.5	23,877.27	0.5	-	0.5	-	0.5	-	23,877.27
Integration Test	1.5	23,877.27	0.5	-	0.5	-	0.5	-	23,877.27
As Built	1.5	23,877.27	0.5	-	0.5	-	0.5	-	23,877.27
Warranty & Maintenance	1.5	23,877.27	0.5	-	0.5	-	0.5	-	23,877.27
TOTAL 8.07 SCS	5	4,278,189.39	5	70,139.49	5	689,243.09	5	304,356.48	5,141,928.34

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

Es preciso señalar que la **inversión directa** considerada asciende a **US\$ 5,141,928**, la cual es el resultado de la sumatoria de todos los importes de las columnas de los paquetes de trabajo detallados en el cuadro presentado. Adicionalmente, se asigna al costo total un

porcentaje de **37.18%** que considera las **inversiones indirectas del contratista (Inti Punku)**. Dicho porcentaje se sustentó previamente en la sección de “Montos de inversión del Mobiliario”. El importe total, por lo tanto, es de **US\$ 7,052,866⁴** (importe de inversiones directas + costos indirectos del constructor).

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

³ US\$ 7,738,407 x (1 + 37.18%)

⁴ US\$ 5,141,928 x (1 + 37.18%)”

[El énfasis es de origen.]

151. Como puede observarse, de acuerdo con la información presentada por el Concesionario, los montos proyectados por concepto de Puerto de Red y Punto de Red no solo comprenden la inversión directa en Puertos de Red (LAN) y Puntos de Red (*Structured Cabling System*) como tal, sino que también toman en cuenta los costos indirectos derivados del contratista, que incluyen aspectos tales como el diseño, los gastos generales y la utilidad. Así, como se aprecia, la información proyectada por LAP presenta un mayor nivel de detalle respecto de los conceptos que intervienen en la implementación del equipamiento de red que formará parte de la Facilidad Esencial, lo cual permite una mayor precisión respecto de las inversiones que deben reflejarse en el Cargo de Acceso, ya que este último debe recoger los costos económicos vinculados con la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial.
152. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las proyecciones de inversiones directas relacionadas al equipamiento referidas al Puerto y Punto de Red, teniendo en cuenta la información más actualizada a la fecha de la presente propuesta, de acuerdo con lo remitido por el Concesionario mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025.

Tabla 31 Proyección del costo unitario del Puerto y Punto de Red a implementarse en la Facilidad Esencial (USD)

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

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

Fuente: LAP. Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

153. Por otro lado, en el caso de las cámaras, los Usuarios Intermedios manifiestan que estas no forman parte del servicio y que deben ser consideradas como parte de los gastos de seguridad imputados a la TUUA. Al respecto, en línea con lo indicado por los Usuarios Intermedios, debe señalarse que las cámaras ubicadas en la zona de mostradores están

relacionadas con el CCTV (circuito cerrado de televisión) y, por ende, se encuentran incluidas en la TUUA que paga el pasajero. En efecto, haciendo un símil con lo observado en el actual Terminal, las cámaras que se encuentran ubicadas en la zona de mostradores del *hall* de Check-In no forman parte de la Facilidad Esencial y, por tal motivo, el Cargo de Acceso respectivo tampoco incorpora costos por concepto de dichos equipos. En ese sentido, para efectos de la presente Propuesta, no se consideran las inversiones proyectadas por dicho concepto.

154. En el caso de los monitores, los Usuarios Intermedios manifiestan que, mientras LAP propone un costo de USD 6 920, en las consultas que realizaron a Copilot® observan que el precio de los monitores para aeropuertos fluctúa entre los USD 1 000 y USD 5 000, y por ello proponen una cotización media USD 3 000 teniendo en cuenta que, en la anterior revisión del cargo, el Ositrán aprobó por monitores con un valor de USD 715. Sobre el particular, considerando que la cotización propuesta por los Usuarios Intermedios corresponde a montos muy generales procedentes de diversas fuentes de internet, las cuales no guardan relación con las características de la Facilidad Esencial que es materia de análisis en el AIJC, no corresponde su consideración para efectos del cálculo del cargo de acceso.
155. Por su parte, mediante el Oficio N° 0129-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 17 de marzo de 2025, se solicitó al Concesionario remitir una descripción más detallada de los conceptos que comprenden la inversión en mobiliario y equipamiento a implementarse en el servicio bajo análisis. En esa línea, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025, el Concesionario cumplió con informar, entre otros, el detalle de las inversiones en monitores, señalando lo siguiente:

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

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

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

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

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

Adicionalmente, se incluyó el concepto de costos indirectos del contratista (Inti Punku), cuyo porcentaje (37.18%) se sustentó líneas arriba y que es crucial incluir, ya que abarca costos esenciales como diseño, costos indirectos, seguros, gastos generales y utilidad del contratista. Estos elementos forman parte de la estructura de costos del proyecto, que no

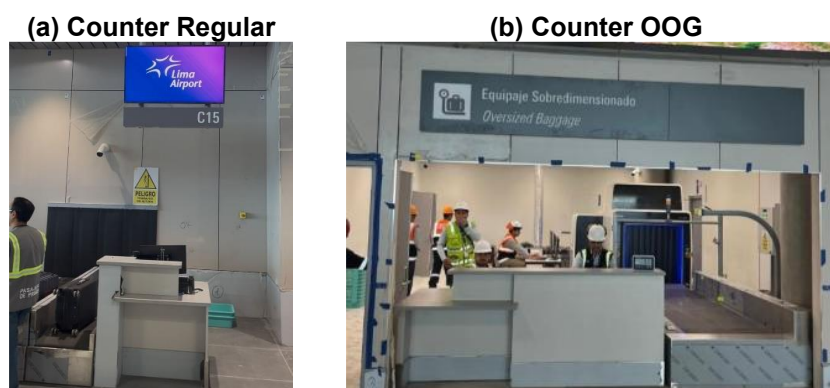
solo cubre la adquisición e instalación de los monitores, sino también la gestión administrativa y operativa de Inti Punku, empresa a cargo del proyecto.

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

[El énfasis es de origen.]

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

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



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

158. Por otra parte, en la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278 recibida el 27 de febrero de 2025, LAP manifestó que, además del costo del monitor, existen otros conceptos de forman parte de la inversión proyectada, esto es, los costos asociados a la implementación, instalación y puesta en marcha de los dispositivos, además de los costos indirectos del contratista referidos a su gestión administrativa y operativa. Así, para efectos de cálculo, se evaluará dicha información presentada, con el objetivo de confirmar su inclusión en las proyecciones de inversión en monitores, toda vez que el Cargo de Acceso debe recoger los costos económicos vinculados con la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial.
159. Con relación a los costos directos, los cuales incluyen los costos de los monitores y los costos asociados a la implementación, instalación y puesta en marcha de los dispositivos, LAP menciona que, para su valorización, se consideró la documentación contractual del paquete de trabajo 3, suscrito con la empresa contratista Inti Punku, por concepto de “Flight Information Display System (FIDS) - Field screens”. Al respecto, en la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278, el Concesionario presenta mayor detalle de los rubros que componen dicho gasto. Así, LAP manifiesta que el costo directo unitario se obtiene

dividiendo el importe total (USD 2,37 millones) entre el número total de monitores adquiridos como parte del concepto “*Flight Information Display System (FIDS) - Field screens*” (492 dispositivos), lo cual asciende a USD 4 818, y comprende tanto el valor del monitor como los costos de instalación asociados. Cabe indicar que, según lo señalado por LAP, los dispositivos adquiridos como parte del concepto “*Flight Information Display System (FIDS) - Field screens*” involucran, además de los monitores LCD de 49 pulgadas con controlador integrado que formarán parte de la Facilidad Esencial, otros dispositivos como monitores LCD de 75 pulgadas con controlador integrado y *videowalls* LCD de 55 pulgadas.

160. Al respecto, debemos indicar que, luego de revisar los cálculos del Concesionario, se observan algunas inconsistencias en el procedimiento empleado para determinar el costo directo unitario. Por un lado, LAP asigna un mismo costo a todos los dispositivos adquiridos, independientemente de sus características o costo de adquisición; así, por ejemplo, bajo el razonamiento aplicado por LAP, el costo unitario de los monitores LCD de 49 pulgadas con controlador integrado sería el mismo de los *videowalls* LCD de 55 pulgadas, siendo que, de acuerdo con la información presentada por LAP, los *videowalls* costarían entre USD 46 mil y USD 76 mil, además de ser equipos con características diferentes a los monitores LCD de 49 pulgadas. Por otro lado, LAP estaría asumiendo que los costos asociados a la implementación, instalación y puesta en marcha serían los mismos para todos los dispositivos.
161. Por tanto, teniendo en cuenta lo anterior, para efectos de asignar los conceptos de costo directo a la valorización de los monitores LCD de 49 pulgadas, deberá tenerse en consideración los siguientes aspectos:
- De la información detallada de la valorización de monitores presentada por LAP en la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278, se emplearán los montos totales de cada una de las partidas comprendidas en dicho detalle, los cuales corresponden a la suma de las columnas “*Field devices Terminal 2*”, “*Field devices Landside WP3*” y “*Field devices Airside WP2*”. Al respecto, dichas partidas se clasifican en las siguientes categorías: “*Equipment*”, “*Installation & Civil Works*”, “*Services*” y “*Warranty & Maintenance*”, tal como se puede apreciar en la siguiente ilustración:

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

COMMERCIAL EVALUATION	Field devices Terminal 2		Field devices Airside WP3 (incl. Terminal 1)		Field devices Landside WP3		Field devices Airside WP2		Total (USD)
	Units	Price	Units	Price	Units	Price	Units	Price	
3.048 FIDS									
EQUIPMENT	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Field Equipment	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Videowall 3x3, LCD 55-inches monitor	1	76,000.21	0	0	0	0	0	0	76,000.21
Videowall 3x3, LCD 55-inches monitor	2	46,795.19	0	0	0	0	0	0	93,590.39
Monitor LCD 49-inches with integrated controller	416	3,411.04	0	0	30	3,411.04	2	3,411.04	1,964,415.64
Monitor LCD 75-inches with integrated controller	11	6,715.48	0	0	0	0	0	0	73,870.28
Controller for videowall	3	3,624.23	0	0	0	0	0	0	10,872.69
Network Equipment	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Servers	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Workstations	2	3,197.85	0	0	0	0	0	0	6,395.70
Spare Parts	1	86,448.52	0	0	0	0	0	0	86,448.52
Monitor LCD 55-inches for videowall	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Monitor LCD 49-inches with integrated controller	14	0	0	0	0	0	0	0	0
Monitor LCD 75-inches with integrated controller	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Controller for videowall	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Controller for standard monitor	14	0	0	0	0	0	0	0	0
Others system equipment	0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mock-up	1	10,019.93	0	0	0	0	0	0	10,019.93
Monitor LCD 49-inches with integrated controller	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Monitor LCD 75-inches with integrated controller	1	0	0	0	0	0	0	0	0
SOFTWARE	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Licenses	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bespoke developments & Customizations	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Antivirus	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INSTALLATION & CIVIL WORKS	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Installation works	1	88,154.04	0	0	0	0	0	0	88,154.04
Materials (cables, supports, brackets, etc)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Standard brackets for wall installation	432	266.49	0	0	0	0	0	0	116,114.88
Cabinets IPS4 for make-up area & exterior monitors	29	0	0	0	0	1,928.73	0	0	56,733.27
SERVICES	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Design and Engineering	1	156,694.61	0	0	0	0	0	0	156,694.61
Project Management	1	175,881.70	0	0	0	0	0	0	175,881.70
Software configuration	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Integration development	1	36,755.94	0	0	0	0	0	0	36,755.94
Training	1	5,543.94	0	0	0	0	0	0	5,543.94
SAT	1	30,979.28	0	0	0	0	0	0	30,979.28
Integration Test	1	5,543.94	0	0	0	0	0	0	5,543.94
Warranty & Maintenance	1	43,810.53	0	0	0	0	0	0	43,810.53
TOTAL 3.048 FIDS	5	2,283,584.08	0	0	30	79,946.23	2	6,822.08	2,370,352.39

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

- Respecto a la categoría “*Equipment*”, se identifican dos conceptos: “*Field Equipment*”, relacionado con el valor de adquisición de los equipos, y “*Spare Parts*”, relacionado con repuestos a los mismos. Cabe indicar que no está

considerado el concepto de “*Mock-up*”, debido a que, para el cálculo del costo unitario, solo se están valorizando los monitores que estarán instalados efectivamente en la Facilidad Esencial. Así, para estimar el costo unitario del monitor de 49 pulgadas correspondiente a esta categoría:

- En el caso de “*Field Equipment*”, se dividirá el monto total de la partida “*Monitor LCD 49-inches with integrated controller*” entre el número de unidades adquiridas (448).
- En el caso de “*Spare Parts*”, si bien no se presenta mayor detalle por cada tipo de dispositivo, para efectos de asignarlo al monitor de 49 pulgadas se prorrateará el monto total de dicho concepto de manera proporcional al número de unidades que se indican por tipo de dispositivo. Así, en el caso de “*Monitor LCD 49-inches with integrated controller*” se indican 14 unidades, lo cual representa el 45,2%⁶⁴ del total de unidades de “*Spare Parts*”. Luego, una vez asignado, se prorratea dicho monto entre el total de unidades adquiridas de “*Monitor LCD 49-inches with integrated controller*” (448), a efectos de obtener el costo imputado a cada monitor de ese tipo.
- Respecto a la categoría “*Installation & Civil Works*”, se identifican dos conceptos: “*Installation Works*” y “*Standard brackets for wall installation*”. Cabe indicar que no está considerado el concepto de “*Cabinets IP54 for make-up area & exterior monitors*”, debido a que, en el detalle presentado, se observa que el costo de esta partida está asignado únicamente a “*Field devices Landside WP3*”, mientras que los monitores que formarán parte de la Facilidad Esencial se encuentran en “*Field devices Terminal 2*” y, por ende, no representarían costos compartidos. Así, para estimar el costo unitario del monitor de 49 pulgadas correspondiente a esta categoría:
 - En el caso de “*Installation Works*”, si bien no se presenta mayor desagregación, para efectos de asignarlo al monitor de 49 pulgadas se prorrateará el monto total de dicho concepto de manera proporcional a la valorización total de los equipos, según lo observado en el concepto “*Field Equipment*”, lo cual incluye monitores (incluyendo los de *videowall*), controladores de *videowall* y *workstations*. Así, en el caso de los monitores de 49 pulgadas, la valorización de dichos equipos representaría el 84,0%⁶⁵ de la valorización total de los equipos adquiridos, siendo dicho porcentaje aplicado sobre el costo total de “*Installation Works*”. Luego, una vez asignado, se prorratea dicho monto entre el total de unidades adquiridas de “*Monitor LCD 49-inches with integrated controller*” (448), a efectos de obtener el costo imputado a cada monitor de ese tipo.
 - En el caso de “*Standard brackets for wall installation*”, si bien no se presenta mayor detalle por tipo de dispositivo, se observa que el total de unidades coincide con la suma de las unidades de monitores (49 y 75 pulgadas) y los *videowalls* asignados a “*Field devices Terminal 2*” y “*Field devices Airside WP2*”. Así, en el caso de los monitores de 49 pulgadas, estos comprenderían 418 unidades, y representaría el 96,8%⁶⁶ del total de dichos dispositivos, siendo dicho porcentaje aplicado sobre el costo total de “*Standard brackets for wall installation*”. Luego, una vez asignado, se prorratea dicho monto entre el total de unidades de “*Monitor LCD 49-inches with integrated controller*” aplicables a este concepto (418), a efectos de obtener el costo imputado a cada monitor de ese tipo.

⁶⁴ Calculado como: $14/(1+14+1+1+14)$.

⁶⁵ Calculado como: $1364415,64/(76002,21+93590,39+1364415,64+73870,32+10872,69+6395,7)$.

⁶⁶ Calculado como: $(416+2)/(1+2+416+11+2)$.

- Finalmente, respecto a las categorías “Services” y “Warranty & Maintenance”, si bien no se presenta mayor desagregación, para efectos de asignarlos al monitor de 49 pulgadas se prorrateará el monto total de dichos conceptos siguiendo el mismo criterio aplicado para el caso de “Installation Works”, esto es, de manera proporcional a la valorización total de los equipos, según lo observado en el concepto “Field Equipment”. Así, en el caso de los monitores de 49 pulgadas, se aplicará el porcentaje de 84,0% sobre los costos totales de “Services” y “Warranty & Maintenance”. Luego, una vez asignados, se prorratean dichos montos entre el total de unidades adquiridas de “Monitor LCD 49-inches with integrated controller” (448), a efectos de obtener el costo imputado a cada monitor de ese tipo.

162. Por otro lado, respecto a los costos indirectos, LAP menciona que estos se determinan como un porcentaje de los costos directos debido a que involucran costos tales como diseño, costos indirectos, seguros, gastos generales y utilidad del contratista. Así, el Concesionario señala que dicho porcentaje asciende a 37,18%⁶⁷.
163. Con todo ello, en la siguiente tabla se presenta la estimación del costo unitario de los monitores que LAP proyecta implementar en la Facilidad Esencial, el cual asciende a USD 5 956 por monitor.

Tabla 32 Proyección del costo unitario de los monitores a implementarse en la Facilidad Esencial (USD)

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

164. Finalmente, para el caso de las balanzas, LAP emplea como *proxy* el costo unitario de las balanzas considerado en el mandato de acceso emitido por el Ositrán en el año 2022. En particular, LAP señala que dicha información fue tomada del archivo Excel® del Flujo de caja, pestaña “3. CAPEX”, “3. BASE DE CAPITAL E INVERSIONES”, “A. Información de Base de capital”, “1. Base de capital, Valor de activos”, “Equipos”, “Balanzas”, la cual asciende para el año 2015 a USD 47 500 por un total de 25 balanzas. Con ello, LAP determina que, para el presente caso, se emplee un costo unitario de USD 1 900 por balanza (a valor del 2015), siendo que, llevado a valores de 2024 y 2025 mediante una tasa de 2%, estiman que el costo unitario de las balanzas ascendería a USD 2 271 y USD 2 316, respectivamente. Al respecto, con relación a los montos proyectados por LAP,

⁶⁷ De acuerdo con LAP, dicho porcentaje se obtienen dividiendo el total de costos indirectos del contrato entre el total de costos directos del mismo (USD 169 812 105,93 / USD 456 689 355).

considerando que la inversión relacionada al equipamiento de Check-In será asignada de manera agregada al año 0 del flujo de caja descontado, para efectos de cálculo del Cargo de Acceso se tomará el costo unitario de las balanzas a partir del costo promedio proyectado por LAP para dichos años. Así, el costo unitario ascendería a USD 2 293.

165. Tomando en cuenta lo anterior, en la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas a los equipos para el servicio. Cabe indicar que, como se señaló anteriormente, para efectos de proyectar los montos de inversión en equipamiento, se tomará en cuenta la asignación de los dispositivos según el tipo de mostrador; así, en el caso de los mostradores de Check-In regulares, se empleará un costo unitario considerando la presencia del monitor, en tanto que, para el caso de los mostradores OOG, el costo unitario considerado no tendrá en cuenta el costo del monitor. Así, el costo unitario de equipos asignados a los mostradores regulares asciende a USD 13 399, mientras que, para el caso de los mostradores OOG, el costo unitario asciende a USD 7 443. Además, para efectos de estimar la depreciación anual, se considerarán tanto los equipos como las balanzas bajo la categoría de Equipos.

Tabla 33 Inversiones directas relacionadas a los equipos de Check-In en el nuevo Terminal (USD)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

166. En el caso de las Inversiones Indirectas, el monto de inversión proyectado por LAP, al igual que en el caso de las Inversiones Directas, fue determinado en función de dos entregas para los años 2024 y 2025⁶⁸. Sin embargo, como se indicó anteriormente, teniendo en cuenta que la prestación del servicio tendrá lugar en el año 2025, resulta razonable considerar dicho monto proyectado el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.
167. Respecto al procedimiento efectuado por LAP para su proyección, en el sustento presentado se indica que, en primer lugar, se estimó un porcentaje de incidencia del CAPEX Directo a partir de la proporción de inversión que representa el Terminal de Pasajeros sobre el CAPEX Total Directo del proyecto de ampliación del AIJC, el cual incluye el Terminal de Pasajeros, el *Airside* (Lado Aire) y el *Landside* (Lado Tierra). A partir de ello, se procedió a determinar un porcentaje de incidencia de la inversión específica en Check-In aplicable a cada grupo de Inversión Directa (áreas, mobiliarios y equipos). Finalmente, se aplicaron tanto los porcentajes de incidencia específica en Check-In como el porcentaje de incidencia del CAPEX Directo sobre el importe total del CAPEX Indirecto, el cual está compuesto por los conceptos de “*Project Management Office (PMO)*”, “*Corporate & Others*” y “*Master Planning*”⁶⁹. Cabe indicar que, debido a la aplicación de los porcentajes de incidencia de la inversión específica sobre cada grupo de Inversión

⁶⁸ En la Propuesta de los Usuarios Intermedios se cuestiona que, en la propuesta presentada por LAP en la etapa de negociaciones, el Concesionario propuso un factor de 15,6% por costos indirectos en las inversiones. Al respecto, dado que en la Propuesta presentada por LAP en el marco del procedimiento de Emisión de Mandato de Acceso no se observa la aplicación de dicho criterio, no es posible verificar lo señalado por los Usuarios Intermedios.

⁶⁹ En el Anexo 4 del presente informe se encuentra la explicación remitida por LAP respecto a dichos conceptos.

Directa (áreas, mobiliarios y equipos), la inversión indirecta proyectada también se subdivide en áreas, mobiliarios y equipos.

168. Sobre el particular, con relación a dicho monto de inversión, en la presente Propuesta se tomará el monto proyectado por LAP, previo ajuste en los porcentajes de incidencia específica en Check-In sobre la base de las inversiones directas determinadas anteriormente, en tanto que, a la fecha de elaboración del presente informe, no se dispone de la información necesaria para validar tanto los montos totales del proyecto de ampliación del AIJC como los criterios aplicados para su obtención a través del uso de *drivers*, por encontrarse dicho proyecto en curso. Asimismo, para efectos de estimar la depreciación anual, dado que la inversión indirecta proyectada también se subdivide en áreas, mobiliarios y equipos, se considerará la misma categorización que fue asignada a dichos grupos en el caso de las Inversiones Directas. En la siguiente tabla se detallan las inversiones indirectas proyectadas.

Tabla 34 Inversiones Indirectas vinculadas al servicio en el nuevo Terminal (USD)

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

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

169. Cabe indicar que, en el marco de la fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC, aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN de fecha 23 de noviembre de 2025, mediante el Memorando N° 0180-2025-GRE-OSITRAN del 22 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar sobre el monto de las inversiones de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que, a la fecha, han concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto solicitado por LAP y el monto reconocido por el Ositrán.
170. En respuesta, mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN del 26 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información sobre el monto de las inversiones del proyecto de ampliación del AIJC que a la fecha han concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones. Sobre el particular, en la información remitida, se observa que LAP solicitó un reconocimiento de inversiones ascendente a USD 663 797 756, de los cuales el Ositrán solamente ha reconocido un monto de

USD 602 395 813, lo cual equivale al 90,75% (conforme al detalle presentado en el Anexo 1 del presente informe):

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

171. Al respecto, se advierte que dicha información puede ser utilizada como una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador, por lo cual se considera adecuado ajustar el valor proyectado de las inversiones consideradas para calcular el Cargo de Acceso por el ratio de 90,75%. Ello, con el fin de obtener mayor precisión en los montos de inversiones proyectadas.
172. Así, para efectos de la presente propuesta, se incorpora dentro del plan de inversiones de LAP un ajuste por reconocimiento de inversiones de 90,75%, siendo que dicho porcentaje refleja el monto de inversiones del proyecto de ampliación del AIJC reconocidas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización como proporción del monto de inversión solicitado por LAP, a julio de 2025⁷⁰. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las inversiones luego del ajuste efectuado.

Tabla 35 Inversiones proyectadas, ajustadas por el porcentaje de reconocimiento de inversiones (USD)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

173. Finalmente, respecto al cálculo de la depreciación, LAP ha considerado que las inversiones clasificadas como Equipos y Muebles deben depreciarse considerando una vida útil de cinco (5) y diez (10) años, respectivamente, en tanto las inversiones clasificadas como Infraestructura deben depreciarse considerando una vida útil equivalente al plazo existente entre el año de ejecución de la inversión y la fecha máxima de vigencia de la Concesión (febrero de 2041). Por su parte, los Usuarios Intermedios han considerado una vida útil de cinco (5) años para equipos, diez (10) años para muebles y treinta (30) años para los activos de infraestructura. Al respecto, los Usuarios Intermedios señalan que no consideran el criterio de LAP de depreciar los activos de infraestructura hasta al fin de la Concesión debido a que económicamente dichos activos van a subsistir más allá del período de la concesión, es decir, van a seguir siendo utilizados. Por ello, plantean, resulta pertinente aplicar la depreciación económica y no la contable.
174. Sobre el particular, respecto a lo señalado por los Usuarios Intermedios, debe mencionarse que el Contrato de Concesión del AIJC se suscribió bajo la modalidad autosostenible o autofinanciada, lo que implica que el inversionista asume íntegramente el riesgo de demanda, siendo que la recaudación por los servicios que presta a los usuarios debe permitirle cubrir los costos de operación y mantenimiento, la recuperación

⁷⁰ Al respecto, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización señala que la información remitida mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN tiene como fecha de corte al 26 de agosto de 2025, siendo el último reconocimiento de inversiones del 22 de julio de 2025.

de inversiones, el pago del servicio de la deuda y el costo de oportunidad de sus accionistas durante el periodo de vigencia del Contrato.

175. Conforme lo señala el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362⁷¹, al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la Concesión revierte al Estado Peruano de manera transitoria hasta suscribir un nuevo Contrato de Concesión, por lo que a la fecha de vencimiento de la Concesión del AIJC, LAP perderá el derecho a percibir ingresos derivados de la gestión del Aeropuerto. Aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar periodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión⁷².
176. Si bien, como señalan los Usuarios Intermedios, la infraestructura continuará operando más allá de la terminación del plazo de la Concesión y los equipos e infraestructura continuarán operando al revertir al Estado o ser entregado a otro operador que gestione el AIJC, es el Estado Peruano, en su calidad de propietario permanente de la infraestructura del AIJC, quien considera al AIJC como un activo fijo⁷³ y lo deprecia de acuerdo a sus propias políticas contables, teniendo en consideración que el Estado Peruano, desde la perspectiva contable, tiene vida infinita y puede emplear políticas de depreciación basadas en la vida útil de la infraestructura, a diferencia de LAP que tiene una vida finita que coincide con el periodo de vigencia de la Concesión.
177. En ese sentido, en la presente Propuesta, para el caso de las inversiones clasificadas como Infraestructura, se considera que la vida útil se encuentra dentro del plazo de vigencia de la Concesión, tomando como periodo máximo para la depreciación al periodo de vigencia de la Concesión, pues en el marco de los esquemas de Asociaciones Públicas Privadas, es durante ese periodo en que las concesiones autofinanciadas deben recuperar sus inversiones⁷⁴. Al respecto, conforme a la modificación contractual establecida en la Adenda 7 al Contrato de Concesión suscrita el 25 de julio de 2017, el plazo de vigencia de

⁷¹ Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos:

"Artículo 61.- Caducidad y Liquidación

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

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

⁷² Contrato de Concesión.-

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

(...)

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

(...)"

⁷³ En el siguiente enlace se puede consultar la Cuenta General de la República al 31/12/2023. En la página 157 se aprecia que la infraestructura del AIJC forma parte del activo fijo del Estado Peruano: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_public/Cuenta_General_Republica_2023.pdf (última revisión: 17 de enero de 2025).

⁷⁴ Al respecto, ello guarda consistencia con lo señalado en la Ley N° 27156, Ley que modifica el Decreto Supremo N° 059-96-PCM – Texto Único Ordenado de las Normas que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (Ley de Concesiones), la cual, en su artículo único, establece que "[El concesionario,] *alternativamente, podrá depreciar íntegramente [los bienes materia de la concesión] durante el período que reste para el vencimiento del plazo de la concesión, aplicando para tal efecto el método lineal.*".

la Concesión se extiende hasta febrero del año 2041, con lo cual las inversiones consideradas en el año 0 del flujo de caja descontado tendrán una vida útil de 15,88 años⁷⁵.

178. Por su parte, en el caso de las inversiones clasificadas como Equipos y Muebles se les considera una vida útil de cinco (5) y diez (10) años, lo cual coincide con la vida útil propuesta por las partes.
179. Con todo ello, en la siguiente tabla se presenta el flujo de inversiones consideradas para el cálculo de la presente Propuesta. Al respecto, nótese que el valor de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (29 de marzo de 2030) asciende a USD 1 546 811, el cual es resultado de detraer la depreciación acumulada al final del horizonte de evaluación al valor de la inversión bruta acumulada.

Tabla 36 CAPEX proyectado para el servicio en el nuevo Terminal (USD)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

180. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección de la depreciación y amortización para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año⁷⁶. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de la depreciación y amortización para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación⁷⁷.

III.2.5. Régimen tributario

III.2.5.1. Impuesto a la renta

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

Tabla 37 Impuesto a la renta proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁷⁵ Esto es, considerando que la vida útil de dichos activos comprende el periodo que va desde el 30 de marzo de 2025 hasta el 13 de febrero de 2041.

⁷⁶ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando la depreciación anual proyectada para el 2025 por $(365-31-28-29)/365$.

⁷⁷ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando la depreciación anual proyectada para el 2030 por año por $(31+28+29)/365$.

III.2.5.2. Impuesto General a las Ventas

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

Tabla 38 IGV proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

184. Para descontar el flujo de caja económico se ha considerado la aplicación de una tasa WACC en dólares de 9,77%, cuya estimación se detalla en el Anexo 2 del presente informe.

III.2.7. Flujo de caja económico

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

Tabla 39 Flujo de caja económico proyectado (USD)

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

WACC	9,77%
VAN	0

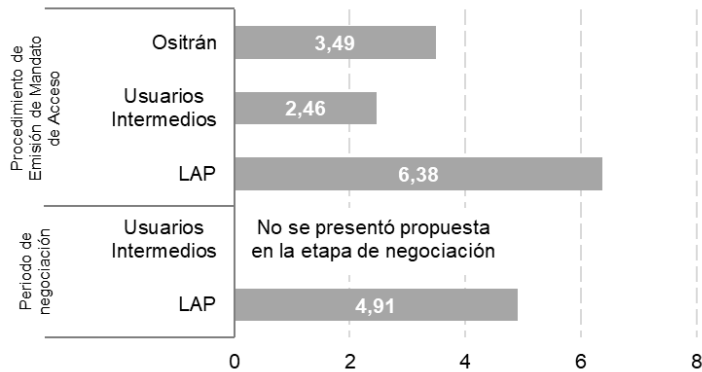
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

III.2.8. Cargo propuesto

187. El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 3,49 por hora o fracción (sin IGv), el cual se encontrará vigente por cinco (5) años.
188. Cabe señalar que dicho monto se encuentra dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 1 Propuestas de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Mostradores de Check-In en el AIJC (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

IV. ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS A LA PROPUESTA DEL OSITRÁN

192. El artículo 100 del REMA dispone que, luego de notificado el Proyecto de Mandato de Acceso a las partes, estas podrán expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días hábiles⁷⁸; precisando que dichos comentarios u objeciones no tendrán efectos vinculantes para el Ositrán, y que en caso de que las partes no remitan comentarios al Regulador dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el proyecto.
193. En el presente caso, el Concesionario, a través del Informe N° M-GPF-GALG-2026-0003 adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0024 recibida el 21 de enero de 2026, remitió sus comentarios a la propuesta del Regulador contenida en el Anexo 2 del Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN, los cuales se circunscriben a los supuestos empleados para la estimación de demanda del servicio.
194. Por otro lado, mediante diversas comunicaciones recibidas entre el 21 y 22 de enero de 2026, las líneas aéreas Latam Airlines, Air Europa, American Airlines, Aero México, Star Perú, Plus Ultra, United Airlines y SKY Airlines remitieron sus comentarios a la propuesta de Cargo de Acceso, adjuntado además el documento “Comentarios a la propuesta de Cargo de Acceso de Alquiler de Mostradores (Check In) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez” de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), los cuales se circunscriben a las inversiones proyectadas y el IGV.
195. A continuación, se analiza cada uno de los comentarios recibidos de las partes.

a) Comentarios del Concesionario

a.1) Sobre la demanda del servicio

196. LAP indica que la estimación de la demanda realizada por el Regulador sobreestima las horas de uso del servicio, al duplicar las horas reportadas para los años 2022-2024 bajo el supuesto de que los mostradores del antiguo Terminal operaban como “dobles”. Según LAP, dicha duplicación no reflejaría la realidad operativa, dado que en el antiguo Terminal existía un cuello de botella asociado al uso de una balanza compartida entre dos mostradores, lo que limitaba la atención efectiva. En esa línea, con base en la información operativa del nuevo Terminal correspondiente al período julio–diciembre de 2025, LAP

⁷⁸ Dicho plazo podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del Mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.

estima un ratio de horas de uso por pasajero embarcado de 0,052, y propone que se emplee dicho valor para reflejar de manera más precisa la demanda real y las condiciones actuales de prestación del servicio. En particular, el Concesionario señala lo siguiente:

“El regulador ha calculado la demanda del cargo de acceso de los counters de check-in en función al ratio de horas de uso por pasajero embarcado para reflejar de manera razonable la intensidad real de utilización de la infraestructura. En la propuesta tarifaria, LAP ha remitido la información estadística disponible para los años 2022, 2023 y 2024, correspondiente a las horas efectivas de uso de los counters. No obstante, OSITRAN ha procedido a duplicar las horas de uso reportadas, bajo el supuesto de que, en el terminal antiguo, los counters serían “dobles”. Dicha duplicación no refleja la realidad operativa del servicio en el actual terminal, en tanto que la operación de los counters del terminal antiguo se encontraba limitada por la existencia de una única balanza compartida entre dos counters, lo cual constituía un cuello de botella operativo. La duplicación de horas propuesta por OSITRAN implica sobreestimar el tiempo requerido para la atención de un pasajero embarcado, distorsionando el ratio horas de uso/pasajeros embarcados y, por ende, el cargo de acceso resultante.

Para sustentar lo mencionado líneas arriba, se ha recolectado evidencia estadística proveniente de la operación del nuevo terminal, donde cada counter sí cuenta con su propia balanza, eliminándose el cuello de botella existente en el terminal antiguo. A partir de la información operativa del nuevo terminal, LAP ha calculado el ratio de horas de uso por pasajeros embarcados, obteniendo un ratio menor, consistente con una mayor eficiencia operativa de acuerdo con el siguiente cuadro:

Mes	Horas de uso de mostradores	Número de pasajeros embarcados	Ratio Horas/Pasajero
2025			
Julio	53,078	1,090,628	0.0487
Agosto	56,670	1,080,312	0.0525
Setiembre	55,845	973,603	0.0574
Octubre	52,724	1,025,527	0.0514
Noviembre	53,875	949,704	0.0567
Diciembre	48,538	1,012,602	0.0479
Total	320,730	6,132,376	0.052

El ratio de horas de uso de counter por pasajero embarcado resultante de acuerdo a OSITRAN es 0.079, considerando la duplicidad del ratio aplicada al terminal antiguo. Sin embargo, LAP ha calculado el ratio para el nuevo terminal, utilizando la estadística de Julio a Diciembre, período en el que el terminal ya estaba operando, obteniendo un ratio de 0.052. La diferencia entre ambos ratios evidencia que la metodología utilizada por OSITRAN sobreestima las horas de uso, al no reflejar la eficiencia operativa real del nuevo terminal, donde cada counter dispone de su propia balanza.

Para reflejar de manera más precisa la demanda real de los counters de check-in, LAP propone la utilización del ratio de 0.052 horas de uso por pasajero embarcado obtenido, el cual sería aplicado para el cálculo de la demanda correspondiente. En particular, el nuevo terminal presenta una estructura diferenciada de los counters de check-in, en la que cada posición cuenta con balanza propia como se ha mencionado anteriormente y esto elimina la duplicidad de tiempos considerada por OSITRAN. En ese sentido, el ratio propuesto refleja de mejor manera la nueva operatividad del sistema de counters, ajustando la demanda y alineando la propuesta tarifaria con las condiciones reales de prestación del servicio.”

[El énfasis es de origen.]

197. Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se indicó en la Propuesta del Ositrán, para efectos de proyectar la demanda del servicio (expresada en horas), se tomaron en cuenta dos variables: el ratio hora/pasajero y el número de pasajeros embarcados. Además, en la referida Propuesta, se advirtió que, debido a las diferencias apreciadas en las características físicas de los mostradores del antiguo y el nuevo Terminal -en particular, el número de posiciones de facturación por mostrador-, correspondía la realización de una homologación de la información histórica del servicio (tiempo de uso de los mostradores), en tanto que, en el antiguo Terminal, cada mostrador contaba con dos posiciones de facturación, mientras que en el nuevo Terminal cada mostrador dispone de una sola

posición de facturación.

198. En efecto, dadas las características físicas de los mostradores del antiguo Terminal, cada mostrador alquilado por las aerolíneas les permitía la habilitación de hasta dos posiciones de facturación en simultáneo; sin embargo, en el caso del nuevo Terminal, las características de los mostradores únicamente permiten la habilitación de una posición de facturación (ver Ilustración 3). Esta situación es corroborada por las aerolíneas quienes, en sus comentarios, manifiestan que: *"En el diseño anterior, cada módulo contaba con dos posiciones operativas, lo que permitía a una aerolínea atender a sus pasajeros utilizando un solo mostrador con doble capacidad. Sin embargo, en la configuración actual, los nuevos mostradores cuentan únicamente con una posición, lo que obliga a las aerolíneas a contratar dos mostradores para obtener la misma capacidad operativa que antes se lograba con uno. Este cambio no responde a una decisión de las aerolíneas, sino a una modificación estructural introducida por el operador aeroportuario del AIJCH en el área donde se presta el servicio."*⁷⁹.

Ilustración 3 Características de los mostradores de Check-In en el Terminal del AIJC

(a) Antiguo Terminal



(b) Nuevo Terminal



Fuente: Registro audiovisual correspondiente a visitas de inspección de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, años 2022 y 2024.

199. Por tal motivo, en la Propuesta del Ositrán se indicó que, para determinar el Cargo de Acceso, la unidad de análisis y comparación sería la posición de facturación y no el mostrador como tal, ya que, como se indicó, el cambio en las características del mostrador requería la realización de una homologación de la información histórica del servicio en términos de las características de la Facilidad Esencial que se brindaría en el nuevo Terminal. De este modo, un mostrador del antiguo Terminal sería considerado equivalente a dos posiciones de facturación, lo que a su vez equivaldría a dos mostradores en el nuevo Terminal y, en consecuencia, la serie histórica del tiempo de uso de mostradores se ajustaría multiplicando las horas de uso de mostradores por el número de posiciones por mostrador (2) en el antiguo Terminal.
200. Ante ello, en sus comentarios, LAP alega que el Ositrán, bajo el supuesto de que en el antiguo Terminal los mostradores serían "dobles", duplicó las horas de uso del servicio reportadas por el Concesionario y que dicha duplicación no refleja la realidad operativa del servicio en el nuevo Terminal, pues la operación de los mostradores del antiguo Terminal se encontraba limitada por la existencia de una única balanza compartida entre dos mostradores, lo cual constituía un cuello de botella operativo.
201. Al respecto, debe precisarse que, en el antiguo Terminal, las características de la Facilidad Esencial brindada por el Concesionario contemplaban el uso compartido de una balanza entre dos posiciones de facturación, y no entre dos mostradores como lo señala LAP. Ello, debido a que cada balanza se encontraba entre los extremos de cada mostrador, los

⁷⁹ A mayor abundamiento, las aerolíneas señalan encontrarse de acuerdo con las proyecciones de demanda presentadas en la Propuesta del Ositrán, indicando que *"el análisis demuestra que la demanda proyectada por el Regulador refleja adecuadamente el impacto operativo del cambio tecnológico implementado por LAP, y que la variable "Horas de uso de posiciones" captura de manera explícita la necesidad de contratar un mayor número de mostradores para mantener los niveles de servicio."*.

cuales, como se indicó anteriormente, permitían la habilitación de hasta dos posiciones de facturación en simultáneo (ver Ilustración 4).

Ilustración 4 Características de la Facilidad Esencial en el antiguo Terminal del AIJC



Fuente: Registro audiovisual correspondiente a una visita de inspección de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, año 2022.

202. Así, si bien la existencia de una única balanza, cuyo uso era compartido entre dos posiciones de facturación, pudo influir en la fluidez de la prestación del Servicio Esencial (Atención de tráfico de pasajeros y equipaje) en el antiguo Terminal, debe señalarse que, dentro del proceso de facturación del equipaje en mostradores, el pesaje del equipaje solo constituye una de las diversas tareas que realizan las aerolíneas al momento del Check-In, por lo que el uso de la balanza por parte de una de las posiciones no inhabilita a la otra posición de utilizarla una vez que la primera haya culminado con la tarea de pesaje correspondiente, aun si ambas posiciones atienden pasajeros en simultáneo. Dicha situación puede evidenciarse visualmente en la Ilustración 4, donde se aprecia que cada mostrador compartía balanzas en sus dos extremos (izquierda y derecha), lo cual refuerza el hecho de que los mostradores del antiguo Terminal permitían la habilitación de hasta dos posiciones de facturación en simultáneo.
203. Por tanto, como se indicó anteriormente, el criterio empleado en la Propuesta del Ositrán buscó homologar la información histórica del servicio expresándola en términos de las características de la Facilidad Esencial que se brindaría en el nuevo Terminal, razón por la cual se multiplicaron las estadísticas de horas de uso de mostradores por el número de posiciones por mostrador (2) en el antiguo Terminal. De esta manera, el ratio hora/pasajero reflejaría el tiempo promedio de atención de pasajeros por posición de facturación, toda vez que en el nuevo Terminal los mostradores únicamente permiten la habilitación de una posición de facturación. Cabe señalar que, de no haberse efectuado dicha homologación en la información, el ratio hora/pasajero estimado estaría trasladando, sobre las proyecciones de demanda, un escenario operativo distinto al que tendría lugar en la nueva infraestructura. Así, el criterio aplicado por el Ositrán no buscó simplemente duplicar la información estadística reportada, tal como alega el Concesionario, sino que se sustentó en las condiciones operativas que se presentarían con la puesta en operación del nuevo Terminal, tomando en consideración además la información histórica disponible.
204. Sin perjuicio de lo anterior, LAP manifiesta en sus comentarios que la duplicación de horas implicaría sobreestimar el tiempo requerido para la atención de un pasajero embarcado, distorsionando el ratio hora/pasajero. Al respecto, debe señalarse que, como se detalló previamente, el criterio de homologación de la información histórica busca que el ratio hora/pasajero refleje el tiempo promedio de atención de pasajeros por posición de facturación, y no por mostrador, esto debido a que en el nuevo Terminal los mostradores únicamente permiten la habilitación de una posición de facturación. Así, en el escenario de que se hubiera calculado el ratio hora/pasajero a partir de la información histórica disponible del servicio, sin efectuar la homologación, el ratio obtenido no estaría

capturando las condiciones operativas esperadas para la nueva infraestructura, específicamente, la presencia de una posición de facturación por mostrador. Cabe indicar que, en dicho escenario, sí se presentaría una distorsión en las proyecciones de demanda pues se asumiría que el tiempo promedio de atención de pasajeros en los mostradores del antiguo y el nuevo Terminal es el mismo, sin tener en consideración las características propias de cada mostrador, tal como fue detallado anteriormente.

205. Finalmente, LAP señala en sus comentarios que, sobre la base de la evidencia estadística del periodo julio-diciembre de 2025 proveniente de la operación del nuevo Terminal en donde cada counter sí cuenta con su propia balanza, el ratio hora/pasajero es de 0,052. Al respecto, el Concesionario manifiesta que la diferencia entre los ratios (LAP y Ositrán) evidencia que la metodología utilizada por el Regulador estaría sobreestimando las horas de uso al no reflejar la eficiencia operativa real del nuevo Terminal donde cada counter dispone de su propia balanza.
206. Sobre el particular, debe señalarse que, de la revisión efectuada a los cálculos presentados por LAP, se detectaron diferencias respecto de la información remitida por el Concesionario a la Declaración Estadística del Ositrán. En la siguiente tabla se compara la información estadística de ambas fuentes para el periodo julio-diciembre de 2025 y, además, se presentan los valores del ratio hora/pasajero respectivos. Como puede apreciarse, considerando la información de la Declaración Estadística del Ositrán, el ratio hora/pasajero promedio del periodo julio-diciembre de 2025 resulta superior al monto calculado por LAP.

Tabla 40 Comparación entre la información empleada por LAP y la remitida a la Declaración Estadística del Ositrán

Mes	(a) Información remitida por LAP			(b) Declaración Estadística del Ositrán		
	N° Horas de uso de mostradores	N° Pasajeros embarcados	Ratio Hora/Pasajero	N° Horas de uso de mostradores	N° Pasajeros embarcados	Ratio Hora/Pasajero
Julio	53 078	1 090 628	0,0487	73 281	1 090 628	0,0672
Agosto	56 670	1 080 312	0,0525	58 473	1 080 312	0,0541
Septiembre	55 845	973 603	0,0574	56 153	973 603	0,0577
Octubre	52 724	1 025 527	0,0514	52 566	1 025 527	0,0513
Noviembre	53 875	949 704	0,0567	52 949	949 135	0,0558
Diciembre	48 538	1 012 602	0,0479	42 846	1 012 602	0,0423
Promedio			0,052			0,055

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán, LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

207. Al respecto, mediante el Oficio N° 00033-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 10 de febrero de 2026, se le consultó a LAP, entre otros temas, por las diferencias detectadas en la información estadística que presentó. Sobre este punto, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0036, LAP manifestó lo siguiente:
- Respecto a las diferencias en el número de horas de uso de los mostradores, identificadas en los meses de julio a diciembre de 2025, en el caso de la información de la Declaración Estadística del Ositrán, las horas de uso de mostradores se encuentran asociadas a los ingresos reportados en el formato "A.2.2_FIngresos_LAP", el cual comprende tanto la facturación como las notas de crédito, provisiones y extornos de provisiones debido a que en dicho formato se informan los ingresos sobre bases contables; así, la información de horas de uso consignadas en la Declaración Estadística estaría incorporando el efecto de tales conceptos contables. Entre tanto, en el caso de la información remitida a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0024, esta estaría basada solo en la facturación del servicio debido a que se buscó reflejar las horas efectivamente facturadas en cada mes para determinar un ratio más consistente con la operatividad efectiva del servicio.
 - Respecto a la diferencia en el número de pasajeros embarcados, identificada para

el mes de noviembre de 2025, esta corresponde a una actualización de los formatos correspondientes al reporte de tráfico, específicamente los denominados “A.1.1.1 Reporte de Tráfico 1” y “A.1.1.2 Reporte de Tráfico 2”, siendo la cifra correcta ascendente a 949 704. El Concesionario señala que la actualización se efectuó en el mes de diciembre y que, mediante correo electrónico de fecha 19 de enero de 2026, se remitió al Ositrán la actualización de dichos formatos.

208. Con relación a lo manifestado por el Concesionario respecto a las diferencias advertidas en la información estadística, debe indicarse lo siguiente:
- En el caso de la información del número de horas de uso de los mostradores, LAP señala que la diferencia se debe a que la información empleada para sus cálculos (presentados en la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0024) posee características distintas a la información remitida a la Declaración Estadística del Ositrán. Al respecto, en la Propuesta del Ositrán se señaló que, para efectos de la estimación del ratio hora/pasajero, se emplea la información mensual remitida por LAP al buzón de Declaración Estadística del Ositrán; en consecuencia corresponderá considerar únicamente dicha fuente de información para el presente análisis⁸⁰.
 - En el caso de la información del número de pasajeros embarcados, LAP señala que la diferencia se debe a un tema de actualización de los formatos remitidos a la Declaración Estadística del Ositrán. Al respecto, de la revisión efectuada al portal de Declaración Estadística del Ositrán, se ha verificado que, con fecha 11 de febrero de 2026, el Concesionario efectuó la actualización de los formatos “A.1.1.1_Trafico1” y “A.1.1.2_Trafico2” (ver Ilustración 5). Por tanto, corresponderá considerar, para el mes de noviembre de 2025, que el número de pasajeros embarcados fue de 949 704.

Ilustración 5 Verificación de los formatos estadísticos actualizados por LAP en el Portal de Declaración Estadística del Ositrán

Formato	E. Prestadora	Infraestructura	Periodo	Fecha de ult. envío	Estado	Acc
A.1.1.2_Trafico2	LAP	Aeropuertos	Noviembre 2025	11-02-2026 16:00	Subsanado	
A.1.1.7_EstacPos	LAP	Aeropuertos	Noviembre 2025	11-02-2026 18:29	Subsanado	
A.1.1.6_EstacOpe	LAP	Aeropuertos	Noviembre 2025	11-02-2026 17:25	Subsanado	
A.6.1.1_ContAcce	LAP	Aeropuertos	Noviembre 2025	15-12-2025 14:00	Subsanado	
A.1.1.5_MangaNum	LAP	Aeropuertos	Noviembre 2025	11-02-2026 17:04	Subsanado	
A.1.1.3_InfoTraB	LAP	Aeropuertos	Noviembre 2025	11-02-2026 16:48	Subsanado	
A.1.1.3_InfoTraA	LAP	Aeropuertos	Noviembre 2025	11-02-2026 16:38	Subsanado	
A.1.1.1_Trafico1	LAP	Aeropuertos	Noviembre 2025	11-02-2026 16:00	Subsanado	

Fuente: Portal de Declaración Estadística del Ositrán.

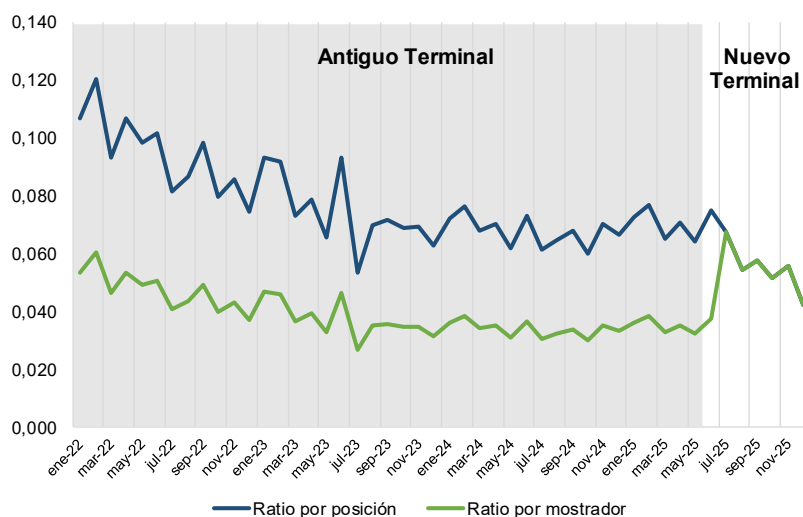
209. Sin perjuicio de lo anterior, LAP señala que la diferencia existente entre el ratio que propone (usando la información del periodo julio-diciembre de 2025 correspondiente a las operaciones del nuevo Terminal) y el estimado en la Propuesta del Ositrán estaría evidenciando que la metodología del Regulador sobreestima las horas de uso del servicio en tanto no refleja la eficiencia operativa real del nuevo Terminal.
210. Al respecto, debe indicarse que la comparación efectuada por LAP no toma en cuenta que, para la Propuesta del Ositrán, se consideró el empleo de la información histórica del servicio en el antiguo Terminal, la cual fue expresada en términos de las características del servicio que se brindaría en el nuevo Terminal mediante empleo de una relación basada en el número de posiciones por mostrador. Es decir, partiendo de que, en el

⁸⁰ Ello además porque, como se verá más adelante, para efectos del análisis del comentario del Concesionario se requiere el empleo de información histórica de las horas de uso de los mostradores, cuya fuente, por cuestiones de consistencia, debe ser la misma para todo el periodo analizado.

antiguo Terminal, cada mostrador alquilado por las aerolíneas les permitía la habilitación de hasta dos posiciones de facturación para la atención de los pasajeros, para la proyección de demanda resultó razonable tomar como supuesto que el número de posiciones de facturación equivalía a dos veces el número de mostradores de facturación, trasladándose ello al tiempo proyectado de uso del servicio.

211. Cabe reiterar que, en el antiguo Terminal, a diferencia de lo observado en la nueva infraestructura, las aerolíneas solo podían demandar el número de mostradores y no el número de posiciones de facturación, razón por la cual el supuesto aplicado en la Propuesta del Ositrán buscó aproximarse a dicha variable en tanto que no se disponía de la información histórica de posiciones de facturación efectivamente habilitadas. Sin embargo, de acuerdo con lo señalado por LAP, a partir de la entrada en operación del nuevo Terminal ya se dispondría de dicha información. Ello, en la medida en que las características de los nuevos mostradores únicamente permiten la habilitación de una posición de facturación.
212. Por tanto, no resultaría correcto el cuestionamiento de LAP respecto a la metodología de proyección de demanda empleada en la Propuesta del Ositrán, toda vez que, de no haberse implementado la homologación de la información histórica, los valores del ratio hora/pasajero reflejarían un escenario alejado al de la situación observada a partir de la entrada en operación del nuevo Terminal (junio de 2025). En efecto, como puede apreciarse en el siguiente gráfico, el ratio hora/pasajero mensual calculado por mostrador⁸¹ muestra que, durante la operación del antiguo Terminal, el tiempo de atención de pasajeros fue menor en comparación con lo observado en la nueva infraestructura, contradiciendo lo señalado por LAP respecto a que en el antiguo Terminal se presentaban cuellos de botella operativos debido a la existencia de balanzas compartidas y que, por el contrario, en el nuevo Terminal se estaría presentando una mayor eficiencia operativa.

Gráfico 2 Ratio hora/pasajero mensual, según método de cálculo, periodo enero/2022 – diciembre/2025



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

213. Sin embargo, al calcular el ratio hora/pasajero mensual por posición⁸² se observa que el tiempo de atención de pasajeros presenta una tendencia decreciente a lo largo de la operación del antiguo Terminal, y manteniendo dicha tendencia con la operación del nuevo

⁸¹ Esto es, asumiendo que cada mostrador equivale a una posición de facturación, tanto en el antiguo como en el nuevo Terminal.

⁸² Es decir, considerando la homologación de dos posiciones de facturación por mostrador para el antiguo Terminal y una posición de facturación por mostrador para el nuevo Terminal.

Terminal. Es decir, mediante la homologación de la información histórica es posible evidenciar la tendencia de la eficiencia operativa manifestada por LAP. En ese sentido, la metodología de proyección de demanda empleada en la Propuesta del Ositrán permitió reflejar de mejor manera el desempeño operativo que se presentaría en el servicio a partir de la operación del nuevo Terminal, en comparación con el criterio de únicamente asumir que cada mostrador equivale a una posición de facturación.

214. Por otro lado, LAP señala que la metodología empleada por el Ositrán sobreestima las horas de uso del servicio, presentando como evidencia la información estadística correspondiente a la prestación del servicio en el nuevo Terminal. Al respecto, de la revisión efectuada a la información proveniente de la Declaración Estadística del Ositrán, se observa que, para el periodo junio-diciembre de 2025 (operación del nuevo Terminal), el número de horas de uso del servicio corresponde al alquiler de 90 posiciones de facturación, mientras que, en el caso de la Propuesta del Ositrán, el supuesto empleado para las proyecciones de demanda fue que los 69 mostradores existentes en el antiguo Terminal habilitaron dos posiciones de facturación cada uno durante el periodo 2022-2024, lo cual equivaldría a un total de 138 posiciones.
215. Por tal motivo, si bien las proyecciones efectuadas por el Ositrán superarían a lo efectivamente observado durante el periodo junio-diciembre de 2025, ello se explicaría por el menor número de posiciones de facturación implementadas por el Concesionario -en comparación al supuesto considerado en la Propuesta del Ositrán-, y no por la aplicación de la metodología en sí misma. En efecto, si se considerase, por ejemplo, que los 69 mostradores existentes en el antiguo Terminal solo hubieran podido habilitar, en conjunto, un total de 90 (y no 138) posiciones de facturación, entonces la relación posiciones/mostrador pasaría de 2 a 1,3 (esto es, 90/69). Así, considerando dicha relación, el ratio hora/pasajero estimado pasaría de 0,079 (Propuesta del Ositrán) a 0,051, esto es, un valor cercano al monto calculado por LAP en sus comentarios. En la siguiente tabla se detallan los cálculos efectuados.

Tabla 41 Ratio hora/pasajero estimado, considerando diferentes relaciones de número de posiciones por mostrador

Mes	Ratio Hora/Pasajero, considerando 2 posiciones por mostrador			Ratio Hora/Pasajero, considerando 1,3 posiciones por mostrador		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Enero	0,107	0,093	0,072	0,070	0,061	0,047
Febrero	0,120	0,092	0,076	0,078	0,060	0,050
Marzo	0,093	0,073	0,068	0,061	0,048	0,044
Abril	0,107	0,079	0,070	0,070	0,051	0,046
Mayo	0,098	0,066	0,062	0,064	0,043	0,040
Junio	0,102	0,093	0,073	0,066	0,061	0,047
Julio	0,082	0,053	0,061	0,053	0,035	0,040
Agosto	0,087	0,070	0,065	0,057	0,046	0,042
Setiembre	0,098	0,071	0,068	0,064	0,047	0,044
Octubre	0,080	0,069	0,060	0,052	0,045	0,039
Noviembre	0,086	0,069	0,070	0,056	0,045	0,046
Diciembre	0,074	0,063	0,067	0,048	0,041	0,043
Promedio	0,094	0,074	0,068	0,062	0,048	0,044
Ratio Hora/Pasajero estimado	0,079			0,051		

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

216. Como puede apreciarse, la metodología desarrollada en la Propuesta del Ositrán permite aproximar el valor del ratio hora/pasajero correspondiente a las características de la Facilidad Esencial en el nuevo Terminal y considerando el número de posiciones de facturación implementadas por el Concesionario. Sin embargo, se debe tener en cuenta

que, de acuerdo con la propuesta de LAP, el número de mostradores a implementarse para el servicio es de 126 (120 mostradores regulares y 6 mostradores OOG), lo cual resultaría inferior a las 138 posiciones de facturación que fueron asumidas en la Propuesta de Ositrán. Por tanto, en atención al comentario de LAP respecto a la sobreestimación de la demanda, corresponderá ajustar los supuestos empleados para la proyección de demanda teniendo en consideración las características de la Facilidad Esencial que se implementará en el nuevo Terminal, esto con la finalidad de poder reflejar las condiciones actuales de prestación del servicio.

217. Al respecto, considerando que el Concesionario implementará en el servicio un total de 126 posiciones de facturación (entre regulares y OOG), entonces, para efectos de la homologación de la información histórica del servicio, la relación posiciones/mostrador a considerar pasaría de 2 a 1,83 (esto es, 126/69). En tal sentido, tomando en consideración dicha relación, corresponderá estimar el ratio hora/pasajero aplicable a las proyecciones de demanda del servicio. De este modo, dentro de la Propuesta del Ositrán se considerará que, para el periodo comprendido entre enero de 2022 y diciembre de 2024⁸³, el cálculo del ratio hora/pasajero mensual tendrá en consideración la relación posiciones/mostrador de 1,83. Con todo ello, el ratio hora/pasajero estimado es de 0,072. En la siguiente tabla se detallan los cálculos efectuados.

Tabla 42 Ratio hora/pasajero mensual, 2022-2024

Mes	Horas rentadas de posiciones de facturación			Número de pasajeros embarcados			Ratio Horas/Pasajero		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Enero	58 241	64 983	59 636	597 847	764 137	907 055	0,097	0,085	0,066
Febrero	65 295	60 724	60 217	594 726	723 789	863 960	0,110	0,084	0,070
Marzo	55 498	50 918	55 197	654 243	761 774	890 551	0,085	0,067	0,062
Abril	65 045	54 587	56 852	668 283	760 888	885 678	0,097	0,072	0,064
Mayo	63 871	49 407	53 694	710 720	825 504	954 376	0,090	0,060	0,056
Junio	65 498	67 971	60 308	706 548	800 938	907 838	0,093	0,085	0,066
Julio	61 703	45 272	57 763	828 275	927 671	1 034 008	0,074	0,049	0,056
Agosto	67 930	60 286	62 169	858 159	945 530	1 051 081	0,079	0,064	0,059
Setiembre	72 459	56 749	60 573	806 801	870 269	980 928	0,090	0,065	0,062
Octubre	64 139	57 633	56 477	881 515	915 546	1 032 529	0,073	0,063	0,055
Noviembre	63 190	54 448	61 050	807 372	863 549	950 134	0,078	0,063	0,064
Diciembre	57 768	52 893	58 976	850 837	926 211	971 140	0,068	0,057	0,061
Promedio							0,086	0,068	0,062
Ratio Hora/Pasajero estimado							0,072		

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

218. Así, por lo expuesto, **se acoge parcialmente el comentario presentado por el Concesionario** y, en consecuencia, para las proyecciones de demanda del servicio se considerará el uso de un ratio hora/pasajero estimado de 0,072.

b) Comentarios de los Usuarios Intermedios

b.1) Sobre la información de inversiones utilizada por el Ositrán

219. Las aerolíneas alegan que, en la determinación de cargos y tarifas, el Ositrán habría utilizado sistemáticamente información detallada de las inversiones del nuevo Terminal, la cual nunca fue puesta en conocimiento de estos, con lo cual se habría vulnerado el artículo 8 del REMA. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“14. Mediante correo electrónico de 03 de diciembre de 2025, OSITRAN atendió el SAIP de Exp 631-2025. En la referida comunicación el Regulador señala lo siguiente:

⁸³ Cabe recordar que en la Propuesta del Ositrán se consideró el periodo enero de 2022 y diciembre de 2024 debido a que las proyecciones de demanda corresponden al periodo 2025-2030.

"Me dirijo a ustedes a fin de atender la solicitud de acceso mediante la cual nos han requerido:

1. La Carta C-LAP-GPF-2024-0187 de fecha 02 de diciembre de 2024, presentada por Lima Airport Partners - LAP al OSITRAN dentro del proceso de fijación tarifaria de oficio de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros de transferencia - TUUA de Transferencia en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez-AIJCH, así como todos sus adjuntos, entre otros:

- Archivo Excel: "Inversión del Terminal"*
- Archivo Excel: "Órdenes de Servicio y Compra por tipo de inversión"*
- Archivo PDF: "PM_3000_NF EXP_ADP NNA_PR_000082"*
- Archivo PDF: "PM_3000_NF REP ADP NNA_CN_000660"*

2. La Carta C-LAP-GPF-2024-0203 de fecha 19 de diciembre de 2024, presentada por LAP al OSITRAN y con la que se atendió el Oficio N° 00281-2024-GRE-OSITRAN, así como sus adjuntos:

- Archivo Excel: "Explicación de importes negativos"*
- Carpeta: "Sustento de inversiones solicitadas"*
- Archivo Excel: "Sustento de OC solicitadas"*

Al respecto, informo que con el fin de atender su requerimiento nos comunicados (sic) con la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, quién en respuesta indicó lo siguiente:

"Sobre el particular, es de señalar que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0038-2025-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 00059-2025-GRE-OSITRAN, se resolvió denegar la solicitud de confidencialidad bajo el supuesto de secreto comercial respecto de la información remitida por Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP) mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0187 (los 04 Archivos), señalada en el numeral 1 de la SAIP antes señalado.

En cuanto a la información señalada en el numeral 2 antes citado, es de señalar que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0039-2025-PD-OSITRAN, sustentada en el Informe N° 00060-2025-GRE-OSITRAN, se resolvió declarar la confidencialidad, en el artículo 1 de dicha Resolución, bajo el supuesto de secreto comercial de la información remitida por LAP mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0203 listada a continuación, por un periodo indeterminado:

- Información asociada al personal contratado por LAP presente en órdenes de servicio y órdenes de compra. Esta información se encuentra en las pestañas "SERVCO", "CONSCO", "ADS", del Archivo Excel "Detalle del Sustento de Inversiones"; y, en la Carpeta "Sustento de Inversiones Solicitadas", documentos que son adjuntos de la Carta C-LAP-GPF-2024-0203;*
- Información asociada a los proveedores con los que ha contratado LAP, distinta a la razón social y al Código SAP, e información asociada a los contactos de dichos proveedores presente en órdenes de servicio y órdenes de compra. Esta información se encuentra en las pestañas "SERVCO", "CONSCO", "ADS", del Archivo Excel "Detalle del Sustento de Inversiones"; y, en la Carpeta "Sustento de Inversiones Solicitadas", documentos que son adjuntos de la Carta C-LAP-GPF-2024-0203;*
- Nombres de personas naturales mencionados en la información de los asientos contables de las pestañas "GLJ" del Archivo Excel "Detalle del Sustento de Inversiones", que es un adjunto de la Carta C-LAP-GPF-2024-0203.*

De otro lado, el artículo 2 de la mencionada Resolución de Presidencia N° 0039-2025-PD-OSITRAN denegó la confidencialidad, bajo el supuesto de secreto comercial, de la información distinta a la mencionada en el párrafo precedente, que se encuentre contenida en los adjuntos de la Carta C-LAP-GPF-2024-0203 o en el cuerpo mismo de ésta.

Ambas resoluciones fueron confirmadas en todos sus extremos por la Resolución del Consejo Directivo N° 0010-2025-CD-OSITRAN y la Resolución del Consejo Directivo N° 0011-2025-CD-OSITRAN, respectivamente.

En tal sentido, cumplimos con poner la información solicitada, en los extremos que corresponde a la información que es de acceso público de acuerdo con las Resoluciones antes mencionadas en la siguiente carpeta virtual:

631 - AETAI pide Cartas LAP

La información estará disponible por un plazo de 30 días calendario, luego de lo cual la información será eliminada.

Sin otro particular, me despido.
Vanina Enciso
OSITRAN

15. En la documentación remitida se encuentra:

-  Areas de la propuesta (Planos)
-  Terminal por niveles (Planos)
-  desktop
-  Inversión del Terminal
-  Órdenes de Servicio y Compra por tipo de inversión
-  PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082
-  PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_000660

En los documentos en PDF se encuentran los precios unitarios que fueron propuestos por el Contratista encargado de construir el nuevo terminal, así como las fuentes que dieron origen a los cuadros de inversiones que fueron presentados por LAP al regulador y que OSITRAN los ha utilizado sistemáticamente en la determinación de cargos y tarifas.

No obstante, que esta información ha sido utilizada por OSITRAN y LAP, dicho sustento nunca fue presentado a los usuarios intermedios, por lo tanto, las aerolíneas desconocían la procedencia de los cuadros y estadísticas que exclusivamente era administrados por OSITRAN y LAP. Esta situación va contra lo que establece el Artículo 8° del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN que dice:

f) Principio de plena información.

Los solicitantes del Acceso deben contar con la información necesaria para evaluar y negociar las Condiciones de Acceso a la Facilidad Esencial, con el fin de que puedan tomar la decisión de entrar al mercado respectivo."

[El énfasis es de origen.]

220. Para efectos de evaluar el cuestionamiento formulado por los Usuarios Intermedios, resulta pertinente señalar los hechos relevantes vinculados a la información materia del presente comentario:

- En el marco del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA aplicable a pasajeros en transferencia, Lima Airport Partners S.R.L. mediante Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, recibida el 02 de diciembre del 2024, presentó ante el Ositrán diversa información técnica y económica vinculada a las inversiones del nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incluyendo cuadros de inversión y documentación de sustento.
- Con fecha 17 de diciembre de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-00457, LAP solicitó la confidencialidad de un Archivo Excel: "Inversión del Terminal", un Archivo Excel: "Órdenes de Servicio y Compra por tipo de inversión", un Archivo PDF: "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082" y un Archivo PDF:

“PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_000660”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187.

- Dicho pedido fue denegado mediante Resolución de Presidencia N° 0038-2025-PD-OSITRAN, del 24 de marzo de 2025, sustentada en el Informe N° 00059-2025-GRE-OSITRAN.
- Contra dicha resolución, con fecha 16 de abril de 2025, mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-00176, LAP interpuso recurso de reconsideración. Dicho recurso impugnativo fue resuelto por el Consejo Directivo, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0010-2025-CD-OSITRAN del 06 de noviembre de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00166-2025-IC-OSITRAN; confirmando la decisión adoptada por la Presidencia Ejecutiva. Durante la tramitación del recurso, la información mantuvo formalmente su condición de confidencial.
- Posteriormente, con fecha 19 de noviembre de 2025, la AETAI formuló una solicitud de acceso a la información pública (SAIP) respecto de las cartas y anexos presentados por LAP en el mencionado procedimiento tarifario, entre ellas, la información antes señalada adjunta a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187. Dicha solicitud fue atendida mediante correo electrónico de fecha 03 de diciembre de 2025, poniéndose a disposición la información pública solicitada.
- En el marco del procedimiento de Mandato de Acceso, mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278 recibida el 27 de febrero de 2025, LAP hizo referencia a la información adjunta a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, remitida en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, como parte de sus comentarios a la propuesta de Cargo de Acceso, contenida en el Informe N° 0010-2025-GRE-OSITRAN.
- Posteriormente, en atención al requerimiento formulado a través del Oficio N° 0129-2025-GRE-OSITRAN remitido el 17 de marzo de 2025, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025, LAP nuevamente hizo referencia a la información adjunta a la mencionada Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187.
- Con relación a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0203 de fecha 19 de diciembre de 2024, presentada por LAP, y que fue materia de la SAIP formulada por AETAI, debe señalarse que, la información contenida en dicha carta -remitida en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia- no fue referenciada por LAP ni por este Regulador en ninguna etapa del presente procedimiento de Mandato. Cabe mencionar también que, los Usuarios Intermedios tampoco emplean la información contenida en dicha carta para presentar sus comentarios en esta etapa.

221. En sus comentarios, los Usuarios Intermedios sostienen que el Ositrán habría vulnerado el Principio de plena información previsto en el artículo 8 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), al no haber trasladado determinada información obtenida por AETAI mediante solicitudes de acceso a la información pública, para su conocimiento.
222. Al respecto, es de señalar que el Principio de plena información encuentra su ámbito de aplicación en la etapa de negociación directa, en la cual se desarrolla una interacción entre agentes privados orientada a la eventual celebración de un contrato de acceso. En dicho contexto, la información cumple una función esencial para equilibrar asimetrías informativas y permitir una negociación informada.
223. Por el contrario, el procedimiento de Mandato de Acceso responde a una lógica distinta,

pues en esta modalidad no existe negociación ni decisión contractual por parte de los Usuarios Intermedios, sino la adopción de una decisión unilateral del Regulador, en ejercicio de su competencias, con el objeto de garantizar el acceso a una facilidad esencial cuando la negociación directa no ha resultado exitosa. Cabe recordar que, actualmente, se encuentra en curso el procedimiento de emisión de Mandato de Acceso a cargo del Ositrán, precisamente, en la etapa de comentarios a la Propuesta de Ositrán.

224. En tal sentido, el Principio de plena información tiene por finalidad que la disponibilidad de información sea suficiente, a fin de equilibrar asimetrías informativas, permitir una negociación informada para evaluar y negociar las condiciones de Acceso a la Facilidad Esencial, y tomar la decisión de contratar.
225. Asimismo, debe señalarse que, en el marco del procedimiento de emisión de Mandato de Acceso, LAP hizo alusión a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187 -remitida en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia- en la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278, recibida el 27 de febrero de 2025, y la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, recibida el 26 de marzo de 2025, como parte de sus comentarios a la propuesta contenida en el Informe N° 0010-2025-GRE-OSITRAN (propuesta de Cargo de Acceso, del 23 de enero de 2025) y aprobada por la Resolución de Presidencia N° 016-2025-PD-OSITRAN^{84 85}.
226. Por tanto, debe descartarse que la información a la que aluden las aerolíneas haya generado una asimetría informativa durante la etapa de comentarios. Así, la Propuesta del Ositrán fue debidamente motivada, el expediente administrativo se encontró disponible para su revisión de acuerdo con lo dispuesto por el Principio de debido procedimiento contemplado en el numeral 1.2 del artículo IV del Título Preliminar y el numeral 3 del artículo 66 del del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, y los Usuarios Intermedios contaron con la oportunidad de formular observaciones y solicitar información adicional, sin que se advierta una limitación a su derecho de participación.
227. En consecuencia, no puede sostenerse que la información que fue materia de la SAIP haya generado una asimetría informativa o una afectación al Principio de plena información durante la etapa de comentarios.
228. Por otro lado, con relación a lo manifestado por las aerolíneas respecto a que éstas desconocían la procedencia de los cuadros y estadísticas consideradas en la Propuesta del Ositrán, cabe señalar que en este caso se trata de una alegación genérica, pues no identifica respecto a qué cuadros o estadísticas se refiere. En cualquier caso, en la propuesta de Cargo de Acceso elaborada por el Ositrán, sí se evidenciaron las fuentes empleadas para la determinación del cargo de acceso como parte del sustento.
229. Así, por lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**
 - b.2) Sobre el concepto de inversiones transversales
230. Las aerolíneas manifiestan que, de acuerdo con la información detallada de inversiones del nuevo terminal que fue proporcionada por el Ositrán (SAIP Exp. N° 631-2025), no resultaría consistente incluir el concepto de “inversiones transversales” en los costos directos del proyecto debido a que este ya se encontraría dentro del presupuesto del Contratista. Adicionalmente, las aerolíneas señalan que, durante las negociaciones, LAP no propuso la inclusión de “inversiones transversales”, sino que planteó que el valor de las

⁸⁴ De fecha 24 de enero de 2025.

⁸⁵ Cabe señalar también que en el Informe N° 069-2025-GRE-OSITRAN del 09 de abril de 2025 en el cual se analizaron los comentarios presentados sobre dicha propuesta de cargo, se mencionó también que LAP había hecho referencia a la información contenida en la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, específicamente en los numerales 240, 243, 287 y 300 del Informe N° 069-2025-GRE-OSITRAN.

inversiones correspondía al costo directo más un 15,6% de costos indirectos; no obstante, según las aerolíneas, sobre la base de la información de los avances de inversión de LAP, para el período 2019-2025 la proporción de los costos indirectos respecto de la inversión sería del 11,4%. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“A. CON RESPECTO A LOS COSTOS DIRECTOS E INDIRECTOS DEL CONTRATISTA DE LAP

17. Mediante carta LAP C-LAP-GPF-2024-0187 del 02 de diciembre de 2024, LAP a solicitud de OSITRAN, sustentó el monto de USD 675 millones (ver Figura N° 7).

FIGURA N° 7: INVERSIONES EN EL NUEVO TERMINAL DEL AIJCH (EN USD)

Facilidad	Porcentaje de Indirectos 37.21%			Porcentaje de Indirectos 33.05%			Inversión (US\$)
	EPC		Total EPC	Indicadores Adenda		Total Adenda	
	Directos EPC	Indirectos EPC		Directos Adenda	Indirectos Adenda		
Procesador	152,406,074	56,705,061	209,111,135	57,214,751	18,906,747	76,121,499	285,232,634
Swing	65,440,392	24,348,120	89,788,513	54,673,966	18,067,139	72,741,105	162,529,618
Doméstico	38,528,931	14,335,291	52,864,222	26,622,411	8,797,437	35,419,848	88,284,070
Internacional	27,752,595	10,340,636	38,133,240	19,365,292	6,599,899	25,965,191	64,701,331
Señalética	2,403,702	782,745	3,186,447	1,109,556	366,655	1,476,212	4,362,738
Equipos aeroportuarios	35,780,940	13,312,858	49,093,798	16,356,707	5,405,112	21,761,819	70,855,617
Inversiones Terminal	322,052,624	119,824,711	441,877,335	175,946,684	58,141,989	234,088,673	675,966,008

Fuente y Elaboración: LAP

18. El Contratista de LAP divide sus costos en dos partes: costos directos y costos indirectos, estos últimos se denominará mark up y están conformados por diseño, costos indirectos, gastos generales, seguros, costos financieros, así como utilidad.
19. Según LAP, el mark up del EPC sería igual a 37.21% y en la adenda que se realizó al referido contrato, el mark up se redujo a 33.05%. Al respecto, LAP indica lo siguiente:

b. Costo Indirectos EPC

En relación con los costos indirectos, estos representan aquellos gastos asociados con la gestión administrativa y operativa que el contratista incurre durante el desarrollo de la infraestructura y la instalación de los equipos requeridos para el proyecto. Estos costos incluyen elementos tales como la dirección del proyecto, la supervisión, los costos legales, de gestión, y otros gastos generales vinculados al proyecto. El importe total asignado a los costos indirectos es de USD 169,812,106, cifra que se puede verificar en la página 2480 del documento PM_3000_NF_EXP_ADN_NNA_PR_000082 Rev.5.

El equipo de LAP Proyecto ha distribuido estos costos indirectos proporcionalmente, en función del porcentaje que representan sobre el total de los costos directos del contrato EPC referente al paquete de trabajo 3 (WP3). Para lograr esta distribución, se utilizó la siguiente fórmula de asignación: Costos Indirectos EPC / Costos Directos EPC, lo que permite una distribución que refleja de manera precisa el impacto de los costos indirectos en relación con la magnitud de los costos directos del proyecto. El total de costos directos alcanza los USD 456,689,355. Como resultado de la aplicación de la fórmula de distribución, el porcentaje total de costos indirectos sobre los costos directos es del 37.18%. Para consultar el detalle completo de esta distribución, se puede revisar la celda E162 de la pestaña "Inversión del Terminal" en el archivo Excel mencionado en este apartado.

20. En el archivo de Excel titulado “Inversión del Terminal.xlsm”, LAP detalla los componentes de las inversiones en el nuevo terminal. Se observa claramente, que en el monto de USD 675 millones, se están incluyendo mark up del Contratista (Ver Figura N° 8).

FIGURA N° 8: INVERSIONES DETALLADAS EN EL NUEVO TERMINAL DE AIJCH (EN USD)

[illegible]

Fuente y Elaboración: LAP.

21. Los presupuestos de la obra se encuentran detallados en las páginas N° 2480 y N°73, de los archivos de PDF: [PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf](#) y [PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060.pdf](#), respectivamente.

Se observa que el monto del mark up es de USD 169,812,105.93 para el presupuesto inicial, así como de USD 84,858,461.37 para el presupuesto que corresponde a la Adenda (Ver Figura N° 9.1 y Figura N° 9.2).

FIGURA N° 9.1: PRESUPUESTO A SUMA ALZADA

Resumen Precio Oferta WP3- Suma Alzada			Página 1	23/05/2021
1	EDIFICIO TERMINAL	\$	286,271,684.00	
211-1	PROCESSOR BUILDING	\$	177,755,661.22	
212-1	SWING PIER	\$	48,137,366.78	
213-1	DOM PIER	\$	27,666,407.83	
214-1	INT PIER	\$	16,986,379.41	
1.1.1	FIXED BRIDGES (PUENTES FIJOS DE EMBARQUE)	\$	13,622,087.26	
1.1.2	SEÑALÉTICA	\$	2,103,781.54	
2	EQUIPAMIENTO AEROPORTUARIO - TERMINAL	\$	63,018,960.21	
3	AIRSIDE	\$	29,860,843.93	
4	LANDSIDE	\$	72,512,866.60	
5	Diseño, Indirectos, Gastos Generales, Seguros & Utilidad	\$	169,812,105.39	
	Total Suma Alzada	USD	626,501,460.71	

FIGURA N° 9.2: PRESUPUESTO A SUMA ALZADA ADENDA

		WP-3 / Ampliación a 37.7'
		Mpms (LPS)
1.00	EDIFICIO TERMINAL	163,110,651.74
2.11.1	PROCESSOR BUILDING	69,143,209.19
2.12.1	SWING PIER	46,496,594.98
2.13.1	COM PIER	21,052,607.24
2.14.1	INT' PIER	14,114,847.44
1.11	FIXED BRIDGES (PUENTES FIJOS DE EMBARQUE)	11,193,841.77
1.12	SENALETICA	1,109,556.12
2.00	EQUIPAMIENTO AEROPORTUARIO - TERMINAL	26,493,563.60
3.00	AIRSIDE	25,706,685.76
4.00	LANDSIDE	33,993,423.00
4.21	PLANTA DE GENERACION ELECTRICA (2337)	5,623,587.18
4.22	PLANTA DE PRODUCCION DE AGUA HELADA (2336)	2,530,333.13
4.23	DEPOSITOS DE COMBUSTIBLES (2212)	336,027.73
6.00	Diseño, Indirectos, Gastos Generales, Seguros y Utilidad	84,858,461.37
Total suma Alzada		341,855,355.51

Fuente: LAP

22. En las páginas 203-204 del archivo PM_3000_NF_REP_AD_P_NNA_CN_00060.pdf, LAP realiza un comparativo entre el Contrato Original y la Adenda 2. El cuadro se titula “Comparación porcentajes (%) Gastos Generales Contrato original y Adenda 2”.

Se puede apreciar en la información entregada por LAP, la distribución de los componentes que conforman el mark up en el Contrato Original y la Adenda 2. En efecto, el porcentaje del diseño fluctúa entre 2.99% y 3.48% de los costos directos, mientras que los costos indirectos están entre el 7.26% y el 9.93% y los gastos generales están entre 17.37% y 17.86%. Cabe precisar que la suma de estos

porcentajes dar (sic) los valores de 37.23% y de 33.01%, respectivamente (Ver Figura N° 10)

FIGURA N° 10

iii) Comparación porcentajes (%) Gastos Generales Contrato original y Adenda 2

	Contrato Original	Adenda 2	Variación
DISEÑO	3,48 %	2,99 %	-14,15% (Ver nota 1)
COSTOS PRELIMINARES (1) (según detalle Planilla 03_CI, GG, U)	0,56%	0,14%	-74,3% (Ver nota 2)
COSTOS INDIRECTOS (2) (según detalle Planilla 03_CI, GG, U)	9,93%	7,26%	-26,86%(Ver nota 3)
COSTOS INDIRECTOS FIJOS	1,03%	0,06%	-94,43%(Ver nota 3)
COSTOS INDIRECTOS VARIABLES	8,9%	7,21%	-19,04%(Ver nota 3)

	Contrato Original	Adenda 2	Variación
GASTOS GENERALES (3) & UTILIDAD (OVERHEAD & PROFIT) (según detalle Planilla 03_CI, GG, U)	17,37%	17,86%	2,86%(Ver nota 4)
SEGUROS & COSTOS FINANCIEROS	2,66%	2,42%	-8,87%(Ver nota 5)

Fuente y Elaboración: LAP

B. CON RESPECTO AL MARK UP E INVERSIONES TRANSVERSALES SEGÚN LAP

23. En la carta LAP C-LAP-GPF-2024-0187, LAP explica el detalle de lo que denomina “inversiones transversales”. Al respecto señala lo siguiente:

Adicionalmente, existen inversiones transversales para el proyecto. Dichos conceptos son los siguientes:

- **(Memorandum of Understanding):** el Memorándum de Entendimiento (MOU, por sus siglas en inglés) relacionado con el proyecto del nuevo terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Este documento definió compromisos, términos generales y objetivos para la ejecución de la expansión del aeropuerto, incluyendo aspectos financieros, técnicos y regulatorios.
- **Design (Diseño):** inversiones relacionadas al proceso de planificación, desarrollo y elaboración de planos y especificaciones técnicas para la construcción de las nuevas infraestructuras, como el terminal de pasajeros, la pista de aterrizaje, y las vías de acceso
- **Early Works (Trabajos iniciales):** son las obras preliminares o tempranas que se ejecutan antes del inicio formal de la construcción principal. Su propósito es preparar el sitio para facilitar una ejecución más eficiente del proyecto de ampliación.
- **Site Management (Gestión de Obra):** inversiones relacionadas a la administración integral de las operaciones en el lugar de la obra durante la ejecución del proyecto.

24. Según la información reportada por OSITRAN, la inversión transversal equivaldría a un valor de USD 114'414,697. De este monto, USD 72 millones se corresponderían a diseño y el resto estaría integrado por MOU, Early Works y Site Managment (sic) (Ver Figura N° 11)

FIGURA N° 11: INVERSIÓN TRANSVERSAL (EN USD)

Inversiones transversales	Inversión Total (USD)
MOU Memorandum of Understanding	2,817,638
Design	72,749,963
Early Works	27,906,105
Site Management	10,941,291
Total	114,414,697

Fuente y Elaboración: OSITRAN

25. Cabe precisar que estas inversiones son asignadas a los costos directos del proyecto. Al respecto, debemos señalar como se explicó anteriormente, que el monto que LAP solicitó a las aerolíneas por M2 (= USD 926), no consideró las inversiones transversales, sólo los costos indirectos (= 15.6%).

26. Adicionalmente, no resulta consistente incluir estas “inversiones transversales” en los costos directos del proyecto porque estos conceptos ya han sido incluidos por LAP dentro del presupuesto de su Contratista.

27. Con respecto al DESIGN (o Diseño), este concepto se encuentra en los denominados “mark up” de los diferentes contratistas de LAP. En el caso particular del tercer paquete,

se encuentra en los porcentajes de 37.23% y 33.01%, respectivamente. No se requiere una cuenta adicional, como OSITRAN lo propone en sus denominadas “Inversiones Transversales”.

28. LAP define el concepto “EARLY WORKS (trabajos iniciales)”, como “las obras preliminares o tempranas que se ejecutan antes del inicio formal de la construcción principal”.

En las páginas N° 000483 y N° 000490 del archivo PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf se encuentran las Bases del Concurso para la contratación del Contratista que iba a construir el nuevo terminal, se define el concepto de “costos preliminares”. El mismo que se define como aquellos que “corresponden a las obras temporales, costos de movilización, permisos de construcción, vías provisionales, costos de desmovilización, entre otros”¹.

Es decir, ambos conceptos, “EARLY WORKS” y “costos preliminares” tienen el mismo significado porque se trata de obras preliminares o tempranas (o temporales) que se realizaron antes del inicio de la construcción del nuevo terminal. Por lo tanto, se encuentra en los porcentajes de mark up.

29. Con respecto a lo que LAP denomina “SITE MANAGEMENT (Gestión de Obra)” que es definido como “inversiones relacionadas a la administración integral de las operaciones en el lugar de la obra durante la ejecución del proyecto”. El referido rubro son los costos indirectos y gastos generales en los que incurre el contratista cuando ejecuta la obra, tal y como se reseña en las páginas N° 000483 y N° 000490 del archivo PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf, donde se dice:

- (2) Costos Indirectos; corresponden a la supervisión de terreno, y de empleados, seguridad, salud y seguridad (H&S), gestión ambiental, gestión comunitaria y asuntos públicos, servicios públicos (energía, agua, manejo aguas residuales, teléfono, internet), vehículos, comunicaciones, áreas industriales, talleres, zonas de pre armado, talleres de armaduras, talleres de mantenimiento, zonas externas e internas de almacenamiento, bodegas, limpieza, entre otros.
- (3) Gastos Generales; corresponden a los gastos generales del consorcio, gastos generales fuera del sitio, otros gastos financieros, entre otros.

En los proyectos es usual que, en los costos indirectos, así como en los gastos generales (aunque usualmente sólo se considera este último concepto), se incluya los costos de la gestión integral de los proyectos en el lugar de la obra y fuera de ella (por ejemplo, viajes del personal del contratista). Por consiguiente, el denominado “SITE MANAGEMENT (Gestión de Obra)” se encuentra incluido en el mark up.

30. En consecuencia, las “inversiones transversales” que son reclamados por LAP, se encuentran en el rubro mark up del Contratista, que efectivamente forma parte del costo directo de LAP. Este hallazgo es plenamente consistente con la propuesta que hizo LAP a las aerolíneas durante el proceso de negociación, donde únicamente consideró en las inversiones, costos directos (incluido el mark up del contratista) y costos indirectos propios de LAP (= 15.6%) y nunca adicionó las denominadas “inversiones transversales”.

(...)

D. CON RESPECTO A LOS COSTOS INDIRECTOS DE LAP

36. En el archivo titulado “Inversión del Terminal.xlsx”, en la hoja denominada “Avance Inversión”, LAP consigna los avances de la inversión, así como sus costos indirectos. Según LAP hacia finales del 2025, el monto de la inversión acumulada sería de USD 1,927 millones, es decir, casi el 98% de la inversión terminada, quedando un saldo de USD 30 millones para el 2026 (Ver Figura N° 12).

FIGURA N° 12: AVANCES DE INVERSIÓN DE LAP: 2019-2026 (EN USD)

CÓDIGO PEP		LEVEL 1	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total
N1		(BUDGET CODE)										(Forecast)
Costo Directo												
A-20-P009.99	Contingencia del proyecto de expansión		0	0	0	0	0	0	20,934	0	0	20,934
A-20-P006	Ejecución											
A-20-P006.01	Trabajos temporales		17,990	21,511	474	0	-1	0	-394	0	0	39,572
A-20-P006.05	Desarrollo del Diseño		3,895	0	0	0	0	0	0	0	0	3,895
A-20-P006.06	Desarrollo del Diseño		63,853	26,972	8,311	4,298	-587	0	402	0	0	103,139
A-20-P006.10	Lado Aire		0	39,368	101,439	128,199	27,649	4,337	0	0	0	346,932
A-20-P006.20	Lado Tierra		0	0	5,182	171,245	421,699	457,900	191,704	0	0	1,167,662
A-20-P006.67	Interfase		944	334	13,373	1,250	-26	237	586	0	0	15,515
A-20-P006.08	INTERGRATION		0	0	0	0	58	5,708	4,135	0	0	7,901
			86,782	87,876	178,899	205,862	447,683	473,982	125,864	0	0	1,708,149

Fuente y Elaboración: LAP

37. En la referida hoja de Excel también se consigna los costos indirectos en los que ha incurrido LAP durante el referido período. Según se consigna en los cuadros presentados por el Concesionario, el monto de los costos indirectos estaría alrededor de los USD 250 millones (Ver Figura N° 13).

FIGURA N° 13: COSTOS INDIRECTOS DE LAP EN PROYECTO AMPLIACIÓN (EN USD)

Costo Indirecto												
A-20-P001.61	LAP-ADP LABOR RELATED		12,999	5,840	6,023	10,061	10,623	10,774	5,096	2,273	0	76,808
A-20-P001.62	LAP-ADP NON-LABOR RELATED		2,502	1,385	1,446	2,337	1,987	1,363	1,575	803	0	14,047
A-20-P001.63	CONSULTANTS & CONTRACT SERVICES		19,169	3,912	3,904	5,213	6,862	9,266	6,824	2,861	0	66,291
A-20-P001.64	MISCELLANEOUS OTHER COST		151	36	252	377	236	1,180	630	65	0	2,876
A-20-P000.09	Owners (LAP/Transport) Costs		3,792	671	813	854	983	29	385	383	0	7,809
A-20-P004.04	Concept & Preliminary Design		6,439	0	0	0	0	227	0	0	0	6,666
A-20-P005.09	Procurement & Legal		4,382	587	189	202	112	812	68	8	0	6,349
A-20-P010.10	Safety & Security		1,240	16	872	982	678	768	386	72	0	4,965
A-20-P011.11	Insurance and Bonds		218	297	1,995	4,692	1,820	1,225	2,617	0	0	12,864
A-20-P002.02	Planificación y aprobación Municipal/Medioambientales		1,270	452	355	300	338	457	1,192	353	0	4,768
A-20-P007.07	Puestos en servicio		0	0	138	413	155	26	21	0	0	783
A-20-P008.08	OSAT		0	0	0	0	5	849	875	0	0	1,873
A-20-P012.12	OSTEAM Supervision		0	113	1,912	4,103	6,995	12,334	13,200	23,907	0	59,652
A-20-D010.08	Master Planning		0	0	0	1,076	0	0	0	0	0	1,076
			52,201	13,306	18,980	26,599	38,823	39,987	33,860	30,314	0	250,879
Total Inversión:			136,983	101,182	197,879	335,661	478,506	515,979	159,723	30,314	0	1,688,228
Total Inversión acumulada			136,983	240,165	438,044	773,705	1,252,211	1,768,191	1,927,914	1,958,228	1,958,228	
			7.1%	12.3%	22.4%	39.9%	82.9%	90.3%	98.9%	100.0%	100.0%	

Fuente y Elaboración: LAP

38. Por consiguiente, la proporción de los costos indirectos con respecto a la inversión para el período 2019-2025 es de **11.4%** (= USD 219,765 / USD 1'927,914) según la información proporcionada por LAP en el archivo de Excel referido.

Notas:

- 1 (1) Costos Preliminares; corresponden a las obras temporales, costos de movilización, permisos de construcción, vías provisionales, costos de desmovilización, entre otros.

[El énfasis es de origen.]

231. Lo manifestado por las aerolíneas se resume en los siguientes puntos:

- En la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, mediante la cual LAP sustentó el monto de USD 675 millones de inversión asociada al Terminal, puede observarse que los costos del contratista de LAP se dividen en costos directos y costos indirectos. Respecto a los costos indirectos, estos estarían conformados por los conceptos de diseño, costos indirectos, gastos generales, seguros, costos financieros y utilidad. Asimismo, de acuerdo con el contrato EPC y su adenda, los costos indirectos serían equivalentes al 37,21% y 33,05% de los costos directos contenidos en el EPC y la adenda, respectivamente.
- En el archivo Excel® “Inversión del Terminal” (adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187) se puede evidenciar que el monto de USD 675 millones de inversión asociada al Terminal incluye los costos indirectos del contratista, tanto los provenientes del EPC como de su adenda. Asimismo, en el archivo PDF “PM_3000_NF_REP_ADG_NNA_CN_00060” (adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187) se puede apreciar los conceptos que conformarían los porcentajes de 37,21% y 33,05%, específicamente los conceptos de diseño, costos preliminares, costos indirectos (fijos y variables), gastos generales, utilidad, seguros y costos financieros.

- En la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, el Concesionario señala que las inversiones transversales se componen de los conceptos de *Design*, *Memorandum of Understanding* (MOU), *Early Works* y *Site Management*. Asimismo, de acuerdo con la información reportada por el Ositrán, el monto total de la inversión transversal asciende a USD 114 millones.
- Las inversiones transversales no deben ser incluidas en los costos directos del proyecto debido a que ya se encuentran incluidas dentro del presupuesto del contratista de LAP. En particular:
 - El concepto “*Design*” (Diseño) se encuentra en los costos indirectos de los contratistas de LAP, específicamente dentro de los porcentajes de 37,21% y 33,05%, por lo que no se requiere una cuenta adicional como la propuesta por el Ositrán.
 - El concepto “*Early Works*” (Trabajos Iniciales) es definido por LAP (en su Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187) como “las obras preliminares o tempranas que se ejecutan antes del inicio formal de la construcción principal”. Asimismo, en las Bases del Concurso para la contratación del Contratista que iba a construir el nuevo Terminal (contenido en el archivo PDF “PM_3000_NF_EXP_AD_P_NNA_PR_000082”, adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187) se define el concepto de “costos preliminares” como aquellos que “corresponden a las obras temporales, costos de movilización, permisos de construcción, vías provisionales, costos de desmovilización, entre otros”. Es decir, tanto “*Early Works*” como “costos preliminares” tienen el mismo significado debido a que se tratan de obras preliminares o tempranas (o temporales) que se realizaron antes del inicio de la construcción del nuevo Terminal. Por ello, el concepto “*Early Works*” ya se encuentra incluido en los porcentajes de costos indirectos.
 - El concepto de “*Site Management*” (Gestión de Obra) es definido por LAP (en su Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187) como “inversiones relacionadas a la administración integral de las operaciones en el lugar de la obra durante la ejecución del proyecto”. Asimismo, de acuerdo con el archivo PDF “PM_3000_NF_EXP_AD_P_NNA_PR_000082”, dicho concepto corresponde a los costos indirectos y gastos generales en los que incurre el contratista cuando ejecuta la obra. En esa línea, considerando que en los proyectos es usual que se incluyan los costos de la gestión integral de los proyectos como parte de los costos indirectos y gastos generales, el concepto “*Site Management*” ya se encuentra incluido en los porcentajes de costos indirectos.
- En la etapa de negociación, el costo por m² presentado por LAP no consideró inversiones transversales, sino únicamente costos indirectos (15,6% de los costos directos). Ello es consistente con el hallazgo de que las inversiones transversales ya se encuentran incluidas en los porcentajes de costos indirectos. Sin embargo, en la presente etapa, LAP asigna dichas inversiones transversales a los costos directos del proyecto. Por otro lado, respecto al porcentaje de costos indirectos presentado en la etapa de negociación, a partir de la información contenida en el archivo Excel® “Inversión del Terminal” (adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187) se observa que la proporción de los costos indirectos respecto a la inversión para el período 2019-2025 es de 11,4%.

232. Como puede apreciarse, los comentarios presentados por las aerolíneas se centran en las inversiones transversales propuestas por LAP y su exclusión de los costos directos del proyecto debido a que algunos conceptos que conforman dichas inversiones transversales ya se encontrarían incluidos dentro del presupuesto del contratista de LAP. En particular, las aerolíneas mencionan que los conceptos de *Design*, *Early Works* y *Site Management*

se encontrarían incluidos en los porcentajes de costos indirectos del contratista de LAP y, por tal motivo, las inversiones transversales no deberían ser incluidas en los costos directos del proyecto.

233. Sobre el particular, para efectos de evaluar los argumentos señalados por las aerolíneas respecto a cada uno de los conceptos indicados, resulta importante acotar el ámbito de las inversiones transversales dentro del total de inversiones de proyecto de ampliación del AIJC. Al respecto, de acuerdo con la definición presentada en el Anexo 4 del Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN, el cual detalla el sustento remitido por LAP en su Memorándum N° M-GPF-GSC-2024-0056, adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, con relación al cálculo del costo por m² por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal, el concepto de inversiones transversales sería *“la inversión inicial que fue requerida, de manera transversal, para el inicio de la obra [y] corresponden a las realizadas para el proyecto y que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de Pasajeros”*. Es decir, las inversiones transversales corresponden a todas aquellas inversiones requeridas para el inicio de la obra, no solo del terminal de pasajeros sino de toda la infraestructura comprendida en el proyecto de ampliación del AIJC (tanto lado aire como lado tierra).
234. En efecto, como se describe en el Anexo 4 del Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN, las inversiones transversales comprenden los conceptos de *Memorandum of Understanding* (MOU), *Design*, *Early Works* y *Site Management*, los cuales son definidos de la siguiente manera:
- ***Memorandum of Understanding (MOU)***: Corresponde a la inversión realizada en la documentación para dar la aprobación de las partes involucradas en los contratos de la construcción del proyecto.
 - ***Design***: Corresponde a la inversión realizada en la elaboración del diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación.
 - ***Early Works***: Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.
 - ***Site Management***: Corresponde a la inversión realizada en obras adicionales como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc. Se contempla principalmente el contrato WP4.
235. Como puede apreciarse, las definiciones de los conceptos comprendidos en las inversiones transversales hacen alusión a los diversos desembolsos que se requieren efectuar como requisito para el inicio de las obras del proyecto de ampliación (tanto el lado aire como el lado tierra), entre ellos, la documentación para la aprobación de los contratos de construcción, el diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación del AIJC, los trabajos de limpieza del área, instalación de cercos perimétricos, campamentos, etc. Cabe indicar que, en la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187 referenciada por las aerolíneas, el Concesionario presenta las siguientes definiciones para los conceptos de *Memorandum of Understanding* (MOU), *Design*, *Early Works* y *Site Management*, las cuales se enmarcan en el contexto de actividades requeridas para el inicio de las obras del proyecto de ampliación:
- ***Memorandum of Understanding***: El Memorándum de Entendimiento (MOU, por sus siglas en inglés) relacionado con el proyecto del nuevo terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Este documento definió compromisos, términos generales y objetivos para la ejecución de la expansión del aeropuerto, incluyendo aspectos financieros, técnicos y regulatorios.

- **Design (Diseño):** Inversiones relacionadas al proceso de planificación, desarrollo y elaboración de planos y especificaciones técnicas para la construcción de las nuevas infraestructuras, como el terminal de pasajeros, la pista de aterrizaje, y las vías de acceso.
 - **Early Works:** Son las obras preliminares o tempranas que se ejecutan antes del inicio formal de la construcción principal. Su propósito es preparar el sitio para facilitar una ejecución más eficiente del proyecto de ampliación.
 - **Site Management (Gestión de Obra):** Inversiones relacionadas a la administración integral de las operaciones en el lugar de la obra durante la ejecución del proyecto.
236. De este modo, teniendo en cuenta dichas definiciones, se procede con la evaluación de los argumentos presentados por las aerolíneas respecto a cada uno de los conceptos que conforman las inversiones transversales.
237. En primer lugar, en el caso del concepto “*Design*” (Diseño), las aerolíneas señalan que este ya se encontraría dentro de los costos indirectos de los contratistas de LAP debido a que, de acuerdo con la información proporcionada por el Concesionario a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, los costos indirectos se comprenden, entre otros, el concepto de diseño. Al respecto, debe advertirse que, si bien tanto los costos indirectos como las inversiones transversales presentan un concepto denominado “*Design*” o “Diseño”, este no corresponde a las mismas actividades realizadas en el marco del proyecto de ampliación. Así, en el caso de los costos indirectos, dicho concepto hace referencia a las tareas de diseño efectuadas por el contratista del “Paquete de trabajo 3 – EPC terminal, plataforma y accesos (WP3)” en el marco del Contrato EPC suscrito con LAP, las cuales tiene lugar durante la ejecución de los trabajos del referido paquete de trabajo.
238. Por otro lado, en el caso de las inversiones transversales, tal como se detalló anteriormente, el concepto de “*Design*” (diseño) hace referencia a las inversiones realizadas en la elaboración del diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación, es decir, comprende los gastos relacionados con el proceso de planificación, desarrollo y elaboración de planos y especificaciones técnicas para la construcción de las nuevas infraestructuras, como el terminal de pasajeros, la pista de aterrizaje, y las vías de acceso, siendo que dichas inversiones tuvieron lugar de manera previa al inicio de las obras del proyecto de ampliación, y por consiguiente, del paquete de trabajo 3.
239. Lo anterior puede evidenciarse en el “Anexo 01 Alcance” del Contrato EPC (página 931 del archivo PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082”), en cuyo numeral 6.1.1 se menciona lo siguiente:

“6.1.1 Base del diseño

LAP en la búsqueda de la optimización de la inversión y el logro de mejoras en el nivel de servicio desarrolló distintas alternativas conceptuales y optimizaciones que finalmente derivaron en el concepto de factibilidad de la expansión del aeropuerto desarrollado por LEADIN, el cual como Anexo 08 - Factibilidad Diseño Conceptual (Leadin) se incluyó como parte de los documentos del Procedimiento de la RFP y que presenta la visión de LAP para cumplir con los requerimientos contractuales con el gobierno, así como con las expectativas de inversión definidas por LAP, y generadas a partir del COVID-19 y las implicancias en las operaciones que este derivó.

Dicha documentación, si bien es referencial, ha sido revisada por el Contratista en conjunto con los Requisitos Técnicos de LAP para asegurar que los Trabajos sean ejecutados en cumplimiento de las normativas y de acuerdo con las expectativas de LAP en términos de eficiencia, adecuado nivel de servicio y dentro del estimado de inversión previsto.

En mérito a lo anterior, el Contratista desarrolla el Diseño presentado a LAP como parte integrante de su Oferta y deberá desarrollar las siguientes fases de Diseño correspondiente a los Trabajos, en los términos establecidos en el presente Alcance.

El Contratista deberá realizar el diseño de todas las especialidades, de acuerdo a la Normativa Vigente y la Ley Aplicable así como a las recomendaciones, criterios, especificaciones, estándares técnicos y Niveles de Servicio definidos en los requerimientos que complementan adjuntos al presente Alcance.

Asimismo, se incluirá el diseño de todas las obras complementarias y/o temporales que sean necesarias para la correcta ejecución de las mismas. Es un requisito de aceptación de cualquier documento de diseño que los mismos se encuentren debidamente sellados y firmados de acuerdo a lo establecido en el Anexo 08 - Requerimientos de Diseño e Ingeniería."

[El subrayado es agregado.]

240. De lo anterior se desprende que, como parte del proyecto de ampliación, en su etapa inicial, LAP efectuó inversiones referidas al diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación, el cual posteriormente sería puesto en conocimiento de los contratistas de los diferentes paquetes de trabajo para que estos desarrollen el diseño específico de las infraestructuras que construirán en el marco de sus respectivos contratos EPC.
241. De este modo, puede concluirse que el concepto de "Design", comprendido en las inversiones transversales, y el concepto "Diseño", comprendido en los costos indirectos del contratista del Paquete de Trabajo 3, no representan la misma actividad efectuada por el contratista y, por ende, los costos del concepto "Design" no se encontrarían dentro de los costos indirectos.
242. En segundo lugar, en el caso del concepto "Early Works" (Trabajos Iniciales), las aerolíneas indican que este ya se encontraría incluido en los porcentajes de costos indirectos debido a que, de acuerdo con la información proporcionada por LAP a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, el concepto de "Early Works" hace referencia a "las obras preliminares o tempranas que se ejecutan antes del inicio formal de la construcción principal", lo cual tendría el mismo significado que el concepto de "costos preliminares", el cual es definido como aquellos costos que "corresponden a las obras temporales, costos de movilización, permisos de construcción, vías provisionales, costos de desmovilización, entre otros", de acuerdo con las Bases del Concurso para la contratación del Contratista que iba a construir el nuevo Terminal (contenido en el archivo PDF "PM_3000_NF_EXP_ADG_NNA_PR_000082"). Así, las aerolíneas concluyen que, en tanto los conceptos de "Early Works" y "costos preliminares" se tratan de obras preliminares, tempranas o temporales que se realizaron antes del inicio de la construcción del nuevo Terminal, el concepto de "Early Works" ya se encontraría incluido en los porcentajes de costos indirectos.
243. Al respecto, debe advertirse que, de la revisión efectuada a la documentación contenida en la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, no se evidencia que los conceptos de "Early Works" y "costos preliminares" correspondan a las mismas actividades realizadas en el marco del proyecto de ampliación. En efecto, en el caso de los costos indirectos, el concepto de "costos preliminares" se refiere a las obras temporales, costos de movilización, permisos de construcción, vías provisionales, costos de desmovilización, entre otros⁸⁶, que son realizados por el contratista del Paquete de Trabajo 3 en el marco del Contrato EPC, lo cual tiene lugar durante la ejecución de los trabajos del referido paquete de trabajo. Por otro lado, en el caso de las inversiones transversales, y tal como se detalló anteriormente, el concepto de "Early Works" (Trabajos Iniciales) hace referencia a las obras preliminares o tempranas que se ejecutan antes del inicio formal de la construcción principal, con el

⁸⁶ Conforme a lo indicado en el Anexo 06 – Formulario de Presentación de Oferta, Cantidades, Precios y Análisis de Precios del Procedimiento de Solicitud de Propuestas (RFP) "Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos" (WP3) (página 483 del archivo PDF "PM_3000_NF_EXP_ADG_NNA_PR_000082").

objetivo de preparar el sitio para facilitar una ejecución más eficiente del proyecto de ampliación, lo cual incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc.; así, dichas inversiones tuvieron lugar de manera previa al inicio formal de las obras del proyecto de ampliación, y por consiguiente, del paquete de trabajo 3.

244. De este modo, puede concluirse que el concepto de “*Early Works*”, comprendido en las inversiones transversales, no representa la misma actividad efectuada por el contratista del Paquete de Trabajo 3 por concepto de “costos preliminares”, comprendido en los costos indirectos. Por ende, los costos del concepto de “*Early Works*” no se encontrarían incluidos en los porcentajes de costos indirectos.
245. Finalmente, en el caso del concepto “*Site Management*” (Gestión de Obra), las aerolíneas indican que este ya se encontraría incluido en los porcentajes de costos indirectos debido a que, de acuerdo con la información proporcionada por LAP a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, el concepto de “*Site Management*” hace referencia a las “inversiones relacionadas a la administración integral de las operaciones en el lugar de la obra durante la ejecución del proyecto”, siendo que dicho concepto correspondería a los costos indirectos y gastos generales en los que incurre el contratista cuando ejecuta la obra, de acuerdo con lo indicado en la página 483 del archivo PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082”. Así, las aerolíneas concluyen que, considerando que en los proyectos es usual que se incluya los costos de la gestión integral de los proyectos como parte de los costos indirectos y gastos generales, el concepto de “*Site Management*” formaría parte de los costos indirectos.
246. Al respecto, debe advertirse que, de la revisión efectuada al archivo PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082”, no se evidencia que el concepto de “*Site Management*” y los conceptos de “Costos Indirectos” y “Gastos Generales” correspondan a las mismas actividades realizadas en el marco del proyecto de ampliación. En efecto, , el concepto de “Costos Indirectos” abarca aquellos gastos correspondientes a la supervisión de terreno y de empleados, seguridad, H&S (*Health and Safety*), gestión ambiental, gestión comunitaria y asuntos públicos, servicios públicos (energía, agua, manejo aguas residuales, teléfono, internet), vehículos, comunicaciones, áreas industriales, talleres, zonas de pre armado, talleres de armaduras, talleres de mantenimiento, zonas externas e internas de almacenamiento, bodegas, limpieza, entre otros); en tanto que el concepto de “Gastos Generales” corresponde a los gastos generales del consorcio, gastos generales fuera del sitio, otros gastos financieros, entre otros⁸⁷, siendo que estos gastos son realizados por el contratista del Paquete de Trabajo 3 en el marco del Contrato EPC, lo cual tiene lugar durante la ejecución de los trabajos del referido paquete de trabajo.
247. Por otro lado, en el caso de las inversiones transversales, y tal como se detalló anteriormente, el concepto de “*Site Management*” (Gestión de Obra) hace referencia a las inversiones relacionadas con la administración integral de las operaciones en el lugar de la obra durante la ejecución del proyecto, involucrando además obras adicionales como campamentos, subestación temporal de energía, etc. Es decir, dichas inversiones presentan un ámbito general a todo el proyecto de ampliación, el cual se encuentra conformado por diversos paquetes de trabajo, por lo que el concepto de “*Site Management*” tuvo lugar desde el inicio de las obras, es decir, desde antes de que lleve a cabo la ejecución del Paquete de Trabajo 3.
248. De este modo, puede concluirse que el concepto de “*Site Management*”, comprendido en las inversiones transversales, no representa la misma actividad efectuada por el contratista del Paquete de Trabajo 3 por conceptos de “Costos Indirectos” y “Gastos Generales”, comprendidos en los costos indirectos. Por tal motivo, los costos del concepto de “*Site*

⁸⁷ Conforme a lo indicado en el Anexo 06 – Formulario de Presentación de Oferta, Cantidades, Precios y Análisis de Precios del Procedimiento de Solicitud de Propuestas (RFP) “Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos” (WP3) (página 483 del archivo PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082”).

Management” no se encontrarían incluidos en los porcentajes de costos indirectos.

249. Cabe indicar que, en el caso del concepto de “*Memorandum of Understanding*”, si bien las aerolíneas lo excluyeron del cálculo del Cargo de Acceso que proponen en sus comentarios, estas no presentaron argumentos que sustenten dicha exclusión como parte de las inversiones transversales. Sin perjuicio de ello, y al igual que en los casos analizados previamente, de la definición presentada anteriormente se desprende que dicho concepto se encuentra referido a inversiones que tuvieron lugar de manera previa al inicio de las obras del proyecto de ampliación, y por consiguiente, del paquete de trabajo 3, toda vez que el “*Memorandum of Understanding*” definió compromisos, términos generales y objetivos para la ejecución de la expansión del aeropuerto, incluyendo aspectos financieros, técnicos y regulatorios, siendo que la inversión se realizó en la documentación para dar la aprobación de las partes involucradas en los contratos de la construcción del proyecto.
250. Por tanto, sobre la base de lo desarrollado, no corresponde efectuar la exclusión de las inversiones transversales, tal como lo proponen las aerolíneas, debido a que dichas inversiones no estarían incluidas en los costos indirectos del contratista de LAP, toda vez que los conceptos que conforman las inversiones transversales no serían los mismos conceptos comprendidos en los costos indirectos.
251. Finalmente, y sin perjuicio de lo anterior, respecto a lo manifestado por las aerolíneas con relación a la información intercambiada en el proceso de negociación, corresponde señalar que la estructura de costos presentada por el Concesionario durante la etapa de negociación directa no resulta jurídicamente vinculante para el Ositrán. La negociación directa entre el Concesionario y los Usuarios Intermedios constituye una fase preliminar del procedimiento de acceso, orientada a alcanzar un acuerdo entre las partes, pero no limita ni condiciona la competencia del Regulador para determinar, en última instancia, el Cargo de Acceso conforme a los criterios del REMA.
252. Así, el Regulador se encuentra facultado para analizar y redefinir las inversiones y costos atribuibles a la prestación de un servicio esencial, atendiendo a criterios de necesidad, eficiencia y razonabilidad⁸⁸. Debe tenerse en cuenta que la inversión reconocible se

⁸⁸ “Artículo 8.- Principios aplicables.

Los principios establecen las reglas que determinan los términos y condiciones en los que se debe brindar Acceso a una Facilidad Esencial. Estos principios deben ser utilizados para sustentar y establecer criterios de celebración, contenido de los Contratos de Acceso, sin importar la modalidad que adopten, pudiendo ser utilizados además como criterio interpretativo o de integración de los mismos. Del mismo modo, establecen los límites y lineamientos de OSITRAN para la emisión de mandatos y otros pronunciamientos sobre el Acceso.

Los principios establecidos en este artículo se establecen con carácter enunciativo y no taxativo. Por tanto, se puede invocar otros principios generalmente aceptados de la práctica reguladora o del Derecho Administrativo, así como aquellos recogidos en la normativa aplicable a OSITRAN.

La no aplicación de estos principios por parte de las Entidades Prestadoras será considerada como una infracción que será sancionada de conformidad con el Reglamento de Infracciones y Sanciones.

Los principios a aplicar son:

(...)

e) Principio de eficiencia.

La determinación y modificación de los Cargos y Condiciones de Acceso deberán tomar en cuenta los incentivos para el uso eficiente de la infraestructura de transporte, evitando la duplicidad ineficiente, costos de congestión y otras externalidades,

(...)”

“Artículo 26.- Principios económicos para determinar el Cargo de Acceso.

Los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:

a) Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.

b) Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.

c) Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.

d) Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.

e) Minimizar el costo regulatorio y de supervisión de los Contratos de Acceso.

f) Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.

determina en función de su vinculación con la prestación del servicio esencial y como esta se imputa económicamente a dicho servicio. El REMA no exige que la estructura de costos reproduzca de manera idéntica la estructura contractual acordada entre el Concesionario y sus contratistas. Lo exigido por dicho Reglamento es que las inversiones consideradas sean razonables, necesarias y debidamente motivadas, requisitos que se cumplen en la actuación del Ositrán.

253. En tal sentido, la actuación de Ositrán está orientada a garantizar que el Cargo de Acceso refleje costos eficientes y necesarios, evitando tanto la subestimación como la sobreestimación de las inversiones atribuibles al servicio⁸⁹.

254. Así, por lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.3) Sobre la información de las inversiones en infraestructura propuestas por LAP

255. Las aerolíneas indican que en la Propuesta del Ositrán se está considerando un costo por m² de USD 1 812 y un área total de 932,36 m², lo cual difiere de lo propuesto por LAP en la etapa de negociación donde planteó un costo por m² de USD 926 y un área total de mostradores de 726,48 m². Ante ello, las aerolíneas manifiestan que la información presentada por LAP es poco confiable debido a que el costo por m² se habría incrementado de USD 926 a USD 1 812. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“9. En el período de negociación de LAP con las aerolíneas, el Concesionario del AIJCH remitió el flujo de caja que sustentaba el monto del cargo de acceso que proponía a las aerolíneas (= USD 4.91). En el referido documento, LAP establece que el costo por M2 era de USD 926.00; sin embargo, OSITRAN está considerando un valor que es 95% más alto (USD 1,812) (Ver Figura N°5).

FIGURA N°5: INVERSIONES CONSIDERADAS POR LAP EN EL PROCESO DE NEGOCIACIÓN CON LAS AEROLÍNEAS (EN USD)

Facility	Denominación	Cantidad	Unidad	Ratio	CD	CJ	Total
02	Check - In				1,928,922	389,771	2,318,793
2111	Check-in - EPC	544.50	m2	926	503,374	78,662	582,036
2111	Check-in - ADENDA	182.08	m2	926	168,962	26,311	195,273
2111	Mobiliario Counters - EPC	90	und	5,172	465,519	72,621	538,140
2111	Mobiliario Counters - ADENDA	30	und	5,675	170,247	26,558	196,805
2111	N° de Counters OOG - EPC	4	und	15,145	60,581	9,451	70,031
2111	N° de Counters OOG - ADENDA	4	und	15,145	60,581	9,451	70,031
2111	Counter samples - EPC	90	und	15,145	1,363,902	212,638	1,576,540
2111	Monitor	90	und	6,920	622,772	97,152	719,924
2111	Cámaras	30	und	2,807	84,010	13,418	97,428
2111	Telefónos	90	und				
2111	Puente	390	und	989	385,519	68,159	453,678
2111	Pto. Road	390	und	689	268,706	41,919	310,624
2111	Counter samples - ADENDA	30	und	15,145	454,358	70,679	525,037
2111	Monitor	30	und	6,920	207,591	32,384	239,975
2111	Cámaras	10	und	2,807	28,070	4,473	32,543
2111	Telefónos	90	und				
2111	Puente	130	und	989	128,526	20,050	148,576
2111	Pto. Road	130	und	689	89,569	13,973	103,541

CF: Costos indirectos
CD: Costos de Construcción
No incluye Ordenes de Cambio

Fuente y Elaboración: LAP

g) Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales”.

“Artículo 27. Valorización de costos.

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

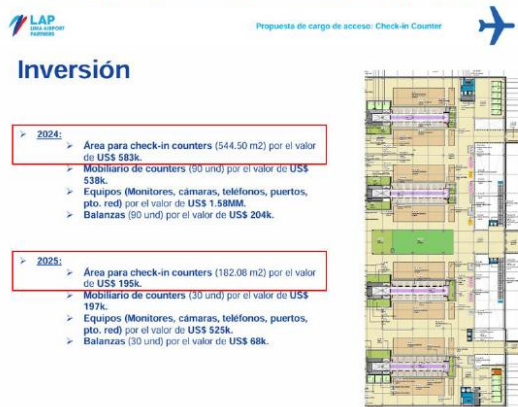
Corresponde a OSITRAN determinar la metodología sobre la base de la cual se determinará el Cargo de Acceso, en el correspondiente Mandato de acceso. Las metodologías mencionadas a continuación se definen en el Anexo 3 del presente Reglamento, las mismas que tienen carácter meramente enunciativo:

- Costos incrementales de largo plazo
- Costos completamente distribuidos
- Empresa modelo eficiente
- Por comparación (benchmarking)”.

⁸⁹ Sin perjuicio de lo anterior, debe indicarse que, en cuanto al porcentaje de 11,4% planteado por las aerolíneas, se detectan falencias en su cálculo, tales como la subestimación de la inversión total del proyecto (al omitir información del año 2026), la presencia de una inconsistencia en la fórmula empleada (el porcentaje se calcula sobre una base distinta a la utilizada para su aplicación) y el empleo de cuentas adicionales en el CAPEX directo en comparación a lo considerado en la Propuesta del Ositrán (que solo toma las cuentas de *airside*, *landside* y *contingency*).

10. Otro aspecto a tener en cuenta son las áreas. Mientras que LAP durante el proceso de negociación señaló que el área de los mostradores era en total 726.48 M2, sin embargo, en el flujo de caja del Regulador se está considerando 932.36 M2. Es decir, más área y menos mostradores (el Regulador sólo considera 6 mostradores OOG) (Ver Figura N°6).

FIGURA N° 6: PROPUESTA DE LAP A LAS AEROLÍNEAS



Fuente y Elaboración: LAP

11. Al comparar, la información remitida por LAP a las aerolíneas y la que OSITRAN tiene registrada en sus flujos, **se observa que la información de LAP es poco confiable**, la mejor prueba de ello es la **volatilidad de costo del M2**, inicialmente propone **USD 926 por M2** y luego la incrementa en 95%, hasta llegar a un valor de **USD 1,812**.
12. Por último, se debe mencionar que, durante el período de negociación, LAP presentó a las aerolíneas que el valor de las inversiones era igual al costo directo más un 15.2% de costos indirectos. Nunca propuso la inclusión de lo que ahora denomina “inversiones transversales”.

[El énfasis es de origen.]

256. Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se desarrolló en la Propuesta del Ositrán, para la proyección de las inversiones relacionadas al área de Check-In se tomó en consideración la mejor información disponible a la fecha de elaboración de la Propuesta respecto del valor del metrado del nuevo Terminal, la cual correspondió al costo estimado de 1 812 USD/m², presentado por LAP en su propuesta de Cargo de Acceso. Ello, en tanto era el Concesionario quién podía proveer de mejor información respecto de los costos que involucran la construcción y puesta en operación del nuevo Terminal, tal como quedó evidenciado en el Anexo 4 del Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN, en donde se detalló el sustento remitido por LAP respecto al cálculo del costo por m² por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal.
257. Si bien las aerolíneas mencionan que, durante el proceso de negociación, LAP propuso un costo por m² de USD 926, debe indicarse que, de conformidad con el REMA, la negociación directa⁹⁰ constituye un mecanismo previo y no vinculante, orientado a que las partes intenten alcanzar un acuerdo sobre las condiciones de acceso, bajo un ámbito privado. El mencionado Reglamento dispone que se levanten actas de las reuniones llevadas a cabo en dicha etapa tienen a fin de dejar constancia de las propuestas formuladas, de las posiciones de las partes y, de ser el caso, de la imposibilidad de llegar

⁹⁰ Artículo 36.- Naturaleza del Contrato de Acceso.

Los Contratos de Acceso tienen naturaleza privada, y por tanto son aplicables a ellos las normas civiles y comerciales pertinentes. Al estar éstos referidos al uso de infraestructura de uso público, ello no enerva las facultades de OSITRAN para intervenir en la etapa previa a la celebración y supervisión de la ejecución de los mismos, de conformidad con el presente Reglamento. El hecho de que el Contrato de Acceso se haya celebrado en aplicación de un Mandato de Acceso, no enerva la aplicación de las normas de Derecho Privado a la relación jurídica resultante.

a un acuerdo⁹¹. En ningún caso dichas actas fijan parámetros definitivos ni generan derechos adquiridos respecto de los valores económicos que deban ser necesariamente recogidos en un eventual Mandato de Acceso.

258. En tal sentido, la ausencia de un determinado valor -como el costo por metro cuadrado finalmente considerado- en las actas de negociación directa entre las aerolíneas y LAP no implica su improcedencia posterior ni limita la potestad del Ositrán para determinar, de manera autónoma, los parámetros técnicos y económicos que sustentan el Cargo de Acceso. La falta de acuerdo en la negociación habilita expresamente la intervención del Regulador⁹², quien debe adoptar una decisión propia, sustentada en un análisis técnico posterior a la etapa de negociación.
259. En este punto, es necesario tener en consideración la aplicación del Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima previsto en el numeral 1.15⁹³ del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG, por el cual no se exige la inmutabilidad de los valores discutidos en una etapa preliminar, sino que haya coherencia metodológica y razonabilidad en la decisión final. La predictibilidad ocurre cuando el Regulador aplica criterios consistentes, explica los supuestos utilizados y motiva debidamente sus actuaciones, aun cuando los valores resultantes difieran de las estimaciones iniciales.
260. En el presente caso, el valor del costo por metro cuadrado incorporado en el Mandato de Acceso responde a la consolidación y validación de información efectuada por el Ositrán durante el procedimiento, y no a una modificación arbitraria de lo discutido por las partes en la negociación. Dicho ajuste se sustenta en la necesidad de reflejar de manera más precisa la realidad económica y operativa del servicio esencial, en cumplimiento de los principios de predictibilidad, verdad material e impulso de oficio anteriormente señalados.
261. En tal sentido, la circunstancia de que determinados ajustes o valores no hayan sido discutidos o consignados en las actas de negociación no impide que estos sean considerados posteriormente por el Regulador, siempre que se encuentren debidamente

⁹¹ "Artículo 69.- Actas de las reuniones de negociación.
En las reuniones de negociación se llevarán actas, en las que se hará constar los acuerdos, y en su caso los desacuerdos producidos entre las partes, (...)"

⁹² "Artículo 43.- Objeto del Mandato de Acceso.
(...)
Por el Mandato de Acceso, OSITRAN determina a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial de un Contrato de Acceso o la manifestación de voluntad para celebrarlo por parte de la Entidad Prestadora. Los términos del Mandato constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes.

En el caso que el Contrato de Acceso se haya celebrado como consecuencia de la emisión de un Mandato, no se excluye la aplicación de las normas de Derecho privado a la relación jurídica resultante".

"Artículo 44.- Casos de emisión de un Mandato de Acceso.
El Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso, a solicitud del usuario intermedio, en los siguientes supuestos:
a) Cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas.
(...)"

⁹³ "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."

motivados, como ocurre en el presente caso.

262. Por otro lado, respecto al área total destinada al servicio de Check-In, debe señalarse que, de acuerdo con la Tabla A-24 de la Propuesta del Ositrán, los 932,36 m² de áreas para Check-In considerados en el cálculo del Cargo de Acceso comprendían no solo el espacio destinado a los mostradores regulares sino también a los mostradores de equipaje sobredimensionado (OOG), tal como se detalla en la siguiente tabla. Cabe indicar que, debido a las características del tipo de equipaje a facturar, los mostradores OOG son ubicados en un área distinta al de los mostradores regulares dentro del diseño del Terminal planteado por LAP.

Tabla 43 Área total destinada al servicio de Check-In en el nuevo Terminal

Concepto	Área (m ²)
Áreas - Counters regulares Check-in	
Primera entrega	544,5
Segunda Entrega	182,08
Total	726,58
Áreas - Counters OOG Check-in	
Primera entrega	97,83
Segunda Entrega	107,95
Total	205,78
Área total de Check-In	932,36

Fuente: Tabla A-24 de la Propuesta del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

263. Las aerolíneas mencionan que, durante la etapa de negociación, LAP planteó un área total de mostradores de 726,48 m². Sin embargo, como puede apreciarse en la tabla anterior, dicho metraje correspondería únicamente al área total de mostradores regulares, sin considerar el metrado en donde se ubican los mostradores OOG. Así, en la medida en que los mostradores OOG también forman parte de la Facilidad Esencial, corresponde que el área en donde estos operan también forme parte del área total destinada al servicio de Check-In.
264. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, debe indicarse que, para efectos de la elaboración de la Propuesta del Ositrán, se consideró la mejor información disponible a la fecha de elaboración de la Propuesta tanto del valor del metrado del nuevo Terminal como del área total destinada al servicio de Check-In. Si bien en el marco del proceso de negociación, las partes pudieron haber intercambiado determinada información, debe tenerse en cuenta que la circunstancia de que determinados ajustes o valores no hayan sido discutidos o consignados en las actas de negociación no impide que estos sean considerados posteriormente por el Regulador, siempre que se encuentren debidamente motivados, como ocurre en el presente caso. En tal sentido, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.4) Sobre la exclusión de conceptos para el cálculo del costo por metro cuadrado de las áreas destinadas al servicio

265. Las aerolíneas se refieren también al procedimiento que habría aplicado LAP para la obtención del costo de USD 926 por m² que, según señalan, fue planteado por el Concesionario durante la etapa de negociación. De acuerdo con las aerolíneas, para la obtención de dicho monto, se deben descontar, de las inversiones totales, todas aquellas cuentas que no deben ser financiadas con los cargos de acceso. Así, como resultado de dicho procedimiento, las aerolíneas indican que se alcanzaría un costo de USD 942 por m², el cual reflejaría exclusivamente el costo de los activos necesarios para la prestación de las facilidades esenciales en el AIJC. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“13. En este orden de ideas, hemos reconstruido la forma cómo LAP habría obtenido el valor de USD 926 por M2, para ello estamos utilizando como fuente la información que fue

remitida por OSITRAN, donde están los presupuestos para el EPC 1 y su Adenda, así como los montos de las inversiones totales (archivos "inversión del Terminal.xlsm").

Para determinar el valor de USD 926 por M2, LAP tuvo que seguir el siguiente procedimiento:

- a. Descontar de las inversiones todas aquellas cuentas que son financiadas con el TUUA de Origen. Es decir, las vinculadas al Edificio Terminal, tales como: Movimiento de Tierras, Subestructuras, Superestructuras, Juntas Sísmicas, Aisladores Sísmicos y Acero Estructural. Cabe precisar que los montos asociados a estos conceptos ascienden a USD 167 millones y fueron obtenidos del archivo "Inversiones del Terminal.xlsm".

Otro ítem que no puede ser financiado con los cargos de acceso es "Arquitectura/Exteriores/Paisajismos (cuenta 1.7.4)". Esta cuenta debe ser financiada con el TUUA de Origen, dado que forma parte del edificio del terminal. No obstante, en el valor de USD 1,812 por M2 se incluye este costo, lo que ocasiona que los usuarios paguen por un concepto que no les corresponde.

- b. LAP descuenta el MEP y un porcentaje del ICT, aproximadamente 46%, según lo registrado en las hojas de cálculo de OSITRAN.
- c. Adicionalmente, se descuentan otros conceptos, como mobiliario y mobiliario fijo (cuenta 1.7.3 del presupuesto de obra). Este ajuste es necesario para evitar que los servicios esenciales asuman el costo de activos que no forman parte de su operación ni son utilizados en la prestación del servicio. Por ejemplo, si se aplicara directamente el valor de USD 1,812 por m² propuesto por OSITRAN, servicios como equipaje rezagado u oficinas operativas terminarían pagando, de manera indirecta, el costo de los mostradores de check-in, aun cuando estos no son empleados en dichos servicios. En otras palabras, se trasladaría a estos servicios el valor de un activo que no consumen, generando una distorsión en la asignación de costos y afectando la razonabilidad del cargo asociado.
- d. Finalmente, los aparatos sanitarios se excluyen de la estimación del costo por m² con el fin de evitar que los servicios esenciales asuman el costo de una inversión que no utilizan de manera exclusiva. En el caso de las oficinas operativas, resulta evidente que cuentan con sus propios baños, por lo que la infraestructura sanitaria forma parte integral de su espacio y debe ser considerada dentro de su costo. Sin embargo, esta situación no se replica en los servicios de check-in o equipaje rezagado, los cuales no disponen de baños propios ni requieren dicha infraestructura para la prestación del servicio.

En consecuencia, **si se aplicara directamente el valor de USD 1,812 por m², los usuarios de check-in o equipaje rezagado terminarían pagando por activos que no necesitan ni consumen, generando una asignación ineficiente.** La exclusión de los aparatos sanitarios permite, por tanto, depurar el valor por M2 y asegurar que cada servicio asuma únicamente los costos asociados a la infraestructura que efectivamente utiliza.

Luego de realizar estos descuentos, se obtiene un valor por M2 coherente con la información que LAP presentó a las aerolíneas durante la etapa de negociación del año 2024. Nuestro estimado asciende a USD 942 por m², monto que refleja exclusivamente el costo de los activos necesarios para la prestación de las facilidades esenciales en el AIJCH. A diferencia de la propuesta de OSITRAN, este valor depurado no incorpora infraestructura que es financiada mediante el TUUA de Orgien (sic), ni elementos que no forman parte del servicio regulado. En consecuencia, el valor de USD 942 por m² constituye una estimación más precisa y trazable, asegurando que únicamente se asignen a los servicios esenciales aquellos activos que efectivamente utilizan. (Ver Cuadro N° 5)

CUADRO N° 5: ESTIMACIÓN DEL COSTO DEL M2 EN EL AIJCH POR LAP - 2024 (EN USD)

	Procesador	Dique Swing	Dique Doméstico	Dique Internacional	Total
TOTAL	285,232,634	162,529,618	88,284,070	64,701,331	600,747,654
(-) Movimiento de Tierras	3,935,799	1,732,802	1,000,849	530,476	-7,199,927
(-) Subestructuras	18,020,583	6,784,866	3,404,105	2,329,372	-30,539,027
(-) Superestructuras	31,144,171	15,514,944	10,840,576	5,105,080	-62,604,770
(-) Juntas Sísmicas	2,383,239	2,620,530	1,542,260	1,416,550	-7,972,579
(-) Aisladores Sísmicos	10,467,346	3,830,261	3,416,708	1,438,738	-19,153,053
(-) Acero Estructural	22,456,779	7,864,975	7,430,010	2,655,886	-40,407,650
(-) MEP	67,424,234	35,270,965	14,321,055	13,249,618	-130,265,872
(-) ICT	14,420,946	10,615,709	5,407,855	5,407,855	-36,052,364
(-) HTVS	9,188,110	6,764,880	1,058,399	561,852	0
(-) Puentes Fijos de Embarque		11,360,716	11,174,323	11,048,231	0
(-) Mobiliario y mobiliario fijo					-7,521,622
(-) Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos					-4,678,983
(-) Aparatos sanitarios					-5,028,865
Inversión del Terminal para brindar facilidades esenciales					246,322,941
Costo por M2 para el Servicio en Cuestión (USD/M2)					942

Fuente: LAP. Elaboración: AETA

[El énfasis es de origen.]

266. Adicionalmente, las aerolíneas señalan que, para la determinación del costo de la infraestructura aplicable a Check-In, se deben considerar únicamente los activos que serán utilizados por el servicio de alquiler de mostradores. Así, las aerolíneas proponen además la exclusión de diversas partidas, con lo cual obtienen un costo de USD 748 por m². En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“39. Para determinar los costos del M2 se toma como referencia la información remitida por LAP. Cabe precisar que nuestra metodología consiste en establecer el costo de la infraestructura, es decir, considerando únicamente los activos que serán utilizados por el servicio de alquiler de mostradores check in.

(...)

(i) **Areas del terminal**

41. Para estimar el valor del área donde se instalarán los mostradores de chequeo, se utiliza la información presentada en el Cuadro N° 1 (sic) del presente informe. En dicho cuadro se ha excluido el mobiliario, con el fin de evitar una duplicación de costos en la valorización del área. Esta depuración es necesaria porque el mobiliario constituye un activo específico del servicio y debe valorarse de manera independiente. En contraste, en la propuesta de OSITRAN, la inversión en los mostradores ya se encuentra incorporada dentro del valor de USD 1,812 por m², y adicionalmente vuelve a aparecer en el cuadro titulado “2. Inversión relacionada al mobiliario de check-in” de la hoja de Excel denominada “3.1 Inversión Nuevo Terminal” del archivo de Excel “OSITRAN – Modelo Check In.xlsm”. **Esta doble inclusión genera una sobreestimación del costo del área, al cargar dos veces el valor de los mismos activos.**

Recordemos que para estimar el valor de USD 1,812 por M2, OSITRAN sólo excluye MEP, una porción de ICT, señalética y equipamiento, pero no descuenta mobiliario, como debió hacer para evitar que el costo se duplique.

En nuestro caso, se excluyen inicialmente los componentes de ICT y el mobiliario completo, con el fin de evitar duplicidades en la valorización del área. No obstante, estos conceptos serán reintegrados posteriormente dentro de las inversiones específicas del servicio, dado que se trata de activos que sí son utilizados directamente en la prestación y, por tanto, deben ser reconocidos en la estructura de costos correspondiente. Esta separación metodológica permite depurar correctamente el valor por M2 y asegurar que cada activo sea asignado en la etapa que le corresponde, manteniendo la trazabilidad y la consistencia del análisis.

Asimismo, y como se explicó líneas arriba, se retiran el HTVS y los puentes fijos de embarque, dado que estos activos no cumplen ninguna función operativa en la prestación del servicio de alquiler de mostradores de check-in. Una vez efectuados estos ajustes, el costo por M2 se reduce a USD 748 (Ver Cuadro N° 2).

CUADRO N° 2: COSTOS DEL M2 PARA EL SERVICIO EN CUESTIÓN

	Procesador	Dique Swing	Dique Doméstico	Dique Internacional	Total
TOTAL	285,232,634	162,529,618	88,284,070	64,701,331	600,747,654
(-) Movimiento de Tierras	3,935,799	1,732,802	1,000,849	530,476	-7,199,927
(-) Subestructuras	18,020,583	6,784,966	3,404,105	2,329,372	-30,539,027
(-) Superestructuras	31,144,171	15,514,944	10,840,576	5,105,080	-62,604,770
(-) Juntas Sísmicas	2,393,239	2,620,530	1,542,260	1,416,550	-7,972,579
(-) Aisladores Sísmicos	10,467,346	3,830,261	3,416,708	1,438,738	-19,153,053
(-) Acero Estructural	22,456,779	7,864,975	7,430,010	2,655,886	-40,407,650
(-) MEP	67,424,234	35,270,965	14,321,055	13,249,618	-130,265,872
(-) ICT	14,420,946	10,815,709	5,407,855	5,407,855	-36,052,364
(-) IHTVS	9,188,110	6,764,860	1,058,399	561,852	-17,573,221
(-) Puentes Fijos de Embarque		11,360,716	11,174,323	11,048,231	-33,583,270
(-) Mobiliario y mobiliario fijo					-7,521,622
(-) Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos					-4,678,983
(-) Aparatos sanitarios					-5,028,865
Inversión del Terminal para brindar facilidades esenciales					198,166,449
Costo por M2 para el Servicio en Cuestión (USD/M2)					748

Fuente: LAP. Elaboración: AETAI.

42. Con la información reportada por OSITRAN se procede a estimar los costos de las áreas. La inversión en infraestructura para este servicio bordearía los USD 697 mil dólares.

Cabe precisar que los 205.78 M2 de los counter de OOG no estaba en su propuesta de LAP del año 2024 (Ver Cuadro N° 3).

CUADRO N° 3: INVERSIONES EN LAS AREAS DEL SERVICIO DE ALQUILER DE MOSTRADORES (EN USD)

Tipo de activo	Concepto	Entrega	Área (m²)	Costo (USD/m²)	Total
Infraestructura	Áreas - Counters regulares Ch	Primera entrega	544.5	748	407,286
Infraestructura	Áreas - Counters regulares Ch	Segunda Entrega	182.08	748	136,196
Infraestructura	Áreas - Counters OOG Check-in	Primera entrega	97.83	748	73,177
Infraestructura	Áreas - Counters OOG Check-in	Segunda Entrega	107.95	748	80,747
		Total			697,406

Fuente: OSITRAN. Elaboración: AETAI.

[El énfasis es de origen.]

267. Lo manifestado por las aerolíneas se resume en los siguientes puntos:

- Sobre la base de la información de los presupuestos del EPC y su adenda, y de los montos de las inversiones totales contenidas en el archivo Excel® “Inversión del Terminal”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, se puede determinar el costo de 926 USD/m², propuesto por LAP en la etapa de negociación. Para ello, el procedimiento consistiría en tomar la base de inversiones empleada para la determinación del costo de 1 812 USD/m² y efectuar la exclusión de los siguientes conceptos:
 - Todas aquellas cuentas vinculadas al Edificio Terminal, tales como: Movimiento de Tierras, Subestructuras, Superestructuras, Juntas Sísmicas, Aisladores Sísmicos, Acero Estructural y Arquitectura/Exteriores/Paisajismos, debido a que son financiadas con la TUUA.
 - La cuenta MEP - *Mechanical, Electrical and Plumbing* y un porcentaje de la cuenta ICT - *Information, Communications and Technology* (aproximadamente 46%), de acuerdo con lo efectuado por LAP.
 - La cuenta Mobiliario y Mobiliario Fijo y las cuentas asociadas a aparatos sanitarios, debido a que las Facilidades Esenciales no deben asumir el costo de activos que no forman parte de su operación ni son utilizados en la prestación del servicio (con el valor de 1 812 USD/m², los servicios como equipaje rezagado u oficinas operativas estarían pagando indirectamente el costo de los mostradores de Check-In, aun cuando estos no son empleados en dichos servicios). De este modo, se evita el traslado del valor de un activo a aquellos servicios que no lo consumen. Además, en el caso

del servicio de mostradores de Check-In, la Facilidad Esencial no dispone de baños propios ni tampoco son requeridos para la prestación del servicio.

- Luego de efectuar los ajustes antes mencionados, el costo por m² resulta en USD 942, el cual reflejaría exclusivamente el costo de los activos necesarios para la prestación de las Facilidades Esenciales en el AIJC y sería un monto coherente con el valor propuesto por LAP durante la etapa de negociación, además de constituir una estimación más precisa y trazable que asegure que únicamente se asignen aquellos activos que son efectivamente utilizados para la prestación de los Servicios Esenciales.
- En el caso particular del servicio de mostradores de Check-In, para establecer el costo de la infraestructura (áreas) se deben considerar únicamente los activos que serán utilizados por el servicio de alquiler de mostradores Check-In. Por ello, similar al procedimiento anterior, correspondería la exclusión de los siguientes conceptos:
 - Mobiliario, debido a que dicho concepto ya se encontraría en la inversión relacionada al mobiliario de Check-In, con lo cual se evita la duplicación de costos generando una sobreestimación del costo del área.
 - ICT, debido a que dicho concepto ya se encontraría en la inversión relacionada al equipamiento de Check-In, con lo cual se evita la duplicación de costos en la valorización del área.
 - HTVS (Sistemas de Transporte Vertical y Horizontal) y Puentes Fijos de Embarque, debido a que estos activos no cumplen ninguna función operativa en la prestación del servicio de alquiler de mostradores de Check-In.
- Luego de efectuar dicho procedimiento, el costo por m² resulta en USD 748, el cual debe ser empleado para estimar la inversión en infraestructura (áreas). Cabe precisar que los 205,78 m² de los mostradores OOG no estaban en la propuesta de LAP del año 2024.

268. Como puede apreciarse, los comentarios presentados por las aerolíneas se centran en los componentes de la inversión del Terminal que fue considerada por LAP para el cálculo del costo por m² y la exclusión de diversas cuentas debido a que el costo de la infraestructura (áreas) solo debe considerar aquellos los activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que no hayan sido considerados en otras inversiones específicas del servicio.
269. Al respecto, con la finalidad de contar con mayores elementos para el análisis de lo propuesto por las aerolíneas, mediante el Oficio N° 00028-2026-GRE-OSITRAN, de fecha 05 de febrero de 2026, se solicitó a la empresa Latam Airlines remitir el sustento de los cálculos referidos a inversiones presentados por los Usuarios Intermedios. En atención a ello, mediante la Carta S/N (NT: 2026020459), recibida el 10 de febrero de 2026, la aerolínea señaló que los ítems detallados en el cuadro N° 2 de sus comentarios tienen como fuente el archivo Excel® "Inversión del Terminal", específicamente el rango "S9:S74" de la hoja "Inversión del Terminal". Adicionalmente, la aerolínea menciona que, en el caso de las cuentas asociadas a aparatos sanitarios, la información proviene de la documentación proporcionada por el Ositrán (SAIP Exp. N° 631-2025), específicamente en los presupuestos del contratista en los que figuran los precios unitarios y las partidas correspondientes, y adjunta además un archivo Excel® con los cálculos efectuados para las cuentas asociadas a aparatos sanitarios⁹⁴.

⁹⁴ Cabe señalar que, de la revisión a la información presentada por la aerolínea, si bien ha manifestado que los ítems detallados en el cuadro N° 2 de sus comentarios tienen como fuente el archivo Excel® "Inversión del Terminal", se observa que no se ha presentado el sustento de los montos propuestos para las cuentas

270. Sobre el particular, respecto al criterio de calcular el costo por m² del área destinada al servicio de Check-In considerando únicamente aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que no se encuentren dentro de las otras inversiones específicas del servicio, debe señalarse que su aplicación en el presente caso permitiría introducir una mayor precisión en la definición de las inversiones destinadas a la Facilidad Esencial. Al respecto, si bien para efectos de la Propuesta del Ositrán se asumió un costo de 1 812 USD/m² para la estimación de la inversión en infraestructura (áreas), dicho supuesto se basó en la lógica de que el valor del metrado dentro del terminal, en tanto infraestructura física que soporta las diferentes actividades y servicios que toman lugar durante las operaciones, presentaría, en promedio, un costo muy similar en cada una de las áreas y sectores que la conforman. Sin embargo, en la medida en que la información disponible en el marco del presente procedimiento permita acotar el universo de inversiones relacionadas con la infraestructura sobre la cual será implementada la Facilidad Esencial en el nuevo Terminal del AIJC, corresponderá realizar los ajustes necesarios para que el costo por metro cuadrado refleje únicamente el valor de los activos que garantizan la adecuada prestación de la Facilidad Esencial.
271. Por tanto, en el presente caso, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso se tendrá en cuenta que, para el cálculo del costo por m² del área destinada al servicio, únicamente se consideren aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que además no se encuentren dentro de las otras inversiones específicas del servicio.
272. Al respecto, sobre la base de dicho razonamiento, las aerolíneas proponen en sus comentarios un procedimiento que permita determinar el costo por m² del área destinada al servicio de Check-In, el cual consiste en la exclusión de diversas cuentas que, según indican, no corresponderían ser incluidas en la determinación del Cargo de Acceso, ya sea porque se encontrarían cubiertas con otras contraprestaciones o porque estarían siendo consideradas en otras inversiones específicas del servicio. En particular, de acuerdo con el cuadro N° 2 de sus comentarios, los ítems que proponen excluir se presentan en la siguiente tabla, indicándose además el motivo por el cual plantean su exclusión⁹⁵.

"Arquitectura/Exteriores/Paisajismos" y "Mobiliario y Mobiliario Fijo", siendo que, para esta última cuenta, en el requerimiento de información del Regulador se hizo notar que la celda F34 de la Hoja "RESUMEN DE INVERSIONES" contenía un hipervínculo hacia otro archivo ajeno al modelo que sustenta su propuesta de Cargo de Acceso. Sin perjuicio de ello, para el presente análisis se tendrán en cuenta de manera general las fuentes de información declaradas en la atención al requerimiento de información.

⁹⁵ Cabe indicar que en la relación de ítems también se presentan las cuentas "Señalética" y "Equipos aeroportuarios" debido a que, si bien no figuran en el cuadro N° 2 de los comentarios de las aerolíneas, estas sí consideran implícitamente la exclusión de ambas cuentas como punto de partida para la exclusión de las demás cuentas listadas en la tabla.

Tabla 44 Cuentas propuestas por las aerolíneas para su exclusión del cálculo del costo por metro cuadrado de las áreas destinadas al servicio de Check-In

Cuenta a excluir	Motivo de la exclusión
Movimiento de Tierras	Se excluye el 100% debido a que corresponden a cuentas vinculadas al Edificio Terminal y ya se encuentran cubiertas por la TUUA.
Subestructuras	
Superestructuras	
Juntas Sísmicas	
Aisladores Sísmicos	
Acero Estructural	
Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos	
MEP (<i>Mechanical, Electrical and Plumbing</i>)	Se excluye el 100% de acuerdo con lo efectuado por LAP.
ICT (<i>Information, Communications and Technology</i>)	Se excluye el 46,5% de acuerdo con lo efectuado por LAP.
Señalética	Se excluye el 100% de acuerdo con lo efectuado por LAP.
Equipos aeroportuarios	Se excluye el 100% de acuerdo con lo efectuado por LAP.
HTVS (Sistemas de Transporte Vertical y Horizontal)	Se excluye el 100% debido a que estos activos no cumplen ninguna función operativa en la prestación del servicio de Check-In.
Puentes Fijos de Embarque	Se excluye el 100% debido a que estos activos no cumplen ninguna función operativa en la prestación del servicio de Check-In.
Mobiliario y mobiliario fijo	Se excluye el 100% debido a que dicho concepto ya se encontraría en la inversión relacionada al mobiliario de Check-In.
Aparatos sanitarios	Se excluye el 100% debido a que la Facilidad Esencial no dispone de baños propios ni tampoco son requeridos para la prestación del servicio.

Fuente: Documento "Comentarios a la propuesta de Cargo de Acceso de Alquiler de Mostradores (Check In) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez" de la AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

273. Sobre el particular, de la revisión efectuada al conjunto de ítems propuestos para su exclusión del cálculo del costo por metro cuadrado, debe señalarse lo siguiente:

- En el caso de las cuentas "Movimiento de Tierras", "Subestructuras", "Superestructuras", "Juntas Sísmicas", "Aisladores Sísmicos" y "Acero Estructural", de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082" y "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060", adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se aprecia que dichas cuentas representan la inversión necesaria para desarrollar la infraestructura estructural completa del nuevo Terminal, desde su interacción con el terreno hasta la conformación del sistema resistente principal y sus mecanismos avanzados de control sísmico, lo cual permite asegurar estabilidad, funcionalidad y cumplimiento de los estándares de diseño aplicables⁹⁶. En ese sentido, si bien corresponden a inversiones asociadas al edificio del Terminal, no sería preciso señalar que únicamente son cubiertas por la TUUA pagada por los pasajeros, toda vez que dentro de dicho edificio se llevan a diversas actividades y servicios como parte de las operaciones del AIJC, entre los cuales se

⁹⁶ En efecto, las cuentas mencionadas comprenden las obras de movimiento de tierras (excavaciones, rellenos y eliminación de excedentes) necesarias para adecuar el terreno a las condiciones de diseño, así como las subestructuras hasta el nivel inferior de los aisladores sísmicos (excluyendo *fixed bridges*), incluyendo cimentaciones, losas sobre terreno, muros de contención y elementos estructurales de soporte bajo aisladores. Estas inversiones permitirían garantizar la adecuada interacción suelo-estructura y la correcta transferencia de cargas hacia el terreno.

Asimismo, en dichas cuentas se consideran las superestructuras sobre el nivel de los aisladores (sin incluir *fixed bridges* ni estructura metálica en dicha categoría), tales como capiteles, vigas, losas y columnas en distintos niveles, junto con las juntas sísmicas de grandes desplazamientos y los propios aisladores sísmicos. Finalmente, las cuentas incorporan el suministro y montaje de acero estructural del terminal (columnas, vigas, viguetas, reticulados y correas), configurando el sistema resistente principal del edificio y su esquema de protección sísmica.

encuentra el servicio de Check-In. Por tal motivo, **no resultaría adecuada la exclusión de dichas cuentas**.

- En el caso de la cuenta “Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que las partidas correspondientes a dicha cuenta capturan las inversiones asociadas a la configuración, terminación y acondicionamiento arquitectónico de los espacios exteriores vinculados al edificio del Terminal y sus áreas de circulación adyacentes⁹⁷. Es decir, en conjunto, dichas partidas reflejarían aquellas inversiones enfocadas en las áreas exteriores del edificio del Terminal y, como tal, se encontrarían fuera del alcance de la Facilidad Esencial. Por tal motivo, **resultaría adecuada la exclusión de dicha cuenta**.
- En el caso de las cuentas “MEP”, “ICT”, “Señalética” y “Equipos aeroportuarios”, dado que las aerolíneas mantienen los criterios aplicados por LAP respecto a su exclusión para el cálculo del costo por metro cuadrado, y que también se vieron reflejados en la Propuesta del Ositrán, se mantendrá dicho procedimiento, con lo cual **corresponderá efectuar las exclusiones de dichas cuentas** en los términos propuestos por LAP. Cabe indicar que dichas exclusiones también se encuentran acordes con el criterio de considerar únicamente aquellas inversiones que formarán parte de la Facilidad Esencial.
- En el caso de la cuenta “HTVS”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que dicha cuenta captura las inversiones asociadas a los sistemas electromecánicos destinados al desplazamiento de pasajeros y usuarios dentro del edificio del Terminal⁹⁸. Es decir, estas inversiones estarían destinadas a asegurar la conectividad vertical y horizontal entre niveles y zonas operativas del Terminal, lo cual facilita el flujo de los usuarios de la infraestructura aeroportuaria. Por tanto, en la medida en que el alcance de la Facilidad Esencial no comprende a los sistemas electromecánicos instalados en el Terminal para el movimiento de personas (ascensores, las escaleras mecánicas y las pasarelas rodantes), **resultaría adecuada la exclusión de dicha cuenta**.
- En el caso de la cuenta “Puentes Fijos de Embarque”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que dicha cuenta captura las inversiones efectuadas para materializar la infraestructura física de los puentes fijos de embarque, los cuales permiten conectar el Terminal con las posiciones de aeronaves, por lo cual se

⁹⁷ En particular, las partidas observadas comprenden la ejecución de pavimentos exteriores (incluyendo pisos de cemento impermeabilizados con recubrimiento epóxico, superficies de hormigón y veredas) que estarían orientados a garantizar la adecuada transitabilidad, así como la durabilidad frente a condiciones ambientales y uso intensivo. Además, se consideran protecciones de elementos estructurales expuestos, como defensas metálicas en columnas ubicadas en zonas vehiculares, que estarían destinadas a mitigar impactos y resguardar la infraestructura. Finalmente, entre las partidas se incluyen acabados y tratamientos arquitectónicos en exteriores, tales como pintura y acabados de cielos, así como la limpieza de columnas, lo cual contribuiría a la terminación estética, conservación y mantenimiento de las superficies visibles del Terminal.

⁹⁸ En particular, las partidas de esta cuenta comprenden los ascensores, las escaleras mecánicas y las pasarelas rodantes, lo cual incluiría sus equipos principales, las estructuras soporte, los tableros de control, entre otros. Es decir, estas partidas abarcarían la provisión de los equipos y su integración con los sistemas eléctricos y de control del Terminal.

estarían incluyendo diversos componentes arquitectónicos, estructurales, de soporte, entre otros⁹⁹. Así, teniendo en consideración que dichas inversiones estarían enfocadas en aquellas áreas del Terminal destinadas para el abordaje de las aeronaves por parte de los pasajeros luego de haber pasado por los controles de seguridad respectivos, se concluye que dichas inversiones se encontrarían fuera del alcance de la Facilidad Esencial. Por tal motivo, **resultaría adecuada la exclusión de dicha cuenta**.

- En el caso de la cuenta “Mobiliario y mobiliario fijo”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que dicha cuenta captura las inversiones asociadas al suministro e instalación del equipamiento fijo y semifijo necesario para la operación funcional de las distintas áreas del Terminal. En efecto, dentro de las partidas correspondientes a dicha cuenta pueden apreciarse inversiones correspondientes a los mostradores de uso operativo del Terminal (Check-In regular, auto Check-In, Check-In OOG, control migratorio, información y puertas de embarque), incluyendo también inversiones en cabinas, módulos de atención y dispensadores de carros, así como el mobiliario de oficina asociado. Del mismo modo, se observan inversiones en butacas y sistemas modulares de asientos de espera, los cuales estarían destinados a salas de embarque y áreas comunes del Terminal, además de otros elementos complementarios como papeleras de acero inoxidable y mobiliario diverso. Es decir, las partidas correspondientes a la cuenta “Mobiliario y mobiliario fijo” representarían aquella inversión efectuada para dotar al Terminal de los elementos físicos que permiten la gestión operativa, la atención al pasajero y su adecuada experiencia en las áreas de espera y tránsito del Terminal, por cual **resultaría adecuada la exclusión de dicha cuenta**, en tanto dichas inversiones se encontrarían fuera del alcance de la Facilidad Esencial. Ello, sumado al hecho de que, en el caso de las inversiones referidas a mostradores de Check-In regular y Check-In OOG, los montos indicados ya estarían considerados dentro de la inversión relacionada al mobiliario de Check-In.
- Finalmente, en el caso de la cuenta “Aparatos sanitarios”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que dicha cuenta captura las inversiones asociadas a los artefactos sanitarios y accesorios necesarios para la habilitación integral de los servicios higiénicos en zonas públicas y privadas del Terminal¹⁰⁰. Es decir, estas inversiones estarían destinadas a garantizar condiciones adecuadas de higiene, accesibilidad, seguridad y funcionalidad en los servicios sanitarios del Terminal, tanto en las zonas públicas, destinadas a los pasajeros y usuarios en general, como en las zonas privadas, destinadas a los trabajadores que se encuentran en las zonas de acceso restringido al público. Por lo tanto, en la medida en que el alcance

⁹⁹ Cabe indicar que las partidas observadas comprenden los componentes arquitectónicos de los puentes fijos de embarque, incluyendo sistemas de fachada (vidriados y opacos), coberturas, estructuras de soporte, revestimientos, pavimentos, tabiquería, puertas, protecciones y elementos de seguridad, que conformarían la envolvente, compartimentación y acabados necesarios para su operación. Asimismo, en las partidas se aprecian, entre otros conceptos, las subestructuras y fundaciones (movimiento de tierras, losas de cimentación, pedestales y muros bajo aisladores), así como las superestructuras de concreto armado y la estructura metálica (columnas, vigas, reticulados, conexiones y anclajes), lo cual representaría la inversión integral requerida para garantizar la estabilidad y funcionalidad de los puentes.

¹⁰⁰ Al respecto, las partidas observadas comprenden los aparatos sanitarios propiamente dichos (lavatorios, inodoros, mingitorios, vertederos y duchas) tanto en áreas de uso público como en zonas privadas u operativas, incluyendo además equipamiento adaptado para personas con discapacidad. Asimismo, en las partidas se aprecian los accesorios complementarios tales como cambiadores de bebé, dispensadores de jabón, espejos (incluyendo espejos basculantes), mesadas, secadores automáticos, separadores, papeleras de acero inoxidable, barras de seguridad, jaboneras, bancos y taquillas.

de la Facilidad Esencial no comprende a los servicios higiénicos, toda vez que estos no son requeridos por las aerolíneas para efectos de brindar el Servicio Esencial a los pasajeros, **resultaría adecuada la exclusión de dicha cuenta**.

274. Así, sobre la base del análisis presentado, y teniendo en cuenta el criterio de que, para el cálculo del costo por m² del área destinada al servicio, únicamente se considerarán aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que además no estén consideradas dentro de las otras inversiones del servicio, corresponderá la exclusión de las cuentas “Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos”, “HTVS”, “Puentes Fijos de Embarque”, “Mobiliario y mobiliario fijo” y “Aparatos sanitarios”, además de las cuentas “MEP”, “ICT”, “Señalética” y “Equipos aeroportuarios” (siendo que la exclusión de estas últimas se efectuará en los términos planteados por LAP). Al respecto, en la siguiente sección del presente informe, se realiza el cálculo del costo por m² y la estimación correspondiente de las inversiones en infraestructura (áreas).
275. Finalmente, en cuanto a lo manifestado por las aerolíneas respecto a que los 205,78 m² del área correspondiente a los mostradores OOG no se encontraban en la propuesta de LAP presentada en el marco de la negociación entre las partes del año 2024, debe señalarse que, tal como se indicó anteriormente, en la medida en que los mostradores OOG también forman parte de la Facilidad Esencial que es materia del presente procedimiento, corresponde que el área en donde estos operan también forme parte del área total destinada al servicio de Check-In. Cabe indicar que, tal como se desarrolló en el acápite b.3, si bien en el marco del proceso de negociación las partes pudieron haber intercambiado determinada información, debe tenerse en cuenta que la circunstancia de que determinados ajustes o valores no hayan sido discutidos o consignados en las actas de negociación no impide que estos sean considerados posteriormente por el Regulador, siempre que se encuentren debidamente motivados, como ocurre en el presente caso.
276. Así, por lo expuesto, **se acoge parcialmente el comentario presentado por los Usuarios Intermedios**.
277. Sin perjuicio de lo anterior, debe señalarse que, de la revisión realizada a la información contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060” (adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa un mayor nivel de detalle respecto de la información de las inversiones del Terminal, lo cual puede permitir mayor precisión en el cálculo del costo por m² del área destinada al servicio. Por tal motivo, en atención al criterio de que, para el cálculo de dicho costo por m², solo se considerarán aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que además no estén consideradas dentro de las otras inversiones del servicio, se propone la incorporación de ajustes adicionales que permitirán introducir mayor precisión en la estimación de las inversiones destinadas a la Facilidad Esencial, siendo tales ajustes consistentes con el análisis presentado anteriormente. En la siguiente sección del presente informe se detallan dichos ajustes adicionales como parte del cálculo del costo por m².
- b.5) Sobre las partidas asociadas a los puentes de embarque
278. Las aerolíneas señalan que, sobre la base de la normativa contable vigente, las partidas asociadas a los puentes fijos ya se encuentran retribuidas o financiadas mediante la tarifa cobrada por el servicio de puentes de embarque, en tanto dichas partidas hacen referencia a un componente esencial de dicho servicio. Por ello, las aerolíneas mencionan que no correspondería la inclusión de tales conceptos en la determinación de los cargos de acceso. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“C. CON RESPECTO A LOS PUENTES DE EMBARQUE FIJOS

31. En la Norma Internacional de Contabilidad 16 (o la NIC 16) que trata sobre Propiedades, Planta y Equipo se precisan los componentes de los costos de un activo fijo. Al respecto precisa lo siguiente:

"Componentes del Costo

16 El costo de los elementos de propiedades, planta y equipo comprende:

- (a) Su precio de adquisición, incluidos los aranceles de importación y los impuestos indirectos no recuperables que recaigan sobre la adquisición, después de deducir cualquier descuento o rebaja del precio.
 - (b) Todos los costos directamente atribuibles a la ubicación del activo en el lugar y en las condiciones necesarias para que pueda operar de la forma prevista por la gerencia.
 - (c) La estimación inicial de los costos de desmantelamiento y retiro del elemento, así como la rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, la obligación en que incurre una entidad cuando adquiere el elemento o como consecuencia de haber utilizado dicho elemento durante un determinado periodo, con propósitos distintos al de producción de inventarios durante tal periodo."
32. En términos prácticos, la NIC 16 establece que toda infraestructura fija y permanente que resulte necesaria para instalar un activo y permitir su operación conforme a su finalidad prevista forma parte del costo del propio activo. Bajo este criterio, los puentes de embarque fijos constituyen un costo directamente atribuible a los equipos PLB, en tanto permiten que estos operen de acuerdo con las condiciones técnicas y funcionales definidas por el operador aeroportuario.
33. Los criterios de valorización de obras que son utilizados en el Perú van en la línea de lo que establece la NIC 16. En efecto, en el Anexo III.1 – Valores Unitarios a Costo Directo de Obras Complementarias e Instalaciones Fijas y Permanentes² (CAP, Lima Metropolitana y Callao), se reconoce como costo directo todas las partidas de obra civil, estructuras fijas e instalaciones permanentes que resulten indispensables para la ejecución material de un proyecto o para la implementación operativa de un equipo o sistema.
34. Bajo el marco normativo, la construcción de puentes fijos que tuvieron como finalidad posibilitar la instalación de PLB's, para asegurar las condiciones adecuadas de funcionamiento de estos equipos, constituye una obra complementaria fija en los términos definidos por la NIC 16. Estos elementos no pueden ser considerados obras provisionales ni auxiliares prescindibles, dado que su ausencia impediría su instalación conforme al diseño del terminal que fue elaborado por LAP.
35. En consecuencia, la partida "puentes fijos de embarque o área de conexión del Terminal con PLB" forma parte de los activos asociados al PLB puesto que, sin esta infraestructura, los PLB's no podrían operar bajo las condiciones que fueron establecidas por LAP. En este orden de ideas, los puentes fijos al ser un componente esencial de los PLB, ya se encuentran retribuidos o financiados mediante la tarifa de puentes de embarque, por lo que no corresponde incluirlos en la determinación de los cargos de acceso ni en ninguna otra tarifa adicional.

² Resolución Ministerial N° 277-2025-VIVIENDA."

[El énfasis es de origen.]

279. Como puede apreciarse, las aerolíneas señalan que, de acuerdo con la NIC 16, la inversión correspondiente a los puentes de embarque fijos constituye un costo directamente atribuible a los equipos PLB (*Passenger Loading Bridge*), en tanto permiten que estos operen de acuerdo con las condiciones técnicas y funcionales definidas por el operador aeroportuario. De este modo, las aerolíneas manifiestan que la inversión correspondiente a la construcción de puentes fijos ya se encuentra retribuida mediante la tarifa de puentes de embarque y, por tal motivo, no correspondería su inclusión en la determinación del Cargo de Acceso.
280. Al respecto, sobre la base del análisis efectuado en el acápite anterior, teniendo en cuenta que la infraestructura referida a los Puentes Fijos de Embarque no está comprendida

dentro del ámbito de la Facilidad Esencial que es materia del presente análisis, corresponderá excluir el concepto “Fixed Bridges (Puentes Fijos de Embarque)” del cálculo del costo por m². En tal sentido, **se acoge el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.6) Sobre las inversiones en balanzas

281. Las aerolíneas señalan que el Ositrán ha considerado un costo unitario que no cuenta con sustento verificable en cotizaciones de mercado, y que además el Regulador desestimó el análisis comparativo presentado por los Usuarios Intermedios sin demostrar porqué la información presentada por LAP tendría mayor validez que las cotizaciones obtenidas directamente de proveedores, ni acreditar que la información empleada corresponda a precios vigentes, competitivos o representativos del mercado. Según las aerolíneas, las balanzas son bienes de adquisición directa y su precio debe estar respaldado por evidencia de mercado, por lo que solicitan que el Ositrán brinde un mayor sustento respecto a la información empleada o, en caso contrario, realice un sondeo de mercado. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“44. En relación con el equipamiento, específicamente las balanzas, OSITRAN ha determinado un valor unitario que, según la revisión realizada, no cuenta con sustento verificable en cotizaciones de mercado. Dado que se trata de equipamiento especializado cuyo precio puede variar significativamente según marca, capacidad, certificaciones, procedencia y condiciones de garantía, resulta indispensable que el Regulador efectúe un sondeo de mercado actualizado que permita validar la razonabilidad del precio que está utilizando como referencia.

En comunicaciones previas, se remitió a OSITRAN un análisis comparativo basado en cotizaciones reales de proveedores, el cual reflejaba el comportamiento del mercado para este tipo de equipamiento. No obstante, dicho análisis fue desestimado bajo el argumento de que la información proporcionada por LAP constituía la “mejor información disponible”. Sin embargo, hasta la fecha, el Regulador no ha demostrado por qué dicha información tendría mayor validez técnica o económica que las cotizaciones obtenidas directamente de proveedores, ni ha acreditado que los valores utilizados correspondan a precios vigentes, competitivos o representativos del mercado.

La ausencia de un sustento objetivo y verificable genera un riesgo de distorsión en la valorización del equipamiento, especialmente considerando que las balanzas son bienes de adquisición directa y su precio debe estar respaldado por evidencia de mercado, no por referencias internas cuya metodología o trazabilidad no ha sido explicada. En consecuencia, resulta necesario que OSITRAN sustente formalmente la superioridad de la información utilizada o, en su defecto, realice un sondeo de mercado que permita validar o corregir el valor asignado, garantizando así la transparencia y consistencia del análisis regulatorio.”

[El énfasis es de origen.]

282. Al respecto, debe señalarse que, tal como se indicó en la Propuesta del Ositrán, la proyección de inversiones en balanzas tomó como referencia el costo unitario presentado en la propuesta de LAP, el cual se determinó a partir del costo unitario de las balanzas considerado en el Mandato de Acceso emitido por el Ositrán en el año 2022, ajustado por un crecimiento promedio anual de 2% hasta el horizonte del flujo de caja descontado. De acuerdo con lo manifestado por LAP en su propuesta, a diferencia del resto de las inversiones en activos destinadas a la Facilidad Esencial, en el caso de las Balanzas, al encontrarse incluidos dentro del sistema de fajas BHS del nuevo Terminal, no se disponía del detalle específico de los montos de inversión, por lo cual se planteó el empleo de una proxy basada en información del Mandato de Acceso del año 2022.
283. Sobre este punto, es importante mencionar que, como parte de su solicitud de Mandato de Acceso, los Usuarios Intermedios presentaron su propuesta de Cargo de Acceso contemplando un criterio similar para la proyección de inversiones en balanzas¹⁰¹. Es decir, al ser este criterio un aspecto común en las propuestas presentadas por las partes, se

¹⁰¹ Este aspecto fue señalado en la nota a pie N° 64 del Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN.

consideró pertinente su adopción en la Propuesta del Ositrán.

284. Ahora bien, en los comentarios a la Propuesta del Ositrán remitidos en la presente etapa del procedimiento, las aerolíneas manifiestan que el Ositrán ha considerado un costo unitario que no cuenta con sustento verificable en cotizaciones de mercado y que, además, desestimó el análisis que estas elaboraron como parte de sus comentarios al Informe N° 0010-2025-GRE-OSITRAN, análisis que, según señalan, estaría basado en cotizaciones obtenidas directamente de proveedores y reflejaría el comportamiento del mercado para este tipo de equipamiento.
285. Al respecto, debe reiterarse que el criterio considerado para la proyección de inversiones en balanzas en la Propuesta del Ositrán se sustentó en que, por un lado, no se disponía del monto específico correspondiente al referido equipo, en tanto sus costos estarían integrados dentro de la inversión del sistema de fajas BHS del nuevo Terminal, de acuerdo con lo señalado por LAP, y por otro lado, dicho criterio se encontró contemplado de manera similar en las propuestas presentadas de las partes, razón por la cual se consideró pertinente incorporarla en la Propuesta del Ositrán¹⁰². De ese modo, para la elaboración de la Propuesta del Ositrán, se tomó en consideración la información más relevante alcanzada por las partes en sus propuestas para efectos de proyectar las inversiones en balanzas.
286. Sobre este punto, respecto al análisis comparativo mencionado por las aerolíneas, como se indicó previamente, este fue remitido en el marco de los comentarios al Informe N° 0010-2025-GRE-OSITRAN, el cual consistió en la tabla que se detalla a continuación:

Ilustración 6 Análisis comparativo elaborado por las aerolíneas respecto al costo unitario de balanzas para el servicio de Check-In en el AIJC

Tipo de Balanza	Precio USD
Balanza Electrónica Accura Weighing 30kg	200
Balanza Electrónica Analítica 5kgx0.1 Importaciones Leon G.I	255
Balanza Electrónica Torrey Lpcr T 40 Importaciones Leon G.I	255
Balanza Electrónica Cas Pr-30kg/korea Importaciones Leon G.I	280
Balanza Electrónica Yaohua Xk 300 Kg Importaciones Leon G.I	285
Balanza Electrónica De 150kg	105
Balanza Electrónica Excell 100 Kg / Importaciones Leon G.I	450
Balanza Electrónica Excell Tblp 30 Kg Importaciones Leon G.I	565
Balanza Electrónica De 300kg	176
Balanza Electrónica E-accura Wq 300kg Importaciones Leon G.I	650
Balanza Electrónica Mecánica 500 Kg Importaciones Leon G.I	700
Balanza De Mesa Electrónica Conexión Usb Pc Máx. 40 Kg	216
Balanza Electrónica Mecánica 500kg E-accura Importaciones Leon G.I	899
Balanza Electrónica De Tejido Digital De 1000g/0.01g, ...	298
Balanza Electrónica De Precios Lpc40l, Batería Recarg...	485
Balanza Electrónica Ganadera 2tn Importaciones Leong.I	2550
Balanza Electrónica Rampa5 T E-accura Importaciones Leon G.I	2550
Promedio	307

Fuente: <https://listado.mercadolibre.com.pe/balanzas-electronicas>

Fuente: Documento "Comentarios al Servicio de Alquiler de Mostradores en el Servicio de Check In en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, 2025", presentado por las aerolíneas.

287. En sus comentarios remitidos en la presente etapa del procedimiento, las aerolíneas señalan que dicho análisis comparativo estaría basado en cotizaciones obtenidas directamente de proveedores y reflejaría el comportamiento del mercado para este tipo de equipamiento. No obstante, como puede apreciarse en la tabla que presentaron, por un lado, la información utilizada toma como fuente la página web [mercadolibre.com.pe](https://listado.mercadolibre.com.pe), lo cual no correspondería a cotizaciones directas preparadas por proveedores para proyectos de inversión de la envergadura del nuevo Terminal del AIJC; y por otro lado, la relación de

¹⁰² Este aspecto también fue tenido en cuenta en otros componentes del modelo en los cuales las partes coincidieron al momento de presentar sus propuestas de Cargos de Acceso. Así, por ejemplo, en el caso de la proyección de demanda, la Propuesta del Ositrán considera el uso de las tasas de crecimiento del tráfico de pasajeros proyectado por LAP debido a las partes coincidieron en su utilización; mientras que, en el caso del horizonte de evaluación del flujo de caja, la Propuesta del Ositrán considera un período de cinco (5) años debido a que dicho plazo fue considerado por ambas partes en sus propuestas presentadas.

equipos considerados estaría referida a balanzas de uso industrial o mercantil, por lo que el comportamiento del mercado que señalan estaría acotado únicamente a dicho tipo de equipamiento.

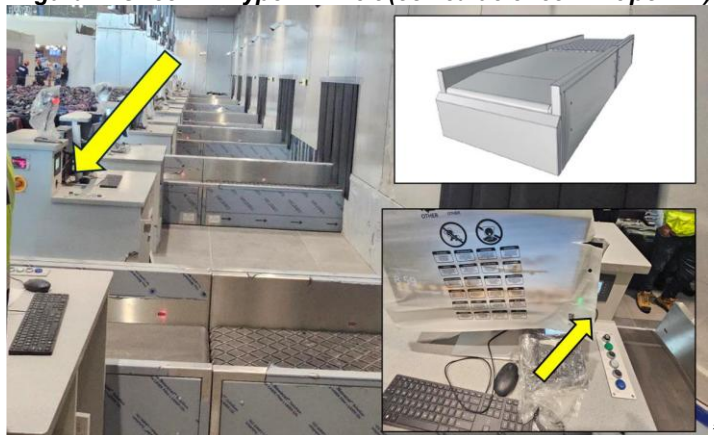
288. Sobre este aspecto, debe indicarse que, en su Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, LAP señala que las balanzas integradas al sistema de fajas BHS son del tipo *Check-in Type A-2 Belts* (correas de check-in tipo A-2), las cuales cumplen con estándares internacionales e incorporan transportadores montados entre paneles de acero inoxidable, con un marco de suelo que integra canalización de cables y con un diseño uniforme en el cual un primer transportador, que presenta una superficie inclinada, se integra con un segundo transportador, que es recto y está equipado con motores de 0,18 o 0,37 kW. Asimismo, LAP menciona que la capacidad de carga del equipo es de 150 kg/m (estática) y 50 kg por maleta (dinámica), con velocidades de 0.35 m/s para pesaje y etiquetado y 0.63 m/s para despacho. En efecto, el Concesionario indicó lo siguiente:

“Respecto a la especificación técnica de las balanzas integradas, según el proveedor Vanderlande, contratado por Inti Punku, las Check-in Type A-2 Belts (correas de check-in tipo A-2) cumplen con estándares internacionales e incorpora transportadores montados entre paneles de acero inoxidable, con un marco de suelo que integra canalización de cables, asegurando una tolerancia de suelo de 3 mm por grupo de counters. Los transportadores tienen un diseño uniforme: el primer transportador presenta una superficie inclinada, mientras que el segundo es recto y está equipado con motores de 0.18 o 0.37 kW. La capacidad de carga es de 150 kg/m (estática) y 50 kg por maleta (dinámica), con velocidades de 0.35 m/s para pesaje y etiquetado y 0.63 m/s para despacho. En cuanto a los materiales empleados, la estructura tiene un recubrimiento de pintura epóxica en gris antracita (RAL 7016), mientras que los paneles visibles son de acero inoxidable AISI 304, con un acabado liso y de alta durabilidad.

El funcionamiento es manual mediante un panel de control en cada mesa, equipado con fotocélulas integradas y una opción de función reversa. También permite la verificación automática de dimensiones y ofrece la opción de incluir un transportador colector bidireccional con dispositivo de vuelco adicional, garantizando así un manejo eficiente, seguro y fácil del equipaje. En dicho panel, se brinda el detalle del peso del equipaje que ha sido pesado mediante la balanza.

A continuación, se presenta una imagen de dichos equipos:

Figura 7. Check-in Type A-2 Belt (correa de check-in tipo A-2)



[El subrayado es nuestro.]

289. Así, teniendo en cuenta ello, el análisis comparativo presentado en su oportunidad por las aerolíneas, podría estar reflejando el comportamiento de un mercado específico de balanzas de uso industrial o mercantil; sin embargo, sus conclusiones no pueden ser extrapoladas al presente caso, toda vez que, como se señaló anteriormente, el tipo de balanzas consideradas por LAP como parte de la Facilidad Esencial presentan

características y configuraciones técnicas específicas por la función que cumplen dentro de la operación aeroportuaria. Sumado a ello, si se considera que en toda infraestructura aeroportuaria existen protocolos de seguridad definidos para la instalación de equipamiento empleado en las operaciones del aeropuerto, el mercado en el cual se pueda llevar a cabo la adquisición de ese tipo de equipos por parte de los operadores aeroportuarios posiblemente estará conformado por empresas que les garanticen determinados estándares de seguridad, calidad y eficiencia, en comparación a otros tipos de industrias o sectores de la economía.

290. Por otro lado, con relación al argumento de las aerolíneas referido a que la inversión en balanzas considerada en la Propuesta del Ositrán no contaría con un sustento verificable en cotizaciones de mercado, aspecto indispensable para validar la razonabilidad del costo unitario que se tomó como referencia, debe reiterarse que en la Propuesta del Ositrán se consideró razonable efectuar la proyección de inversiones en balanzas a partir de las propuestas presentadas de las partes, las cuales coincidieron en aplicar el criterio de tomar el costo unitario de las balanzas considerado en el Mandato de Acceso emitido por el Ositrán en el año 2022, ajustado por un crecimiento promedio anual de 2% hasta el horizonte del flujo de caja descontado. Así, la proyección de la inversión se basó en la información más relevante alcanzada por las partes en sus propuestas de Cargo de Acceso, la cual no involucró algún tipo de información adicional como la indicada por las aerolíneas.
291. Sin perjuicio de ello, y en atención a los comentarios presentados, se llevó a cabo un sondeo general respecto al equipo analizado, procurando mantener en dicha búsqueda las características y/o funcionalidades que presentan las balanzas que forman parte de la Facilidad Esencial en el nuevo Terminal. Para ello, se efectuó una búsqueda en internet de equipos transportadores de equipaje facturado ("*Baggage check-in conveyor*") o equipos similares, los cuales deben contar, principalmente, con un sistema de pesaje electrónico y cintas de transporte del equipaje que permitan su integración con el sistema BHS del aeropuerto, para luego consultar su precio unitario. Cabe precisar que se descartaron resultados que redirigían a tiendas on-line, tales como Alibaba.com o Made-in-china.com, en las cuales se ofertan equipos de características similares al analizado, pero que no garantizan estándares de seguridad, calidad y eficiencia requeridos para su implementación en terminales aéreas.
292. Como resultado de la búsqueda, se identificaron diversas empresas especializadas en la provisión de equipos de características similares al analizado y que, además, evidenciaban tener experiencia en el sector aeroportuario¹⁰³. Así, se procedió con la consulta a dichos proveedores a través de los canales de contacto disponibles en sus respectivas páginas web (correo electrónico corporativo o, en caso de no contarse, el formulario de contacto que se disponga)¹⁰⁴.
293. Del total de consultas realizadas, únicamente se pudo obtener respuesta de la empresa CITConveyors, quienes señalaron que una plataforma de pesaje independiente (certificada) costaría aproximadamente 3 500 euros EXW de fábrica¹⁰⁵, mientras que un sistema de pesaje que incluye el transportador de pesaje (etiqueta) más el transportador de inducción (panel de control local certificado, no integrado en un sistema) costaría

¹⁰³ En particular, algunas de las empresas identificadas en la búsqueda realizada fueron: ALSTEF Group, Robson Handling Technology, CITConveyors, Matrex Airport, Material Handling Systems, Pteris Global, Vanderlande, entre otras.

¹⁰⁴ En el Anexo N° 4 del presente informe se presenta un mensaje tipo a través del cual se manifestó el interés de esta Gerencia por disponer de la información de precios de los equipos que ofrecen.

¹⁰⁵ Cuyas características pueden observarse en: <https://www.airportconveyors.eu/check-in-desk-weigh-in-platform-airport> (Última revisión: 18.02.2026).

aproximadamente 8 500 euros EXW de fábrica¹⁰⁶, siendo que, además, los precios pueden variar según las dimensiones y especificaciones de los equipos¹⁰⁷.

294. Cabe indicar que, al revisar el detalle de las características del sistema de pesaje que provee la empresa CITConveyors, pueden apreciarse similitudes con los equipos implementados por LAP como parte de la Facilidad Esencial. Así, considerando la información proporcionada por CITConveyors, el costo de una balanza de las características que presentan los equipos instalados en el AIJC ascendería a alrededor de 8 500 euros (o 10 000 USD, aproximadamente), sin considerar otros costos logísticos que deba asumir el comprador, debido a que el precio considera la entrega del producto en fábrica.
295. De este modo, de la búsqueda realizada, y considerando la información recogida a la fecha de elaboración del presente informe, se aprecia que el costo unitario considerado para la proyección de inversiones en balanzas dentro de la Propuesta del Ositrán representa un monto inferior al precio cobrado por una empresa proveedora de este tipo de equipamientos especializados para el sector aeroportuario. Ello, sin tener en cuenta que la adquisición, traslado e instalación del equipo acarrea diversos conceptos adicionales que posiblemente no estén capturados en la cotización del proveedor.
296. Cabe indicar que, en la medida en que, a la fecha del presente informe, solo se dispone de la información proporcionada por un único proveedor, no resultaría metodológicamente consistente emplear el precio manifestado por la empresa CITConveyors como una *proxy* del costo unitario de las balanzas. En tal sentido, en tanto no se disponga de mejor información, y considerando que el criterio de tomar el costo unitario de las balanzas considerado en el Mandato de Acceso emitido por el Ositrán en el año 2022 fue un aspecto concordante en las propuestas presentadas de las partes, se considera pertinente mantenerlo en la Propuesta del Ositrán.
297. Así, sobre la base de lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.7) Sobre la proyección de inversiones en monitores y puntos y puertos de red

298. Las aerolíneas manifiestan no encontrarse de acuerdo con los montos considerados por el Regulador por concepto de monitores y puertos de red, señalando que el Regulador no habría proporcionado un sustento técnico detallado que justifique el incremento del 68% en el costo total de estos activos, resultante de comparar los Informes N° 010-2025-GRE-OSITRAN y N° 125-2025-GRE-OSITRAN. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“45. No estamos de acuerdo con los presupuestos asignados a los monitores y a los puertos de red que el Regulador ha considerado en la determinación del cargo de acceso. La razón principal es el incremento significativo e injustificado que se observa en los costos de estos activos entre las distintas versiones del análisis regulatorio. Dado que se trata de equipamiento tecnológico cuyo precio debe estar sustentado en cotizaciones verificables y trazables, resulta indispensable que cualquier variación relevante cuente con una justificación técnica y económica clara, lo cual no ha sido presentado por el Regulador.

En efecto, al comparar el Informe N° 00010-2025-GRE-OSITRAN con el Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN, se evidencia un incremento del 68% en el costo total de estos activos, pasando de USD 7,985 a USD 13,399. Esta variación es sustancial y no puede atribuirse a ajustes menores o a fluctuaciones normales del mercado. El caso más crítico es el de los monitores, cuyo costo unitario se incrementa de USD 715 a USD 5,956, lo que representa un aumento superior al 1,000%. Un incremento de esta magnitud exige un

¹⁰⁶ Cuyas características pueden observarse en: <https://www.airportconveyors.eu/check-in-conveyors> (Última revisión: 18.02.2026).

¹⁰⁷ Ver Anexo N° 4.

sustento técnico detallado —ya sea por cambios en las especificaciones, en la marca, en la tecnología, en la procedencia o en las condiciones de garantía—, el cual no ha sido proporcionado por el Regulador.

Esta variación extraordinaria refuerza la necesidad de contar con fuentes de mercado verificables, metodologías consistentes y criterios de valorización transparentes. Sin dicha trazabilidad, los valores incorporados en el cargo de acceso podrían no reflejar el costo real de adquisición del equipamiento, generando distorsiones en la determinación tarifaria y afectando la razonabilidad del análisis regulatorio.”

[El énfasis es de origen.]

299. Asimismo, respecto a la inversión en monitores, las aerolíneas señalan que el Regulador está incorporando una serie de conceptos adicionales y los costos indirectos del contratista que introducirían distorsiones en la valorización del equipamiento. Las aerolíneas indican que la instalación de los monitores se limita al montaje superficial, conexión a puntos de energía y datos, y configuración dentro del sistema ICT por lo que no correspondería la aplicación del porcentaje de costos indirectos asociados a obras civiles. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

*“46. Sin perjuicio de lo señalado previamente, al analizar los presupuestos utilizados por OSITRAN en su propuesta se observa que el Regulador incorpora una serie de conceptos adicionales al costo base de los monitores. Como resultado, el valor unitario de cada monitor se incrementa aproximadamente en USD 1,296, monto al cual posteriormente se le aplica el mark-up del 37.18%, generando un aumento más que significativo del costo final. **Esta práctica introduce distorsiones en la valorización del equipamiento tecnológico.***

En particular, se identifica que OSITRAN ha incluido componentes que no corresponden a la naturaleza del bien y que, en algunos casos, constituyen duplicidades. El ejemplo más evidente es la categoría “Installation & Civil Works”, la cual no es aplicable a la instalación de monitores. Esta categoría está diseñada para partidas directas de obra civil, es decir, actividades que implican construcción, intervención física en la infraestructura o integración estructural de elementos permanentes. Entre estas partidas se encuentran:

- *Movimiento de tierras*
- *Cimentaciones, estructuras, concreto y acero*
- *Albañilería, tabiquería y drywall*
- *Instalaciones eléctricas, sanitarias y mecánicas*
- *Canalizaciones, bandejas y ductos*
- *Acabados*
- *Equipos fijos que quedan integrados al edificio*

Ninguna de estas actividades guarda relación con la instalación de monitores. La colocación de un monitor es una actividad tecnológica de montaje superficial, que consiste en fijar el equipo a un soporte (cuando corresponde), conectarlo a puntos de energía y datos previamente habilitados, y realizar su configuración lógica dentro del Sistema ICT. No requiere obra civil, no demanda intervención estructural, no utiliza cuadrillas de construcción ni genera riesgos constructivos que justifiquen la aplicación de costos indirectos asociados a infraestructura.

Por lo tanto, la inclusión de “Installation & Civil Works” en la valorización de monitores no solo es técnicamente incorrecta, sino que además sobrecarga el costo del equipamiento con partidas que no corresponden a su naturaleza. En consecuencia, la colocación de monitores NO forma parte del presupuesto de Installation & Civil Works, y dichos conceptos deben ser excluidos para asegurar una valorización coherente, trazable y alineada con la realidad técnica del proyecto.

47. Con respecto a:

Services

- Design and Engineering
- Project Management
- Integration development

- Training
- SAT
- Integration test

Los servicios enumerados —Design and Engineering, Project Management, Integration Development, Training, SAT e Integration Test— **corresponden inequívocamente a servicios profesionales y de integración tecnológica, no a actividades de obra civil ni a instalaciones físicas convencionales.** Estos conceptos forman parte de un proceso especializado de diseño, configuración, validación y puesta en marcha de sistemas tecnológicos, cuya ejecución requiere personal técnico calificado, metodologías normadas, herramientas de precisión y protocolos de interoperabilidad, **pero no involucra trabajos constructivos, manipulación de materiales de obra ni riesgos físicos asociados al entorno edificio.**

En consecuencia, estos servicios no generan los mismos gastos generales ni comparten la estructura administrativa del constructor, como sí ocurre en partidas de obra civil. Tampoco están sujetos a los riesgos constructivos que justifican la aplicación del factor del 37.1%, el cual fue diseñado para cubrir costos indirectos tales como supervisión de obra, logística de campo, seguros de construcción, administración de cuadrillas, almacenaje de materiales, entre otros componentes propios del entorno constructivo.

Aunque el contrato pueda agrupar estos rubros dentro del paquete ICT (Information and Communication Technologies), su naturaleza funcional y técnica no se altera. La inclusión contractual no modifica el carácter profesional y no constructivo de estos servicios, por lo que no corresponde aplicar el 37.1% sobre ellos. Hacerlo implicaría una distorsión metodológica, trasladando costos indirectos que no se originan en este tipo de actividades, y comprometiendo la trazabilidad y coherencia del análisis económico.

48. **En el caso específico de los monitores, es fundamental establecer que se trata de equipamiento tecnológico de provisión directa, cuya instalación no implica actividades constructivas, ni genera gastos indirectos asociados a obra civil.** Los monitores son dispositivos de visualización que forman parte del sistema de integración tecnológica, y su incorporación al proyecto responde a criterios de funcionalidad, compatibilidad operativa y diseño de interfaz, no a procesos constructivos ni a infraestructura física.

A diferencia de componentes como canalizaciones, estructuras de soporte o instalaciones eléctricas pesadas, los monitores no requieren trabajos de albañilería, tendido de ductos, perforaciones estructurales ni supervisión de campo. Su instalación se limita, en la mayoría de los casos, a montaje superficial, conexión a puntos de energía y datos previamente habilitados, y configuración lógica dentro del sistema ICT. Por tanto, no utilizan la estructura administrativa del constructor, ni demandan logística de obra, cuadrillas de instalación civil, seguros de construcción, ni otros elementos que justifiquen la aplicación del factor de gastos generales del 37.1%.

Este porcentaje fue diseñado para cubrir costos indirectos propios de la obra civil —como supervisión técnica, administración de campo, almacenaje de materiales, gestión de residuos, seguridad en obra, entre otros— y no corresponde trasladarlo a partidas que, como los monitores, no generan dichos costos ni están expuestas a los riesgos constructivos que lo justifican.

Aunque el contrato incluya los monitores dentro del paquete ICT, su naturaleza como equipamiento tecnológico no cambia, y por lo tanto deben ser excluidos del factor de obra civil. Esta exclusión permite una valorización más precisa y coherente con la realidad técnica del proyecto, evitando sobre costos injustificados y manteniendo la trazabilidad metodológica del análisis económico.

En ese sentido, el costo valorizado de los monitores queda en USD 3,940, sin aplicación del 37.1% al monitor, servicios y excluyendo “installation & civil works”, lo cual refleja correctamente su carácter de provisión tecnológica directa y no constructiva (Ver Cuadro N° 5).

CUADRO N°5 : ESTIMACIÓN DEL COSTO DEL MONITOR PARA EL SERVICIO EN CUESTION

Concepto	Inf. LAP Total (USD)	% asig.	Total Unidades	Inv. Proyectada Costo Unit. (USD)
Costo Directo (a)				3,930
Equipment: Monitor LCD 49-inches with integrated controller				
- Field Equipment	1,364,416	100.0%	448	3,046
- Spare Parts	86,449	45.2%	448	87
Installation & Civil Works				
- Installation works	88,154	84.0%	448	0
- Standar brackets for wall installation	106,595	96.8%	418	0
Services				
- Design and Engineering	156,695	84.0%	448	294
- Project Management	175,882	84.0%	448	330
- Integration development	26,755	84.0%	448	50
- Training	5,543	84.0%	448	10
- SAT	10,979	84.0%	448	21
- Integration test	5,543	84.0%	448	10
Warranty & Maintenance	43,811	84.0%	448	82
Costo Indirecto (b)	<i>Ratio EPC:</i>	<i>0.00%</i>		0
Costo unitario total por monitor (a+b)				3,930

Fuente: OSITRAN. Elaboración: AETA

[El énfasis es de origen.]

300. Entre tanto, en el caso de la inversión en puntos y puertos de red, las aerolíneas señalan que no correspondería aplicar el porcentaje de costos indirectos asociados a obras civiles o instalaciones eléctricas tradicionales debido a que los puertos de red son un sistema tecnológico especializado. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“49. En relación con los puntos de red y los puertos LAN, es importante precisar que estos elementos no corresponden a partidas de obra civil ni a instalaciones eléctricas convencionales. Por el contrario, forman parte integral de un sistema tecnológico especializado, el cual se compone de un conjunto de subsistemas interrelacionados: sistema de cableado estructurado, sistema de comunicaciones, sistema de datos y sistemas especiales.

Por consiguiente, al tratarse de un sistema tecnológico especializado, cuya instalación, configuración y validación se rigen por estándares internacionales de cableado estructurado (como TIA/EIA-568, ISO/IEC 11801 y afines), no corresponde aplicar el porcentaje del 37.18% asignado a partidas de obra civil o instalaciones eléctricas tradicionales. Dicho porcentaje fue definido para actividades que involucran procesos constructivos, manipulación de materiales de obra, trabajos de albañilería, canalizaciones pesadas, tendido de tuberías eléctricas, montaje de tableros de fuerza, entre otros componentes propios de la infraestructura física.

En contraste, los sistemas de datos y comunicaciones requieren procedimientos completamente distintos: mediciones de desempeño por categoría, certificación con equipos especializados (Fluke u otros), pruebas de continuidad y atenuación, control de radio de curvatura, gestión de interferencias electromagnéticas, etiquetado normado, administración en racks y patch panels, así como la integración lógica y física con switches y equipos activos. Estas actividades no generan obra civil ni implican cargas indirectas asociadas a procesos constructivos tradicionales; más bien, demandan mano de obra técnica especializada, herramientas de precisión y protocolos de instalación orientados al rendimiento del sistema, no a la infraestructura edilicia.

Aplicar el 37.18% a estos componentes tecnológicos produciría una sobrevaloración artificial, pues trasladaría costos indirectos que no se originan en este tipo de sistemas. En consecuencia, y conforme a la naturaleza técnica del cableado estructurado y de los sistemas de comunicaciones, corresponde excluir dicho porcentaje para mantener la coherencia metodológica, la trazabilidad del análisis y la correcta valorización del proyecto (ver Cuadro N° 6).

CUADRO N° 6: INVERSIONES EN PUNTOS DE RED EN EL SERVICIO EN CUESTIÓN

a. Presupuesto

Concepto	Inf. LAP Total (USD)	% asig.	Total Unidades	Inv. Proyectada Costo Unit. (USD)
Costo Directo (a)	7,378,407	100.0%	10,000	738
Costo Indirecto (b)	Ratio EPC:	0.00%		0
Costo unitario (a+b)				738

4. Inversión: Puntos de Red (Structured Cabling System)

a. Presupuesto

Concepto	Inf. LAP Total (USD)	% asig.	Total Unidades	Inv. Proyectada Costo Unit. (USD)
Costo Directo (a)	5,141,928	100.0%	10,000	514
Costo Indirecto (b)	Ratio EPC:	0.00%		0
Costo unitario (a+b)				514

Fuente: OSITRAN. Elaboración: AETA.

[El énfasis es de origen.]

301. Lo manifestado por las aerolíneas se resume en los siguientes puntos:

- Cualquier variación en el costo de los monitores y los puertos de red debe contar con una justificación debido a que son equipamientos tecnológicos cuya valorización debe estar sustentada en cotizaciones verificables y trazables.
- En el caso de la inversión en monitores:
 - No se observa el sustento detallado respecto al incremento del costo unitario de USD 715 a USD 5 956, al comparar los Informes N° 0010-2025-GRE-OSITRAN y N° 0125-2025-GRE-OSITRAN.
 - En la Propuesta del Ositrán se incorporan categorías de gasto adicionales al costo de cada monitor y, adicionalmente, se aplica el porcentaje de costos indirectos del contratista. Dichas adiciones distorsionan el valor del equipo debido a que no corresponden a la naturaleza del bien y, en algunos casos, constituyen duplicidades. En específico, en la Propuesta del Ositrán se incorporan las siguientes categorías:
 - “*Installation & Civil Works*”: Esta categoría no es aplicable a la instalación de monitores debido a que está diseñada para partidas directas de obra civil y actividades que implican construcción, intervención física en la infraestructura o integración estructural de elementos permanentes. En el caso de la colocación de un monitor no se requiere de obras civiles, ni demanda intervención estructural o el uso de cuadrillas de construcción, ni genera riesgos constructivos que justifiquen la aplicación de costos indirectos asociados a infraestructura. Por tal motivo, el concepto de “*Installation & Civil Works*” debe ser excluidos de la valorización.
 - “*Services*”: Esta categoría comprende los servicios de “*Design and Engineering*”, “*Project Management*”, “*Integration Development*”, “*Training*”, “*SAT*” e “*Integration Test*”, los cuales corresponden a servicios profesionales y de integración tecnológica, y no a actividades de obra civil ni a instalaciones físicas convencionales que involucra trabajos constructivos, manipulación de materiales de obra ni riesgos físicos asociados al entorno del edificio, por lo cual no se justifica la aplicación del porcentaje de costos indirectos, ya que dicho porcentaje está diseñado para cubrir costos indirectos tales como supervisión de obra, logística de campo, seguros de construcción, administración de cuadrillas, almacenaje de materiales, entre otros componentes propios del entorno constructivo. Por tal motivo, el concepto de “*Services*”, si bien se

considera como parte del costo directo, no debe estar sujeto a la aplicación del porcentaje de costos indirectos.

- Monitores: Se trata de equipamientos de provisión directa, cuya instalación no implica actividades constructivas, ni genera gastos indirectos asociados a obra civil, ya que se limita al montaje superficial, conexión a puntos de energía y datos previamente habilitados, y configuración lógica dentro del sistema ICT. No se justifica la aplicación del porcentaje de costos indirectos debido a que en su instalación no utilizan la estructura administrativa del constructor, ni demandan logística de obra, cuadrillas de instalación civil, seguros de construcción, ni otros elementos asociados a dicho porcentaje. Por tal motivo, el costo de los Monitores no debe estar sujeto a la aplicación del porcentaje de costos indirectos.

- En el caso de la inversión en los puntos de red y los puertos LAN:
 - No se observa el sustento respecto al incremento del costo al comparar los informes N° 0010-2025-GRE-OSITRAN y N° 0125-2025-GRE-OSITRAN.
 - En la Propuesta del Ositrán se aplica el porcentaje de costos indirectos del contratista sobre el costo directo la inversión en puntos y puertos de red. Sin embargo, dichos elementos no corresponden a partidas de obra civil ni a instalaciones eléctricas convencionales, sino que forman parte integral de un sistema tecnológico especializado, el cual se compone de un conjunto de subsistemas interrelacionados: sistema de cableado estructurado, sistema de comunicaciones, sistema de datos y sistemas especiales. No corresponde aplicar el porcentaje de costos indirectos asignado a partidas de obra civil o instalaciones eléctricas tradicionales, ya que los sistemas de datos y comunicaciones no generan obra civil ni implican cargas indirectas asociadas a procesos constructivos tradicionales, sino que demandan mano de obra técnica especializada, herramientas de precisión y protocolos de instalación orientados al rendimiento del sistema, y no a la infraestructura del edificio.

302. Con relación a los comentarios relacionados con **los monitores**, conviene mencionar que, en el Informe N° 010-2025-GRE-OSITRAN, la proyección del monto de inversión en monitores tomó como referencia la información del costo unitario por la adquisición de monitores correspondiente a lo presupuestado por LAP para la renovación de monitores destinados a la Facilidad Esencial en el año 2024, siendo que dicho costo unitario ascendía a USD 715¹⁰⁸. Al respecto, y tal como fue señalado en el referido informe, el empleo de dicho costo unitario para efectos de la propuesta elaborada por el Regulador se sustentó en que, en dicha oportunidad, este representaba la mejor información disponible relacionada con la Facilidad Esencial, a diferencia de los montos presentados tanto por LAP como por las aerolíneas en sus respectivas propuestas de Cargo de Acceso.
303. Sin embargo, debe señalarse que, de manera posterior a la emisión del Informe N° 010-2025-GRE-OSITRAN, y tal como se indicó en la Propuesta del Ositrán (Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN), a través de la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278, LAP manifestó que, además del costo del monitor propiamente, se estarían presentando otros conceptos adicionales que formarían parte de la inversión en dichos equipos tales como los costos asociados a la implementación, instalación y puesta en marcha de los dispositivos, además de los costos indirectos del contratista referidos a su gestión administrativa y operativa en el marco del proyecto del nuevo Terminal. Al respecto, luego de la revisión de la documentación presentada por el Concesionario, se consideró

¹⁰⁸ En dicha oportunidad, la documentación fue presentada por LAP en la Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014, de fecha 30 de mayo de 2022.

adecuado tomar como referencia la información presentada por LAP para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, no sin antes efectuar diversos ajustes referidos a la asignación de los conceptos de costo directo, con lo cual, sumado al concepto de costos indirectos del contratista, para la Propuesta del Ositrán se determinó un costo unitario de monitores de USD 5 956.

304. Cabe añadir además que, de acuerdo con lo desarrollado en el Informe N° 069-2025-GRE-OSITRAN, en el cual se analizaron los comentarios presentados a la propuesta elaborada en el Informe N° 010-2025-GRE-OSITRAN, existen diferencias en las características del dispositivo implementado por LAP en el nuevo Terminal y el dispositivo que fue tomado inicialmente como referencia para la estimación del costo unitario. En particular, de acuerdo con lo señalado por LAP en su Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, los dispositivos implementados en el nuevo Terminal corresponden a monitores LCD de 49 pulgadas con controlador integrado cuya resolución puede variar entre Full HD (1920x1080) y 4K (3840x2160), mientras que, de acuerdo con el sustento presentado por LAP en su Carta N° C-LAP-GSC-2022-0014 (de fecha 30 de mayo de 2022, remitido en el marco de la fijación del Cargo de Acceso en el año 2022), los dispositivos instalados en el antiguo Terminal corresponden monitores profesionales LED de la marca Samsung de 43 pulgadas con resolución Ultra HD 4K (3840 x 2160).
305. Así, como puede apreciarse, para la elaboración de su propuesta (tanto en el Informe N° 010-2025-GRE-OSITRAN, como en el Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN), el Regulador siempre tomó en consideración la mejor información disponible relacionada con la Facilidad Esencial, siendo que, para el caso del Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN, se pudo contar con un mayor detalle respecto de los monitores efectivamente implementados en el nuevo Terminal, lo cual quedó reflejado en el costo unitario de monitores considerado en la Propuesta del Ositrán.
306. Por tal motivo, contrariamente a lo manifestado por las aerolíneas, el incremento del costo unitario de los monitores sí contó con el sustento correspondiente, el cual se basó en la mejor información disponible relacionada con la Facilidad Esencial al momento de elaborar la propuesta de Cargo de Acceso.
307. Ahora bien, y sin perjuicio de lo anterior, con relación a lo manifestado por las aerolíneas respecto a que en la Propuesta del Ositrán se han incorporado gastos adicionales al costo de cada monitor, además del porcentaje de costos indirectos del contratista, los cuales estarían distorsionando la valorización del equipo, debe indicarse que, conforme al sustento remitido por LAP en su Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278 (recibida el 27 de febrero de 2025), los costos adicionales incorporados como parte de la inversión en monitores están referidos a aquellos costos asociados a la implementación, instalación y puesta en marcha de los dispositivos, lo cual incluye también los costos indirectos del contratista referidos a su gestión administrativa y operativa. Es decir, la inversión correspondiente a los monitores abarcaría no solo el costo de los dispositivos como tal sino también todos aquellos gastos llevados a cabo en el marco de su adquisición, instalación y puesta en funcionamiento, esto considerando que la referida inversión toma lugar en el marco del proyecto de construcción del nuevo Terminal.
308. No obstante, en sus comentarios, las aerolíneas plantean que las categorías de *"Installation & Civil Works"*, *"Services"* y Monitores, involucrados en la inversión en monitores destinados a la Facilidad Esencial, deberían tener un tratamiento diferente al considerado en la Propuesta del Ositrán. Al respecto, debe señalarse lo siguiente:
- En el caso de la categoría de *"Installation & Civil Works"*, las aerolíneas plantean su exclusión total de la inversión en monitores bajo el argumento de que dicha categoría estaría contemplando partidas de obra civil y actividades que implican construcción, intervención física en la infraestructura o integración estructural de elementos permanentes. Sobre el particular, debe aclararse que, tal como se detalló en la Propuesta del Ositrán, dentro de la categoría de *"Installation & Civil Works"*,

se identificaron dos conceptos: “*Installation Works*” y “*Standard brackets for wall installation*”, además del concepto “*Cabinets IP54 for make-up area & exterior monitors*”, el cual no fue considerado como parte de la inversión asignada a la Facilidad Esencial debido a que los costos de esta cuenta están asignados únicamente a “*Field devices Landside WP3*”. Es decir, la categoría de “*Installation & Civil Works*” estaría capturando únicamente los gastos por trabajos de instalación de los dispositivos (“*Installation Works*”) y los soportes sobre los que son colocados (“*Standard brackets for wall installation*”), siendo que dichos gastos son prorrateados entre todos los dispositivos instalados en el Terminal, tal como se indicó en la Propuesta del Ositrán.

Por tanto, contrariamente a lo manifestado por las aerolíneas, para el caso de la inversión en monitores, la categoría de “*Installation & Civil Works*” no estaría considerando partidas vinculadas a actividades de construcción u obras civiles en la infraestructura, razón por la cual no corresponde su exclusión de la inversión en monitores, en tanto dichos gastos son llevados a cabo en el marco de la instalación de los dispositivos.

Cabe indicar además que, en la medida que para la adecuada realización de las actividades contempladas en esta categoría interviene la gestión administrativa y operativa del contratista encargado del proyecto del nuevo Terminal, también resulta pertinente la aplicación del porcentaje de costos indirectos sobre el costo directo de esta categoría de gasto.

- En el caso de la categoría de “*Services*”, las aerolíneas plantean que no debe aplicarse el porcentaje de costos indirectos sobre el costo directo bajo el argumento de que dicha categoría comprende partidas correspondientes a servicios profesionales y de integración tecnológica (“*Design and Engineering*”, “*Project Management*”, “*Integration Development*”, “*Training*”, “*SAT*” e “*Integration Test*”), y no a actividades de obra civil o instalaciones físicas que involucren trabajos constructivos, indicando que el porcentaje de costos indirectos está diseñado para cubrir costos tales como la supervisión de obra, logística de campo, seguros de construcción, administración de cuadrillas, almacenaje de materiales, y demás gastos propios de un entorno constructivo.

Sobre el particular, debe señalarse que, de acuerdo con la información proporcionada por el Concesionario a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, los costos indirectos representan aquellos gastos asociados con la gestión administrativa y operativa que el contratista del Paquete de Trabajo 3 incurre durante el desarrollo de la infraestructura y la instalación de los equipos requeridos para el proyecto, lo cuales incluyen elementos tales como la dirección del proyecto, la supervisión, los costos legales, de gestión, y otros gastos generales vinculados al proyecto. Asimismo, de acuerdo con la información contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060” (adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), el porcentaje de costos indirectos englobaría los gastos por concepto de diseño, costos preliminares, costos indirectos, gastos generales, utilidad y seguros, siendo que estos conceptos se relacionan con la gestión realizada por el contratista durante la ejecución de los trabajos que conforman el Paquete de Trabajo 3. Por tal motivo, para la asignación de los costos indirectos, se efectúa una imputación proporcional entre todos los costos directos involucrados en la realización del proyecto del nuevo Terminal, los cuales involucran no solamente los trabajos constructivos sino también las actividades relacionadas con la provisión e implementación de equipos (mecánicos y tecnológicos), mobiliario, y arquitectura en general.

Así, considerando que los servicios y actividades que conforman la categoría de “*Services*” fueron realizados en el marco del Paquete de Trabajo 3, y por tanto

involucraron la participación del contratista en lo relacionado a la gestión administrativa y operativa del proyecto, sí resultaría pertinente la aplicación del porcentaje de costos indirectos sobre el costo directo de esta categoría de gasto, ya que, como se indicó, dicho concepto abarca la dirección del proyecto, la supervisión, los costos legales, de gestión, y otros gastos generales vinculados al proyecto, y no solamente aspectos asociados a trabajos constructivos y de obra civil, como alegan las aerolíneas.

- Finalmente, en el caso de la categoría asociada a Monitores, las aerolíneas plantean que no debe aplicarse el porcentaje de costos indirectos sobre el costo directo bajo el argumento de que la adquisición de los dispositivos es directa y su instalación no genera gastos indirectos asociados a obras civiles o actividades constructivas ni utiliza la estructura administrativa del constructor, pues solo se limita al montaje superficial, conexión a puntos de energía y datos previamente habilitados, y configuración lógica dentro del sistema ICT. Al respecto, y en línea con lo detallado previamente, debe tenerse en cuenta que, si bien los monitores solo requieren del pago del precio respectivo a su proveedor (costo directo) para ser adquiridos, durante el proceso de adquisición de estos dispositivos toman lugar diversos aspectos administrativos, financieros, logísticos, entre otros, los cuales involucran la participación y gestión del contratista a cargo del Paquete de trabajo 3, siendo que, a través del porcentaje de costos indirectos, se estarían capturando los gastos efectuados por dichas gestiones.

De ese modo, sí resultaría pertinente la aplicación del porcentaje de costos indirectos sobre el costo directo de esta categoría de gasto, toda vez que, como se manifestó anteriormente, el concepto de costos indirectos comprende la participación del contratista en la dirección y supervisión del proyecto, además de los costos legales, de gestión y diversos gastos generales vinculados al proyecto del Paquete de trabajo 3, contrariamente a lo indicado por las aerolíneas en sus comentarios.

309. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, no correspondería aplicar lo planteado por las aerolíneas para efectos de la proyección de inversiones en monitores.
310. Por otro lado, **en el caso de los puertos y puntos de red**, conviene señalar que, en el Informe N° 010-2025-GRE-OSITRAN, la proyección del monto de inversión en puertos y puntos de red tomó como referencia los costos unitarios presentados por LAP en su propuesta (USD 989 por puerto de red y USD 689 por punto de red). Ello, en tanto en dicha oportunidad, estos costos representaban la mejor información actualizada relacionada con la Facilidad Esencial, tal como fue señalado en el referido informe. Cabe indicar que en dicho informe se evidenció además que, como parte de su propuesta, las aerolíneas también consideraron los costos de puntos de red y puertos planteados por LAP. De ese modo, para la elaboración de la propuesta del Regulador, se tomó en consideración la información más relevante alcanzada por las partes en sus propuestas para efectos de proyectar las inversiones en puertos y puntos de red.
311. Sin embargo, debe señalarse que, de manera posterior a la emisión del Informe N° 010-2025-GRE-OSITRAN, y tal como se indicó en la Propuesta del Ositrán (Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN), a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0047, LAP remitió un mayor detalle de la información de inversiones en puertos y puntos de red, señalando que los montos proyectados por concepto de Puerto de Red y Punto de Red no solo comprenden la inversión directa en Puertos de Red (LAN) y Puntos de Red (*Structured Cabling System*) como tal, sino que también toman en cuenta los costos indirectos derivados del contratista. Asimismo, el Concesionario manifestó que los montos presentados en su propuesta debían ser actualizados ya que el porcentaje de costos indirectos sería de 37,18%, y no el porcentaje estimado de 33,99%. Al respecto, de la revisión a la información presentada por LAP, se consideró adecuado tomar como referencia dicha información actualizada para efectos del cálculo del Cargo de Acceso,

con lo cual, para la Propuesta del Ositrán, se determinó un costo unitario de USD 1 012 por puerto de red y USD 705 por punto de red.

312. Así, como puede apreciarse, para la elaboración de su propuesta (tanto en el Informe N° 010-2025-GRE-OSITRAN como en el Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN), el Regulador siempre tomó en consideración la mejor información disponible relacionada con la implementación de la Facilidad Esencial, siendo que, para el caso del Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN, se pudo contar con datos más actualizados respecto de los costos asociados a la implementación de los puertos y puntos de red en el nuevo Terminal, lo cual quedó reflejado en los costos unitarios considerados en la Propuesta del Ositrán.
313. Por tal motivo, contrariamente a lo manifestado por las aerolíneas, el incremento del costo unitario de los puertos y puntos de red, al comparar los Informes N° 0010-2025-GRE-OSITRAN y N° 0125-2025-GRE-OSITRAN, sí contó con el sustento correspondiente, el cual se basó en la mejor información disponible relacionada con la Facilidad Esencial al momento de elaborar la propuesta de Cargo de Acceso.
314. Sin perjuicio de lo señalado, con relación a lo manifestado por las aerolíneas respecto a que en la Propuesta del Ositrán no correspondería la aplicación del porcentaje de costos indirectos del contratista sobre el costo directo la inversión en puntos y puertos de red debido a que, al tratarse de un sistema tecnológico especializado, no es aplicable la asignación de un porcentaje de costos indirectos asociado a partidas de obra civil o instalaciones eléctricas tradicionales, conviene aclarar que, de acuerdo con la información proporcionada por el Concesionario a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, los costos indirectos representan aquellos gastos asociados con la gestión administrativa y operativa que el contratista del Paquete de Trabajo 3 incurre durante el desarrollo de la infraestructura y la instalación de los equipos requeridos para el proyecto, lo cuales incluyen elementos tales como la dirección del proyecto, la supervisión, los costos legales, de gestión, y otros gastos generales vinculados al proyecto.
315. En efecto, de acuerdo con la información contenida en los archivos PDF "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082" y "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060" (adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), el porcentaje de costos indirectos englobaría los gastos por concepto de diseño, costos preliminares, costos indirectos, gastos generales, utilidad y seguros, siendo que estos conceptos se relacionan con la gestión realizada por el contratista durante la ejecución de los trabajos que conforman el Paquete de Trabajo 3. Por tal motivo, para la asignación de los costos indirectos, se efectúa una imputación proporcional entre todos los costos directos involucrados en la realización del proyecto del nuevo Terminal, los cuales involucran no solamente los trabajos constructivos sino también las actividades relacionadas con la provisión e implementación de equipos (mecánicos y tecnológicos), mobiliario, y arquitectura en general.
316. De este manera, considerando que la implementación de puertos y puntos de red en el nuevo Terminal fue realizada en el marco del Paquete de Trabajo 3, y por tanto involucró la participación del contratista en lo relacionado a la gestión administrativa y operativa del proyecto, sí resulta pertinente la aplicación del porcentaje de costos indirectos sobre el costo directo de esta inversión, ya que, como se indicó, dicho concepto abarca la dirección del proyecto, la supervisión, los costos legales, de gestión, y otros gastos generales vinculados al proyecto, y no solamente aspectos asociados a trabajos constructivos y de obra civil, como manifiestan las aerolíneas.
317. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, no corresponde aplicar lo planteado por las aerolíneas para efectos de la proyección de inversiones en puertos y puntos de red.
318. Finalmente, por lo señalado, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios**.

b.8) Sobre el porcentaje de reconocimiento de inversiones

319. Las aerolíneas cuestionan el empleo del porcentaje del monto de inversiones reconocidas por el Ositrán como variable *proxy* para la proyección de inversiones que serán reconocidas por el Regulador, señalando que el empleo de variables *proxy* solo es admisible en estudios exploratorios o académicos donde no existe impacto sobre los usuarios, siendo que su uso en el marco del procedimiento de emisión de Mandato de Acceso vulneraría los principios de predictibilidad, transparencia y razonabilidad si es que no se encuentran sustentados en información histórica. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“53. Si bien es cierto que se ha utilizado la información que LAP entregó a OSITRAN para estimar el monto de las inversiones, dichos datos siguen siendo insuficientes, pues no han sido debidamente validados por el Regulador. Esta situación es reconocida expresamente por el propio OSITRAN en su Resolución, cuando señala que “no obstante, en atención al criterio de mejor información disponible, se considera adecuado ajustar las inversiones consideradas para calcular el cargo de acceso por el porcentaje del monto de inversiones reconocidas por el OSITRAN en relación al monto solicitado por LAP”. Para ello, el Regulador propone emplear una variable “proxy”.

*En efecto, OSITRAN ha recurrido a una variable denominada “proxy” con el fin de aproximar el monto de las inversiones. Sin embargo, **el uso de variables proxy es metodológicamente admisible únicamente en estudios exploratorios o académicos, donde no existe impacto alguno sobre la estructura de costos de los usuarios.** En contraste, un cargo de acceso constituye un parámetro tarifario con efectos económicos directos y obligatorios sobre las aerolíneas. Por ello, no puede ser determinado mediante aproximaciones indirectas o variables sustitutas, sino únicamente a partir de información verificable, trazable y sustentada en inversiones reales. El empleo de un proxy en este contexto vulnera los principios de predictibilidad, transparencia y razonabilidad que rigen la regulación económica, salvo que se sustente en información histórica que le (sic) robustez a la estimación. ”*

[El énfasis es de origen.]

320. No obstante, las aerolíneas señalan que, con la inclusión de un factor de reconocimiento, el Regulador habría retomado el criterio de incorporar en el cálculo únicamente las inversiones ejecutadas y debidamente reconocidas por el Ositrán o, en su defecto, las inversiones no ejecutadas pero proyectadas, por lo que recomiendan que la variable *proxy* se determine a partir de la información histórica del porcentaje de inversiones reconocidas en anteriores procedimientos de cargos de acceso del servicio de Check-In. Con ello, las aerolíneas proponen que un porcentaje de reconocimiento de inversiones de 78,77%. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

*“Debe destacarse, no obstante, que, al incluir un factor de reconocimiento, el Regulador retoma correctamente el criterio según el cual solo pueden incorporarse en los flujos de caja inversiones ejecutadas y debidamente reconocidas por OSITRAN, o en su defecto, inversiones no ejecutadas pero proyectadas. En esa línea, AETAI, mediante **Carta N° 0005-2026-GG/AETAI** de fecha 14 de enero del 2026, ha solicitado a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN que informe los montos de inversión efectivamente reconocidos para este servicio.*

La evidencia más clara de que la información entregada por LAP no es confiable ni consistente es la variación del valor por metro cuadrado del área, el cual se ha incrementado en más de 90% entre el período de negociación y la intervención del Regulador: pasó de USD 926/M2 a USD 1,812/M2. Ambos valores fueron presentados por LAP, lo que demuestra la ausencia de trazabilidad y consistencia en la información proporcionada.

En este contexto, resulta recomendable que, para la utilización de variables proxy en la determinación del cargo de acceso, OSITRAN recurra a información histórica de reconocimiento de inversiones en este mismo servicio. La experiencia regulatoria acumulada

constituye una referencia objetiva y verificable que permite aproximar, con mayor precisión, el nivel de inversiones que el propio Regulador ha considerado razonable en procesos anteriores. Con este propósito, hemos revisado los informes emitidos por la Gerencia de Regulación de OSITRAN a los que hemos tenido acceso, con el fin de identificar el porcentaje de inversiones efectivamente reconocido en los procedimientos de cargos de acceso, particularmente en el caso del alquiler de mostradores de check-in.

De dicha revisión se obtiene que, entre los años 2006 y 2022, el porcentaje promedio de reconocimiento aplicado por la Gerencia de Regulación asciende a 78.77%. Este resultado evidencia un patrón regulatorio consistente y verificable, sustentado en decisiones formales del propio OSITRAN. En este sentido, la información histórica disponible constituye una referencia objetiva y metodológicamente válida para la determinación del cargo de acceso (Ver Cuadro N° 8).

CUADRO N° 8: PORCENTAJE DE RECONOCIMIENTO DE INVERSIONES DE GRE PÁRA (sic) EL SERVICIO DE ALQUILER DE MOSTRADORES

Informes de OSITRAN	Inversion Solicitada por LAP	Inversion Considerada por GRE
Informe N°012-2007-GRE-OSITRAN	714	667
Informe N°016-2010-GRE-OSITRAN	237	237
Informe N° 011-13-GRE-OSITRAN	870	866
Informe N° 00090-2022-GRE-OSITRAN	885	361
Total	2705	2131
% Reconocimiento		78.77%

Fuente: OSITRAN. Elaboración: AETAI

Por lo tanto, si OSITRAN mantiene su postura respecto del uso de “variables proxy”, corresponde emplear el valor histórico de reconocimiento de inversiones del servicio de alquiler de mostradores check in. Este porcentaje (= 78.77%) proviene de decisiones regulatorias previas y constituye un referente verificable, trazable y metodológicamente consistente dentro del propio marco de actuación del Regulador. Su utilización permite acotar la incertidumbre inherente a la aplicación de proxies y, al mismo tiempo, reduce el riesgo de trasladar a las aerolíneas costos no verificados, evitando que se incorporen valores que no reflejen el comportamiento real del mercado ni la experiencia regulatoria acumulada. De esta manera, se protege la sostenibilidad financiera del servicio y se garantiza que el cargo de acceso se determine sobre bases objetivas y debidamente sustentadas (Ver Cuadro N° 9)."

[El énfasis es de origen.]

321. Lo manifestado por las aerolíneas se resume en los siguientes puntos:

- El Ositrán reconoce que la información presentada por LAP resulta insuficiente, al no haber sido debidamente validada por el Regulador, cuando señala que “*en atención al criterio de mejor información disponible, se considera adecuado ajustar las inversiones consideradas para calcular el cargo de acceso por el porcentaje del monto de inversiones reconocidas por el OSITRAN en relación al monto solicitado por LAP*”.
- Con el fin de aproximar el monto de las inversiones reconocidas, en la Propuesta del Ositrán se emplea una variable *proxy*. Sin embargo, el uso de variables *proxy* solo es admisible en estudios exploratorios y académicos en donde no existe impacto sobre la estructura de costos de los usuarios. Por tal motivo, no puede ser determinado mediante aproximaciones indirectas, sino únicamente a partir de información verificable, trazable y sustentada en inversiones reales.
- Con la inclusión de un factor de reconocimiento de inversiones, el Regulador retoma el criterio según el cual solo pueden incorporarse en los flujos de caja aquellas inversiones ejecutadas y debidamente reconocidas por el Ositrán, o en su defecto, inversiones no ejecutadas pero proyectadas. En esa línea, mediante la Carta N° 0005-2026-GG/AETAI, de fecha 14 de enero del 2026, se ha solicitado a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán informar los montos de inversión efectivamente reconocidos para el servicio de check-in.

- La información entregada por el Concesionario no es confiable ni consistente ya que, en la etapa de negociación, LAP presentó un costo por m² de USD 926, mientras que, en la propuesta presentada al Regulador, dicho costo ascendió a USD 1 812. En tal sentido, se recomienda que, para la construcción de la variable *proxy*, el Ositrán recurra a la información histórica de reconocimiento de inversiones en este mismo servicio, ya que constituye una referencia objetiva y verificable que permite aproximar, con mayor precisión, el nivel de inversiones que el propio Regulador ha considerado razonable en procedimientos anteriores. Así, de la revisión de los informes emitidos entre los años 2006 y 2022¹⁰⁹, el porcentaje promedio de reconocimiento aplicado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos asciende a 78,77%, el cual evidencia un patrón regulatorio consistente, verificable y sustentado en pronunciamientos pasados del Ositrán. Así, se propone que para la variable *proxy* se emplee el valor histórico de reconocimiento de inversiones del servicio de alquiler de mostradores check-in, lo cual garantiza que el Cargo de Acceso se determine sobre bases objetivas y debidamente sustentadas.
322. Sobre el particular, respecto al empleo de una variable *proxy* sobre las inversiones proyectadas en la determinación del Cargo de Acceso, debe mencionarse que dicho criterio resultó luego del análisis efectuado al argumento presentado por los Usuarios Intermedios, en el marco del Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN, vinculado a la debida verificación del Ositrán a la información de inversiones proyectadas de LAP.
323. En efecto, en el Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN se señaló que, en atención al criterio de emplear la mejor información disponible y razonablemente verificada, conforme al principio de verdad material previsto en el numeral 1.11 del artículo IV de la LPAG, mediante el Memorando N° 0909-2025-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán informó sobre el monto de las inversiones del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que, a la fecha de dicho documento, habían concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando además el monto solicitado por LAP y el monto reconocido por el Ositrán. Al respecto, de acuerdo con dicha información, 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%.
324. Asimismo, en el Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN se mencionó que, en el marco de la fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC¹¹⁰, mediante el Memorando N° 0180-2025-GRE-OSITRAN, esta Gerencia solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar respecto a las inversiones nuevas (adicionales a las reportadas mediante el Memorando N° 0909-2025-GSF-OSITRAN) en el marco de la Ampliación del AIJC, que han finalizado con el procedimiento de reconocimiento de inversiones. En respuesta, mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió la información consolidada sobre las inversiones reconocidas en el marco de la Ampliación del AIJC, con fecha de corte al 26 de agosto de 2025 (conforme al detalle presentado en el Anexo 1 del presente informe); de acuerdo con dicha información, el Concesionario solicitó un reconocimiento de inversiones ascendente a USD 663 797 756, de los cuales el Ositrán solamente ha reconocido un monto de USD 602 395 813, con lo cual el porcentaje de reconocimiento asciende a 90,75%.
325. En tal sentido, sobre la base de dicha información, en el Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN se advierte que el porcentaje de reconocimiento puede ser

¹⁰⁹ Específicamente, los informes N° 012-2007-GRE-OSITRAN, N° 016-2010-GRE-OSITRAN, N° 011-13-GRE-OSITRAN y N° 090-2022-GRE-OSITRAN.

¹¹⁰ Aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN de fecha 23 de noviembre de 2025 y confirmada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0005-2026-CD-OSITRAN de fecha 06 de febrero de 2026.

utilizado como una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador, por lo cual se considera adecuado ajustar el valor proyectado de las inversiones consideradas para calcular el Cargo de Acceso por el ratio de 90,75%. Cabe indicar que, tal como se manifiesta en el referido informe, el objetivo de emplear dicha variable *proxy* fue obtener mayor precisión en los montos de inversiones proyectadas.

326. Ahora bien, en sus comentarios, las aerolíneas cuestionan, por un lado, el uso del porcentaje de reconocimiento de inversiones como una variable *proxy* dentro del cálculo del Cargo de Acceso, señalando que su uso no es admisible en el presente caso debido a que con la información empleada se estaría vulnerando principios de predictibilidad, transparencia y razonabilidad. Por otro lado, señalan que su inclusión permite retomar el criterio incorporar en los flujos de caja solo aquellas inversiones ejecutadas y debidamente reconocidas por el Ositrán (o en su defecto, inversiones no ejecutadas pero proyectadas) y proponen que, para la construcción de la variable *proxy*, se recurra a la información histórica de reconocimiento de inversiones en este mismo servicio sobre la base de los informes emitidos entre los años 2006 y 2022, ya que consideran que ello garantiza que el Cargo de Acceso se determine sobre bases objetivas y debidamente sustentadas.
327. Sobre particular, respecto a los cuestionamientos presentados por las aerolíneas, debe indicarse lo siguiente:
- Lo manifestado en el Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN respecto a que, en atención al criterio de mejor información disponible, se considera adecuado ajustar las inversiones consideradas para calcular el Cargo de Acceso por el porcentaje del monto de inversiones reconocidas por el Ositrán en relación al monto solicitado por LAP, se derivó del análisis efectuado al argumento presentado por los Usuarios Intermedios, en el marco del Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN, vinculado a la debida verificación del Ositrán a la información de inversiones proyectadas de LAP. Así, dicha afirmación, contrariamente a lo alegado por las aerolíneas, no representa reconocimiento alguno por parte del Regulador respecto a algún tipo de insuficiencia en la información presentada por el Concesionario. De este modo, la afirmación de las aerolíneas no se sustenta en una cita expresa del Regulador, sino en una interpretación unilateral que resulta insuficiente para atribuir al Ositrán una conclusión que este no ha formulado.

Sin perjuicio ello, debe precisarse que el nivel de detalle y la forma de información requerida deben ser proporcionales a la etapa del proyecto, tratándose en este caso de un proyecto de características *greenfield* en el que no es posible contar con información definitiva ni con evidencias *ex post*. Por ello, en el Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN, se señaló que:

“24. De este modo, dado que se trata de inversiones proyectadas, la información proporcionada por el Concesionario resultó adecuada debido al detalle presentado sobre los conceptos que formarán parte de la Facilidad Esencial, contrariamente a lo señalado por las aerolíneas respecto a que dicha información no representaría una evidencia válida. No obstante, como se mencionó anteriormente, debe indicarse que la validación o corroboración definitiva de los valores contenidos en la información presentada por LAP no tendrá lugar en tanto el proyecto se encuentre en curso, puesto que dicha validación final de los valores devendrá del reconocimiento de las inversiones conforme al marco contractual y a la directiva de Mejoras, debiendo recordarse que dicho tratamiento no representa un aspecto nuevo en los procedimientos de emisión de mandatos de acceso².”

² Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 017-2017-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los mostradores de Check-In en el AIJC, así como el Informe N° 020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN, que dictó

[El subrayado es agregado.]

- En cuanto al empleo de una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador, y que es considerada para ajustar el valor proyectado de las inversiones en el cálculo del Cargo de Acceso, debe señalarse que, contrariamente a lo manifestado por las aerolíneas, las variables *proxy* son herramientas metodológicas válidas, que pueden llegar a ser particularmente útiles en proyectos de características *greenfield*, en los cuales la infraestructura a ser utilizada para la prestación del servicio se encuentra en construcción o en etapa temprana de operación, ya que en estos escenarios resulta imposible contar con datos definitivos y verificados sobre las inversiones efectivamente realizadas al momento de tarificar un determinado servicio. Por tanto, el uso de variables *proxy* no se encuentra acotado únicamente a estudios exploratorios y académicos, sino que su empleo como herramienta metodológica puede observarse ampliamente en los diversos procedimientos tarifarios conducidos por este Organismo Regulador¹¹¹.
- Sin perjuicio de lo anterior, respecto a lo señalado por las aerolíneas en cuanto a que la variable *proxy* empleada para ajustar las inversiones no puede ser determinada mediante aproximaciones indirectas, sino únicamente a partir de información verificable, trazable y sustentada en inversiones reales, debe aclararse que dicha variable *proxy* corresponde al porcentaje de inversiones reconocidas por el Ositrán obtenido a partir de la información consolidada sobre las inversiones reconocidas en el marco de la Ampliación del AIJC, con fecha de corte al 26 de agosto de 2025, conforme a lo informado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán a través del Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN. Es decir, dicho porcentaje no fue determinado arbitrariamente por el Regulador sino que se basó en la información disponible y validada en el marco del Procedimiento de Reconocimiento de Inversiones vigente aplicable al AIJC. Por tanto, desmerecer la calidad de la información empleada para construcción de la variable *proxy* implica al mismo tiempo minimizar la importancia de la labor realizada por el Ositrán en el ejercicio de su función supervisora.
- Cabe indicar que, si bien en sus comentarios las aerolíneas señalan haber solicitado información a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán respecto de los montos de inversión efectivamente reconocidos para el servicio de Check-In, en la medida en que no se aprecia ningún argumento relacionado a dicha solicitud, no corresponde emitir pronunciamiento sobre dicho extremo de sus comentarios.
- Finalmente, contrario a lo alegado por las aerolíneas respecto a que el empleo de una variable *proxy* en este contexto vulneraría los principios de predictibilidad, transparencia y razonabilidad, debemos indicar que, como parte del sustento de la Propuesta del Ositrán, en el Anexo 1 del Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN se presentó el detalle de los conceptos de inversión solicitados por el Concesionario para su reconocimiento por parte del Regulador, cuyo monto total ascendía a USD 663 797 756, además de indicarse cuáles fueron los conceptos que efectivamente fueron reconocidos por el Ositrán, cuyo monto total fue USD 602 395 813. De este modo, en la Propuesta del Ositrán sí se detalló la información que permite la construcción de la variable *proxy*, con lo cual no se habría vulnerado la transparencia en cuanto al cálculo.

¹¹¹ Así, por ejemplo, para el presente caso de fijación del Cargo de Acceso por el uso de los mostradores de Check-In, en la Propuesta del Ositrán se indica que, en la proyección de la demanda del servicio, para la estimación del ratio hora/pasajero se emplea el número total de pasajeros embarcados como una variable proxy debido a que en el AIJC no se lleva a cabo una contabilización del número de pasajeros que realizan el Check-In dentro del aeropuerto.

Asimismo, como se indicó anteriormente, teniendo en cuenta que el presente caso se trata de un proyecto de características *greenfield* en el que no es posible contar con información definitiva ni con evidencias *ex post*, no es posible comparar el presente procedimiento con algún procedimiento previo (con excepción del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC¹¹²) en lo que al reconocimiento de inversiones y el uso de una variable *proxy* para ajustar las inversiones corresponde, por lo cual no habría alguna vulneración a la predictibilidad y razonabilidad, más aun considerando la imposibilidad de contar, a la fecha, con el monto total de inversiones reconocidas por la GSF, en tanto el proyecto de ampliación todavía continúa en ejecución.

328. Así, sobre la base de lo expuesto, el empleo de la variable *proxy* para ajustar las inversiones correspondería un procedimiento totalmente válido para efectos del cálculo del Cargo de Acceso en el presente caso.
329. Sin perjuicio de lo anterior, de los comentarios de las aerolíneas se desprende que el uso de una variable *proxy* para el presente caso solo podría ser válida si se encuentra sustentada en información histórica. Por ello, las aerolíneas proponen que la construcción de dicha variable se realice sobre la base de la información histórica de reconocimiento de inversiones del servicio de check-in tomado a partir de los informes emitidos por el Ositrán entre los años 2006 y 2022, ya que consideran que ello garantizaría que el Cargo de Acceso se determine sobre bases objetivas y debidamente sustentadas. Al respecto, del análisis efectuado a la propuesta de las aerolíneas, debe señalarse lo siguiente:
- Las aerolíneas manifiestan que la experiencia regulatoria acumulada constituye una referencia objetiva y verificable que permite aproximar, con mayor precisión, el nivel de inversiones que el propio Regulador ha considerado razonable en procesos anteriores. Sin embargo, tal como se indicó anteriormente, las aerolíneas no toman en cuenta que el presente caso se trata de un proyecto de características *greenfield* en el que no es posible contar con información definitiva ni con evidencias *ex post*. De este modo, no sería posible comparar el presente procedimiento con algún procedimiento previo para el mismo servicio en lo que al reconocimiento de inversiones y el uso de una variable *proxy* para ajustar las inversiones corresponde.
 - Por otro lado, en cuanto al procedimiento efectuado para obtener el porcentaje de reconocimiento, las aerolíneas manifiestan haber revisado los informes emitidos entre los años 2006 y 2022, específicamente, los Informes N° 012-2007-GRE-OSITRAN, N° 016-2010-GRE-OSITRAN, N° 011-13-GRE-OSITRAN y N° 090-2022-GRE-OSITRAN, con la finalidad de recabar la información histórica de reconocimiento de inversiones del servicio de check-in, lo cual es detallado en el cuadro N° 8 de sus comentarios. Sobre el particular, con la finalidad de trazar los datos que presentaron en el referido cuadro y verificar los cálculos presentados, se procedió con la revisión de los informes citados, concluyéndose lo siguiente:
 - Respecto a la obtención de los datos empleados, el procedimiento empleado por las aerolíneas no es claro. Sin perjuicio de lo anterior, y luego de efectuar diversos ensayos con la información de las fuentes consultadas, se pudo obtener una réplica aproximada de los cálculos presentados, los cuales se detallan en la siguiente tabla.

¹¹² Aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN de fecha 23 de noviembre de 2025 y confirmada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0005-2026-CD-OSITRAN de fecha 06 de febrero de 2026.

Tabla 45 Réplica del cálculo del porcentaje de reconocimiento de inversiones propuesto por las aerolíneas

Informe	Inversión solicitada por LAP (miles de USD)				Inversión considerada por GRE (miles de USD)			
	(a) Base de activos existentes en año base	(b) Inversiones proyectadas	(a) + (b)	Datos usados por AETAI	(a) Base de activos existentes en año base	(b) Inversiones proyectadas	(a) + (b)	Datos usados por AETAI
N° 012-2007-GRE-OSITRAN	336	379	714	714	282	384	667	667
N° 016-2010-GRE-OSITRAN	156	81	237	237	156	81	237	237
N° 011-2013-GRE-OSITRAN	251	619	870	870	258	617	875	866
N° 090-2022-GRE-OSITRAN	755	85	839	885	303	49	352	361
Suma:	1 497	1 163	2 660	2 706	999	1 131	2 131	2 131
Ratio GRE / LAP:					66,74%	97,32%	80,10%	78,75%

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

Sobre el particular, como puede apreciarse, en apariencia los datos empleados por las aerolíneas corresponderían a la sumatoria entre la base de activos existentes en el año base y las inversiones proyectadas, ambas contenidas en los respectivos flujos de caja del Concesionario y el Regulador, detectándose únicamente algunas diferencias en los datos correspondientes a los informes de los años 2013 y 2022. Cabe advertir que, incluso con los datos presentados por las aerolíneas en sus comentarios, el valor del porcentaje resulta ligeramente diferente al manifestado en sus escritos (78,77%).

- En cuanto a la razonabilidad de los cálculos, como se indicó previamente, las aerolíneas estarían comparando la sumatoria entre la base de activos existentes en el año base y las inversiones proyectadas contenidas en los respectivos flujos de caja del Concesionario y el Regulador, asumiéndolas como la “Inversión solicitada por LAP” y la “Inversión considerada por GRE”; sin embargo, el procedimiento propuesto por las aerolíneas no sustenta porqué la suma de la base de activos existentes en el año base y las inversiones proyectadas sería equivalente a la inversión solicitada para el caso de LAP y a la inversión considerada para el caso de GRE.
- En línea con lo anterior, teniendo en cuenta que, para el presente caso, la variable *proxy* es empleada para ajustar las inversiones proyectadas, no resulta claro en el procedimiento propuesto por las aerolíneas la razón por la que se tendría que considerar la base de activos existentes en el año base del flujo, toda vez que dicho concepto recoge todas aquellas inversiones realizadas en el tiempo, netas de su depreciación y/o amortización, lo cual no es representativo para el caso analizado ya que introduce variables ajenas a la proyección de inversiones.
- Asimismo, en el supuesto negado de considerarse el planteamiento de las aerolíneas para definir la variable *proxy* empleada en el ajuste de las inversiones proyectadas, resultaría más razonable considerar para el cálculo la información correspondiente a las inversiones proyectadas contenidas en los respectivos flujos de caja del Concesionario y el Regulador, en tanto ello evidenciaría de mejor manera qué porcentaje de lo proyectado por LAP su propuesta fue finalmente aceptado por el Regulador. Así, como puede observarse en la tabla anterior, dicho porcentaje sería equivalente al 97,32%, esto es, un porcentaje superior al de la variable *proxy* considerada en la Propuesta del Ositrán.
- Finalmente, respecto a lo señalado por las aerolíneas en cuanto a que el porcentaje que proponen evidenciaría un patrón regulatorio consistente y verificable debido a que la información histórica disponible constituiría una referencia objetiva y metodológicamente válida que garantizaría que el Cargo de Acceso se determine

sobre bases objetivas y debidamente sustentadas, debe manifestarse que, a la luz de la revisión efectuada a su propuesta, no se aprecian dichos aspectos que favorecerían su adopción para efectos del cálculo del Cargo de Acceso, toda vez que, por un lado, el procedimiento presentado presenta falencias en cuanto a su transparencia y verificabilidad, al no señalar con claridad las fuentes específicas de los datos utilizados, y por otro lado, carece de razonabilidad y consistencia para su aplicación como variable proxy para el ajuste de las inversiones proyectadas en el presente caso, toda vez que se estaría introduciendo en su cálculo algunas variables ajenas a la proyección de inversiones, lo cual restaría objetividad a la variable *proxy* e introduciría distorsiones en la determinación del Cargo de Acceso.

330. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, no correspondería aplicar lo planteado por las aerolíneas para la determinación de la variable *proxy* empleada para ajustar las inversiones.
331. Finalmente, cabe indicar que, respecto a la mención de que la información entregada por el Concesionario no es confiable ni consistente ya que, en la etapa de negociación, LAP presentó un costo por m² de USD 926, mientras que, en la propuesta presentada al Regulador, dicho costo ascendió a USD 1 812, debe señalarse que, tal como se desarrolló en el acápite b.3, si bien en el marco del proceso de negociación las partes pudieron haber intercambiado determinada información, debe tenerse en cuenta que la circunstancia de que determinados ajustes o valores no hayan sido discutidos o consignados en las actas de negociación no impide que estos sean considerados posteriormente por el Regulador, siempre que se encuentren debidamente motivados, como ocurre en el presente caso
332. Así, por lo señalado, se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.
333. Sin perjuicio de lo anterior, debe indicarse que, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0005-2026-CD-OSITRAN del 04 de febrero de 2026, el Consejo Directivo del Ositrán determinó que, para el caso de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros en transferencia (TUUA de transferencia), una vez que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones correspondientes al proyecto de ampliación del AIJC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos deberá efectuar la revisión del cálculo de dicha tarifa, a efectos de que se actualice exclusivamente el componente de inversiones.
334. Sobre el particular, considerando que, al igual que para el caso de la TUUA de transferencia, en la determinación del Cargo de Acceso que es materia del presente análisis se encuentra involucrada información de inversiones relacionadas con el proyecto de ampliación del AIJC que deberá pasar por el procedimiento de reconocimiento de inversiones respectivo, corresponderá también la revisión del cálculo del Cargo de Acceso por parte de esta Gerencia, una vez que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones correspondientes al proyecto de ampliación del AIJC, exclusivamente en lo referido al componente de inversiones.

b.9) Sobre la solicitud de recuperación anticipada del IGV por parte de LAP

335. Las aerolíneas manifiestan que, de acuerdo con los Estados Financieros de LAP del año 2024, el Concesionario solicitó al MTC y PROINVERSIÓN la recuperación anticipada del IGV. Según las aerolíneas, de acuerdo con la nota 7 de los Estados Financieros Auditados, dicha operación se concretaría en 2025. En particular, los Usuarios Intermedios indican lo siguiente:

"54. En los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2024, en la nota 7 se dice que LAP solicitó la Recuperación Anticipada del IGV al MTC y PROINVERSIÓN y que

probablemente en el tercer (sic) semestre del 2025 se iba a concretar la operación. En efecto, en la referida Nota se dice:

- (b) Este rubro corresponde al crédito fiscal por IGV generado principalmente por las inversiones en el proyecto de ampliación, el cual se espera recuperar (1) a través de las operaciones, (2) régimen de recuperación anticipada de IGV, el cual la Compañía ya solicitó a ProInversión y al MTC por el proyecto lado tierra y espera sea aprobado en el primer trimestre del 2025. Durante los años 2023 y 2022, la compañía recuperó el IGV por US\$3,580,000 y US\$6,509,000 a través del régimen de recuperación anticipada del IGV por proyecto lado aire.

55. *La Recuperación Anticipada del Impuesto General a las Ventas (IGV) es un beneficio otorgado por el Estado peruano que permite a los inversionistas obtener la devolución del IGV pagado durante la etapa preproductiva de un proyecto. Este beneficio es brindado por PROINVERSION y en este caso particular por el MTC.*

336. Al respecto, las aerolíneas señalan que la recuperación anticipada del IGV es un beneficio otorgado por el Estado que permite al inversionista obtener la devolución del IGV pagado durante la etapa pre productiva de un proyecto, por lo cual proponen que dicha recuperación anticipada del IGV sea considerada dentro del flujo de caja descontado que es empleado para la determinación del cargo de acceso. En efecto, en su propuesta de Cargo de Acceso presentada como parte de sus comentarios, se observa lo siguiente:

PAGO DE IGV	18.00%	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial		0	-441,468	0	0	0	0	0
Net IGV		-441,468	705,478	376,495	397,695	405,122	401,190	96,106
IGV Ingresos		0	346,130	487,370	510,910	520,777	519,354	125,214
IGV Egresos - OPEX		0	-82,119	-110,875	-113,215	-115,656	-118,164	-29,109
IGV Egresos - CAPEX		-441,468	0	0	0	0	0	0
Recuperación de Anticipada de IGV			441,468					
Crédito Fiscal Final		-441,468	0	0	0	0	0	0
Pago IGV		0	264,010	376,495	397,695	405,122	401,190	96,106

337. Sobre el particular, debe indicarse que el Régimen Especial de Recuperación Anticipada del IGV (en adelante, RERAIGV) se estableció mediante el Decreto Legislativo N° 973, y consiste en un beneficio financiero que brinda liquidez al titular de un proyecto de inversión a través de la devolución del IGV por las adquisiciones y/o importaciones de bienes, servicios, y contratos de construcción que realice, siempre que se encuentre en una etapa pre productiva igual o mayor a dos años¹¹³.
338. Cabe precisar que, de acuerdo con el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 973¹¹⁴, mediante

¹¹³ De acuerdo con el Artículo 2 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 973, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 084-2007-EF:

"Artículo 2.- Cobertura del Régimen

2.1 La cobertura del Régimen consiste en la devolución del IGV trasladado o pagado en las operaciones de importación y/o adquisición local de bienes intermedios, bienes de capital, servicios y contratos de construcción, que se utilicen directamente en la ejecución del Proyecto al que corresponda el Contrato de Inversión, siempre que aquel se encuentre en una etapa preproductiva igual o mayor a dos años.

*A tal efecto, se considerarán bienes nuevos a aquellos que no han sido puestos en funcionamiento ni han sido afectados con depreciación alguna.
(...)"*

[El subrayado es agregado.]

¹¹⁴ El artículo 3 del Decreto Legislativo N° 973 se señala lo siguiente:

Artículo 3.- Del acogimiento al Régimen

3.1 Podrán acogerse al Régimen, las personas naturales o jurídicas que realicen inversiones en cualquier sector de la actividad económica que genere renta de tercera categoría.

3.2 Para acogerse al Régimen, las personas naturales o jurídicas deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Suscribir un Contrato de Inversión con el Estado a partir de la vigencia del presente Decreto Legislativo, para la realización de inversiones en cualquier sector de la actividad económica que genere renta de tercera categoría.

resolución ministerial del sector competente se aprueba a las personas naturales o jurídicas que califiquen para el goce del RERAIGV, así como los bienes, servicios y contratos de construcción que otorgarán la Recuperación Anticipada del IGV, para cada proyecto. Así, una vez que la persona natural o jurídica es calificada como beneficiaria del RERAIGV, debe presentar ante la SUNAT su solicitud de devolución del IGV conforme a lo establecido en los artículos 7 y 8 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 973¹¹⁵.

339. Al respecto, en concordancia con el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 973, mediante la Resolución Ministerial N° 161-2025-MTC/01, publicada en el diario oficial El Peruano el 29 marzo de 2025, se aprobó a LAP como empresa que califica para acogerse al RERAIGV por el desarrollo del “Proyecto de Expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Periodo Remanente - Nuevo Terminal de Pasajeros (Lado Tierra)”.
340. De este modo, si LAP se acoge al RERAIGV, este beneficio financiero sí tiene un efecto en la determinación de pago del IGV que se toma en cuenta en los flujos de caja, por lo que, con el fin de contar con mayores elementos para el análisis, mediante el Oficio N° 0033-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 10 de febrero de 2026, se le solicitó a LAP informar si, a la fecha, la solicitud de reconocimiento de inversiones del lado tierra, mencionada en la nota 7 de los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2024, fue aprobada y, de ser el caso, remitir la(s) resolución(es) correspondiente(s).
341. Al respecto, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0036, recibida el 16 de febrero de 2026, el Concesionario manifestó que, a la fecha, la empresa no ha recuperado ningún importe de IGV referido al Proyecto de Expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Periodo Remanente - Nuevo Terminal de Pasajeros (Lado Tierra)”, y que, además, no cuentan con una fecha programada debido a que no lo pueden aplicar en razón del proceso administrativo sancionador (PAS) iniciado por el Regulador por el presunto incumplimiento de no haber culminado y puesto en operación el nuevo terminal en la fecha contractual (30 de marzo de 2025).
342. Adicionalmente, mediante el Oficio N° 0064-2026-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán solicitó a la SUNAT informar si 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)” fue(ron) aprobada(s) y, de ser el caso, remitir una copia de las resoluciones y otros documentos que aprueban las dichas solicitudes. Al respecto, mediante el Oficio N° 000116-2026-SUNAT/7D0100, recibido el

Los compromisos de inversión para la ejecución del proyecto materia del Contrato de Inversión, no podrán ser menores a cinco millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 5 000 000,00) como monto de inversión total incluyendo la sumatoria de todos los tramos, etapas o similares, si los hubiere. Dicho monto no incluye el IGV. No será de aplicación a los proyectos en el sector agrario, el monto del compromiso de inversión señalado precedentemente.

b) Contar con un proyecto que requiera de una etapa preproductiva igual o mayor a dos años, contado a partir de la fecha del inicio del cronograma de inversiones contenido en el Contrato de Inversión.

3.3 Mediante Resolución Ministerial del sector competente se aprobará a las personas naturales o jurídicas que califiquen para el goce del Régimen, así como los bienes, servicios y contratos de construcción que otorgarán la Recuperación Anticipada del IGV, para cada Contrato.

[El subrayado es agregado.]

¹¹⁵ De acuerdo con los artículos 7 y 8 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 973:

Artículo 7.- Monto y periodicidad de solicitudes de devolución

7.1 El monto mínimo que deberá acumularse para solicitar la devolución del IGV por aplicación del Régimen, será de treinta y seis (36) UIT, vigente al momento de la presentación de la solicitud, monto que no será aplicable a la última solicitud de devolución que presente el Beneficiario, ni aplicable a los proyectos en el sector agrario. Esta solicitud podrá presentarse mensualmente y a partir del mes siguiente de la fecha de anotación correspondiente en el Registro de Compras de los comprobantes de pago y demás documentos donde consta el pago del IGV.

Una vez que se solicita la devolución del IGV de un determinado período no podrá presentarse otra solicitud por el mismo período o períodos anteriores.

[El énfasis es de origen.]

18 de febrero de 2026, la SUNAT dio respuesta a la consulta del Ositrán, señalando que, de la revisión efectuada a los sistemas informáticos de la SUNAT al cierre del ejercicio 2025, LAP mantiene la situación de no haber presentado a la fecha ninguna solicitud de devolución relacionada al Régimen Especial de Recuperación Anticipada del IGV referida al “Proyecto de Expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Periodo Remanente – Nuevo Terminal de Pasajeros (Lado Tierra)”.

343. De este modo, considerando que a la fecha LAP no ha recuperado el IGV en el marco del RERAIGV no corresponde realizar ajustes en la determinación de pago del IGV que se toma en cuenta en los flujos de caja. En tal sentido, **corresponde desestimar el comentario presentado por los Usuarios Intermedios**.

V. DETERMINACIÓN DEL CARGO DE ACCESO APLICABLE

V.1. MODIFICACIONES A LA PROPUESTA DEL OSITRÁN

344. Luego del análisis de los comentarios recibidos de las partes, se procederá a efectuar las siguientes modificaciones a la Propuesta del Ositrán contenida en el Anexo 2 del Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN:

- i. En las proyecciones de demanda se considerará un ratio hora/pasajero de 0,072.
- ii. En las inversiones en infraestructura (áreas), para el cálculo del costo por m² únicamente se considerarán aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que además no estén consideradas dentro de las otras inversiones del servicio.

345. Con relación a las **proyecciones de demanda**, de acuerdo con el análisis efectuado, el ratio hora/pasajero estimado es de 0,072, el cual se determinó a partir del promedio de los valores medios de los ratios mensuales correspondientes al periodo 2022-2024 y se asumirá constante durante el periodo 2025-2030, conforme a lo establecido en la Propuesta del Ositrán.

346. Con todo ello, y considerando las estimaciones de pasajeros embarcados presentadas en la Propuesta del Ositrán, se procede a realizar la proyección de la demanda del servicio (expresada en horas). En la siguiente tabla se presenta la estimación del tiempo de uso de mostradores (en horas) para el periodo 2025-2030. Cabe indicar que, en línea con lo desarrollado en la Propuesta del Ositrán, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis estaba programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección del número de horas de uso de mostradores para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontraría en funcionamiento en dicho año¹¹⁶. Asimismo, considerando que una vigencia del Cargo de Acceso hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección del número de horas de uso de mostradores para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación¹¹⁷.

¹¹⁶ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el número de pasajeros embarcados para dicho año por (365-31-28-29)/365, y luego multiplicando dicho resultado por el ratio Hora/Pasajero estimado de 0,072.

¹¹⁷ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el número de pasajeros embarcados para dicho año por (31+28+29)/365, y luego multiplicando dicho resultado por el ratio Hora/Pasajero estimado de 0,072.

Tabla 46 Proyección del tiempo de uso de mostradores en el AIJC, 2025-2030

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pasajeros embarcados	9 342 159	13 154 285	13 789 642	14 522 628	15 332 221	3 903 779
Ratio Hora/Pasajero	0,072	0,072	0,072	0,072	0,072	0,072
Tiempo de uso de mostradores (horas)	671 647	945 716	991 395	1 044 092	1 102 297	266 112
Número de mostradores						
Al inicio	126	126	126	126	126	126
Adiciones/retiros	0	0	0	0	0	0
Al cierre	126	126	126	126	126	126
Capacidad máxima del uso de mostradores (horas)	837 648	1 103 760	1 103 760	1 106 784	1 103 760	266 112
Factor de ocupación (%)	80,2%	85,7%	89,8%	94,3%	99,9%	100,0%

Nota:

1. Para el año 2025 se considera que el inicio de operaciones es el 30 de marzo, y para el año 2030 se considera que el fin de la vigencia del cargo es el 29 de marzo.
2. Para el año 2030 se asume el máximo de la capacidad de uso debido a que los valores obtenidos mediante la fórmula de cálculo sobrepasan dicha capacidad.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

347. Por otro lado, con relación a las **inversiones por infraestructura (áreas)**, de acuerdo con el análisis efectuado, para la determinación del costo por m² del área destinada al servicio, únicamente se considerarán aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que además no estén consideradas dentro de las otras inversiones del servicio. De este modo, tal como se detalló anteriormente, para determinar el costo por m² corresponderá excluir, de la base de inversiones atribuidas al Terminal, las cuentas “Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos”, “HTVS”, “Puentes Fijos de Embarque”, “Mobiliario y mobiliario fijo” y “Aparatos sanitarios”, además de las cuentas “MEP”, “ICT”, “Señalética” y “Equipos aeroportuarios” (siendo que la exclusión de estas últimas se efectuará en los términos planteados por LAP). Al respecto, en la siguiente tabla se presenta la base de inversiones atribuidas al Terminal luego de efectuar las exclusiones indicadas.

Tabla 47 Base de inversiones atribuidas al Terminal, neta de las exclusiones señaladas en los comentarios

A) Inversión asociada al Terminal (en USD)

Concepto	Monto
Procesador	285 232 634
Swing	162 529 618
Doméstico	88 284 070
Internacional	64 701 331
Señalética	4 362 738
Equipos aeroportuarios	70 855 617
Total	675 966 009

B) Cuentas excluidas de la base de inversión (en USD)

Concepto	Procesador	Swing	Doméstico	Internacional	Señalética	Equipos aeroportuarios	Total
Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos	2 145 969	621 178	1 599 567	312 013	-	-	4 678 727
HTVS	9 188 110	6 764 860	1 058 399	561 852	-	-	17 573 221
Puentes Fijos de Embarque	-	11 360 716	11 174 323	11 048 231	-	-	33 583 270
Mobiliario y mobiliario fijo	3 291 864	2 314 049	988 751	926 381	-	-	7 521 044
Aparatos sanitarios	3 136 809	1 240 038	349 035	332 464	-	-	5 058 346
MEP	67 424 234	35 270 965	14 321 055	13 249 618	-	-	130 265 872
ICT	14 420 946	10 815 709	5 407 855	5 407 855	-	-	36 052 364
Señalética	-	-	-	-	4 362 738	-	4 362 738
Equipos aeroportuarios	-	-	-	-	-	70 855 617	70 855 617
Total	99 607 933	68 387 516	34 898 984	31 838 413	4 362 738	70 855 617	309 951 201

C) Inversión asociada al Terminal, neta de exclusiones (en USD)

Concepto	Monto
Procesador	185 624 702
Swing	94 142 102
Doméstico	53 385 086
Internacional	32 862 918
Señalética	-
Equipos aeroportuarios	-
Total	366 014 808

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187 (archivos: "Inversión del Terminal.xlsx", "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf" y "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060.pdf")

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

348. Sin perjuicio de lo anterior, debe señalarse que, de la revisión realizada a la información contenida en los archivos PDF "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082" y "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060" (adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa mayor nivel de detalle en la información relacionada con las inversiones del Terminal. En efecto, tal como se aprecia en la tabla anterior, la base total de inversiones atribuidas al Terminal, neta de las exclusiones señaladas en los comentarios se encuentra conformada por inversiones correspondientes a los sectores denominados como "Procesador" y "Dique", siendo que este último se subdivide en "Swing", "Doméstico" e "Internacional".
349. Al respecto, de acuerdo con los planos del Terminal (adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), las áreas destinadas a la Facilidad Esencial (tanto para los mostradores regulares como para los mostradores OOG) forman parte únicamente del Procesador, por lo que, para la prestación del servicio de alquiler de mostradores de Check-In, no intervendrían las áreas correspondientes a los diferentes diques. Por tal motivo, en atención al criterio de que, para el cálculo de dicho costo por m², solo se considerarán aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que además no estén consideradas dentro de las otras inversiones del servicio, corresponderá también la exclusión de las inversiones asignadas a los diques "Swing", "Doméstico" e "Internacional". De este modo, el ajuste señalado permite una mayor precisión en la estimación de las inversiones destinadas a la Facilidad Esencial, siendo que además dicha exclusión resulta consistente con el análisis presentado anteriormente.
350. En línea con lo anterior, cabe indicar que, si se considera que la base de inversiones en infraestructura se encuentra referida únicamente al Procesador, en tanto las áreas destinadas a la Facilidad Esencial se encuentran dentro de dicho sector del Terminal, para la estimación del costo por m² será más consistente dividir el monto de la inversión base entre el área construida del Procesador, y no entre el área total del Terminal ya que dicha área total comprendería tanto las áreas del Procesador como las demás áreas del Terminal. Al respecto, de acuerdo con la información de la página 53 del archivo PDF "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060" (adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), la superficie total construida del Procesador sería de 151 417 m², por lo cual dicho metraje será considerado para la estimación del costo por m² del área destinada al servicio. En la siguiente tabla se detallan los cálculos del ratio por m² de la inversión asociada al procesador, neta de las exclusiones señaladas anteriormente.

Tabla 48 Ratio de inversión asociada al procesador, neta de exclusiones

Concepto	Monto
Inversión asociada al Procesador, neta de exclusiones (en USD)	185 624 702
Superficie total construida del Procesador (en m ²)	151 417
Ratio de Inversión asociada al Procesador, neta (USD/m²)	1 226

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187 (archivos: "Inversión del Terminal.xlsx", "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf" y "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060.pdf")
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

351. Cabe indicar que, como se indicó en el Anexo 4 del Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN, el costo por m² de las áreas considerado en la Propuesta del Ositrán incluyó, además de las inversiones directas correspondientes a la infraestructura, el concepto de "inversiones transversales". Al respecto, como se indicó anteriormente, dicho concepto comprende todas aquellas inversiones requeridas para el inicio de la obra, no solo del terminal de pasajeros sino de toda la infraestructura comprendida en el proyecto de ampliación del AIJC (tanto lado aire como lado tierra).
352. Sobre el particular, y al igual que para la Propuesta del Ositrán, el cálculo del ratio por m² de las inversiones transversales se realiza sobre la base de la información presentada en el Anexo 4 del Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN. Cabe indicar que, respecto al procedimiento de cálculo, este consistió, en primer lugar, en asignar los montos de inversiones transversales al paquete *Landside* (que es donde se encuentran las inversiones de infraestructura asociadas a la Facilidad Esencial) a partir del porcentaje de participación de dicho paquete respecto del CAPEX directo total del proyecto de ampliación del AIJC; luego, se determina el factor de incidencia de la inversión asociada al Procesador, neta de las exclusiones, sobre el CAPEX directo del paquete *Landside*, el cual resulta en 17,09%; y, finalmente, mediante la aplicación del factor de incidencia, se realiza la asignación de las inversiones transversales sobre la inversión asociada al Procesador, neta de las exclusiones. A partir de las inversiones transversales asignadas al Procesador se calcula el ratio de inversiones transversales, para lo cual se dividen dichas inversiones entre la superficie total construida del Procesador, tal como puede observarse en la siguiente tabla.

Tabla 49 Ratio de inversiones transversales

A) Asignación de las inversiones transversales al paquete *Landside* (en USD)

Concepto	Inversión Total	% de asignación	Paquete de trabajo		
			Airside	Landside	Contingencia
CAPEX directo del proyecto de ampliación del AIJC	1 539 762 037				
Airside	349 927 657	22,7%	349 927 657	-	-
Landside	1 085 867 884	70,5%	-	1 085 867 884	-
Contingencia	103 966 496	6,8%	-	-	103 966 496
<u>Inversiones transversales:</u>					
MOU - Memorandum of Understanding	3 995 414		908 001	2 817 638	269 775
Design	103 159 114		23 444 030	72 749 663	6 965 422
Early Works	39 570 892		8 992 915	27 906 105	2 671 872
Site Management	15 514 765		3 525 899	10 941 291	1 047 575

B) Determinación del factor de incidencia de la inversión asociada al procesador, neta de las exclusiones, sobre el CAPEX directo del paquete *Landside*

Concepto	Monto
CAPEX directo del paquete Landside (en USD)	1 085 867 884
Inversión asociada al procesador, neta de las exclusiones (en USD)	185 624 702
Factor de incidencia de la inversión asociada al procesador, neta de las exclusiones	17,09%

C) Asignación de las inversiones transversales sobre la inversión asociada al procesador, neta de las exclusiones (en USD)

Concepto	CAPEX directo del paquete Landside	Inversión asignada al procesador
MOU - Memorandum of Understanding	2 817 638	481 664
Design	72 749 663	12 436 259
Early Works	27 906 105	4 770 435
Site Management	10 941 291	1 870 369
Total	114 414 697	19 558 727

D) Cálculo del ratio de inversiones transversales (en USD)

Concepto	Inversión asignada al procesador (USD)	Superficie total construida del Procesador (en m ²)	Ratio de inversión transversal (USD/m ²)
MOU - Memorandum of Understanding	481 664	151 417	3
Design	12 436 259	151 417	82
Early Works	4 770 435	151 417	32
Site Management	1 870 369	151 417	12
Total	19 558 727		129

Fuente: Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396 y Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187 (archivos: "Inversión del Terminal.xlsx", "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf" y "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060.pdf")
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

353. Finalmente, sobre la base de lo anterior, se calcula el costo por m² del área destinada al servicio, el cual resulta de la suma entre el ratio de inversión asociada al procesador y el ratio de inversiones transversales calculado para el presente caso, tal como puede apreciarse en la siguiente tabla.

Tabla 50 Costo por m² del área destinada al servicio

Concepto	Monto
Ratio de Inversión asociada al Procesador, neta (USD/m ²)	1 226
Ratio de inversión transversal (USD/m ²)	129
Costo por m² de áreas destinadas al servicio (USD)	1 355

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

354. Tomando en cuenta lo anterior, en la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas a infraestructura (áreas) para el servicio.

Tabla 51 Inversiones directas relacionadas al área de Check-In en el nuevo Terminal (USD)

Tipo de activo	Concepto	Entrega	Área (m ²)	Costo (USD/m ²)	Total (USD)
Infraestructura	Áreas - Counters regulares Check-in	Primera entrega	544,5	1 355	737 846
Infraestructura	Áreas - Counters regulares Check-in	Segunda Entrega	182,08	1 355	246 735
Infraestructura	Áreas - Counters OOG Check-in	Primera entrega	97,83	1 355	132 568
Infraestructura	Áreas - Counters OOG Check-in	Segunda Entrega	107,95	1 355	146 282
Total					1 263 430

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

355. Asimismo, en línea con lo señalado en la Propuesta del Ositrán, corresponde incorporar el ajuste por reconocimiento de inversiones de 90,75%, obteniendo los montos proyectados en la siguiente tabla.

Tabla 52 Inversiones proyectadas en infraestructura (áreas), ajustadas por el porcentaje de reconocimiento de inversiones (USD)

Tipo de Activo	Descripción	% Reconocimiento	Año 0
Infraestructura	Áreas - Counters regulares Check-in	90,75%	893 507
Infraestructura	Áreas - Counters OOG Check-in	90,75%	253 056
Total			1 146 563

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

356. Con todo ello, en la siguiente tabla se presenta el cálculo actualizado del plan de inversiones de LAP, así como sus respectivas depreciaciones y amortizaciones, los cuales son considerados en el flujo de caja económico para el cálculo del Cargo de Acceso. Al respecto, nótese que el valor de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (año 2030) asciende a USD 1 281 882.

Tabla 53 CAPEX proyectado para el servicio en el nuevo Terminal (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de activos de capital	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	4 059 135	0	0	0	0	0	0
Valor de Recupero	0	0	0	0	0	0	1 281 882
Depreciación y amortización		421 534	555 451	555 451	555 451	555 451	133 917

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. FLUJO DE CAJA ECONÓMICO

357. En la siguiente tabla se muestra el flujo de caja económico obtenido a partir del flujo de caja operativo menos el flujo de inversiones. Al respecto, debe indicarse que, dadas las modificaciones efectuadas sobre la Propuesta del Ositrán luego de la evaluación de los comentarios recibidos, tanto el flujo de caja operativo como el flujo de inversiones muestran cambios en sus valores respecto de lo presentado en la Tabla A-34 del Anexo 2 del Informe N° 0125-2025-GRE-OSITRAN.

Tabla 54 Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tiempo de uso de mostradores (horas)		671 647	945 716	991 395	1 044 092	1 102 297	266 112
Cargo de acceso, USD		3,58	3,58	3,58	3,58	3,58	3,58
Ingresos Brutos		2 401 582	3 381 562	3 544 893	3 733 321	3 941 443	951 527
Ingresos Brutos Total		2 401 582	3 381 562	3 544 893	3 733 321	3 941 443	951 527
Retribución al Estado	46,511%	-1 117 000	-1 572 798	-1 648 765	-1 736 405	-1 833 205	-442 565
Aporte por Regulación	1,00%	-24 016	-33 816	-35 449	-37 333	-39 414	-9 515
Ingresos Netos		1 260 566	1 774 948	1 860 679	1 959 583	2 068 824	499 447
Costo Directo		-37 542	-50 688	-51 758	-52 874	-54 020	-13 307
Costo Indirecto		-427 372	-577 027	-589 205	-601 905	-614 961	-151 489
Costo No Imputable		-130 862	-176 687	-180 416	-184 305	-188 302	-46 386
Total Costos de Operación		0	-595 776	-804 403	-839 083	-857 284	-211 183
Net IGv	-730 644	350 166	497 806	524 866	556 342	591 296	142 166
Pago de IGv	0	0	-117 327	-524 866	-556 342	-591 296	-142 166
Pago de IR	0	-63 003	-107 510	-125 317	-146 348	-169 927	-39 976
Flujo de Caja Operativo	-730 644	951 952	1 243 515	913 983	974 152	1 041 613	248 288
Base de activos	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	-4 059 135	0	0	0	0	0	0
Valor residual	0	0	0	0	0	0	1 281 882
Flujo de Caja Económico	-4 789 779	951 952	1 243 515	913 983	974 152	1 041 613	1 530 171

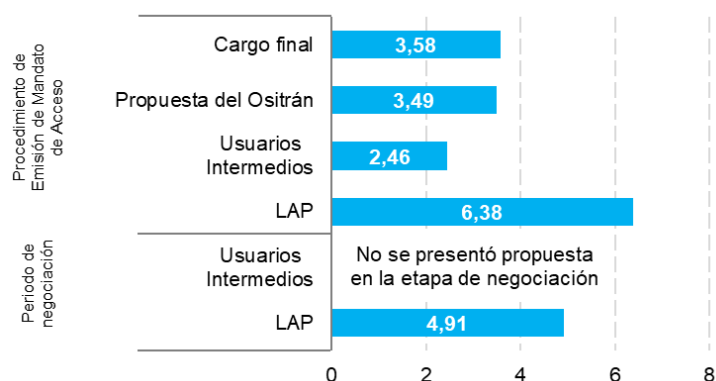
WACC	9,77%
VAN	0

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3. CARGO DE ACCESO APLICABLE

358. El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 3,58 por hora o fracción (sin IGV).
359. Cabe señalar que dicho monto se encuentra dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 3 Propuestas de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Mostradores de Check-In en el AIJC (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

361. En ese sentido, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable inferir que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, las expectativas de los Usuarios Intermedios apuntan a que dicho cargo sea inferior, o cuanto menos no supere, al propuesto por LAP en las negociaciones.
362. Por tanto, considerando ello, el Cargo de Acceso calculado por el Regulador por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) en el AIJC cumple con lo establecido en el artículo 99 del REMA, en tanto no supera el límite propuesto por LAP como parte de las negociaciones.
363. Finalmente, y conforme a lo señalado anteriormente en el presente informe, en línea con el criterio establecido en la Resolución del Consejo Directivo N° 0005-2026-CD-OSITRAN del 04 de febrero de 2026, una vez que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones correspondientes al proyecto de ampliación del AIJC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos deberá efectuar la revisión del cálculo del Cargo de Acceso, a efectos de que se actualice exclusivamente el componente de inversiones.

V.4. CONCLUSIONES

1. En el presente informe se formula el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores de Check-In) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), en atención a la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por los Usuarios Intermedios, en el marco de lo previsto en el artículo 97 del REMA.
2. En el marco del procedimiento establecido en el REMA para la emisión del Mandato de Acceso solicitado, en el Anexo 2 del Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN, esta Gerencia formuló la propuesta de Cargo de Acceso, la cual fue puesta en conocimiento de LAP y las aerolíneas a fin de que puedan manifestar al Ositrán sus comentarios u objeciones, conforme a lo resuelto por la Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2025-CD-OSITRAN.
3. En el marco del procedimiento, tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios formularon sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso en conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA. Al respecto, en el presente informe se han analizado los comentarios referidos a la propuesta de Cargo de Acceso, los cuales estuvieron circunscritos a los diferentes componentes del modelo.
4. Sobre el particular, luego de la evaluación realizada a los comentarios recibidos, se determinó que corresponde incorporar las siguientes modificaciones al flujo de caja propuesto en el Anexo 2 del Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN:
 - i. En las proyecciones de demanda se considerará un ratio hora/pasajero de 0,068.
 - ii. En las inversiones en infraestructura (áreas), para el cálculo del costo por m² únicamente se considerarán aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que además no estén consideradas dentro de las otras inversiones del servicio.
5. De esta manera, luego de efectuar las modificaciones respectivas a la Propuesta del Ositrán contenida en el Anexo 2 del Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN, y en aplicación de lo estipulado en el artículo 99 del REMA, el Cargo de Acceso mensual que se propone para la Facilidad Esencial de Mostradores de Check-In es de USD 3,58 por hora o fracción (sin IGV).
6. Asimismo, en línea con el criterio establecido en la Resolución del Consejo Directivo N° 0005-2026-CD-OSITRAN del 04 de febrero de 2026, una vez que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones correspondientes al proyecto de ampliación del AIJC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos deberá efectuar la revisión del cálculo del Cargo de Acceso, a efectos de que se actualice exclusivamente el componente de inversiones. Dicha medida tiene por objeto determinar el impacto de los montos reconocidos sobre el cálculo actual y verificar si estos modifican los resultados del cargo determinado.

VI. RECOMENDACIÓN

Se recomienda a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización elevar el presente informe para la consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, en el que se propone un Cargo de Acceso aplicable a la Facilidad Esencial de Mostradores de Check-In de USD 3,58 por hora o fracción (sin IGV).

Atentamente,

Firmado por:

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por:

MARTÍN MORILLO BLAS

Analista de Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por:

CLAUDIA CORNEJO AMÉZAGA

Especialista Legal

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Elaborado por: Martín Morillo Blas

NT N° 2026030709

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

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

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

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

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán (Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO 2 CÁLCULO DEL COSTO DEL CAPITAL PROPUESTO POR EL OSITRÁN

1. En el presente anexo se describe la estimación del Regulador respecto del costo del capital para el Concesionario. Al respecto, el costo de capital de la empresa será aproximado a partir del Costo Promedio Ponderado del Capital (en adelante, WACC por sus siglas en inglés¹¹⁸), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés¹¹⁹), lo cual se encuentra en línea con la práctica regulatoria habitual.

2. Para el cálculo del WACC se considerará la siguiente ecuación:

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

Donde:

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

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

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

Donde:

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

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

¹¹⁸ *Weighed Average Cost of Capital.*

¹¹⁹ *Capital Asset Pricing Model.*

6. Para calcular el costo del capital propio, en la práctica regulatoria se utiliza el modelo CAPM de valoración de activos de capital. El modelo CAPM fue desarrollado por Sharpe (1964)¹²⁰, Lintner (1965)¹²¹ y Treynor (1961)¹²², sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)¹²³ sobre el manejo de portafolios financieros. Dicho modelo CAPM está basado en dos supuestos metodológicos principales: los inversionistas son racionales y no existen costos de transacción. Específicamente, de acuerdo con Giacchino y Lesser (2011)¹²⁴, el modelo CAPM asume lo siguiente:

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

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

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

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

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

¹²⁰ SHARPE, W. (1964). *Capital Asset Prices: A Theory of Market Equilibrium under Conditions of Risk*. The Journal of Finance. Vol. 19, No. 3 (Sep. 1964), pp. 425-442.

¹²¹ LINTNER, J. (1965). *The Valuation of Risk Assets and the Selection of Risky Investments in Stock Portfolios and Capital Budgets*. The Review of Economics and Statistics. Vol. 47, No. 1 (Feb. 1965), pp. 13-37.

¹²² TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

¹²³ MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume7, Issue1. March 1952. Pages 77-91.

¹²⁴ GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports.

I. Tasa Libre de Riesgo

11. La tasa libre de riesgo representa el rendimiento que se espera obtener de un activo sin riesgo. Se considera que un activo es libre de riesgo cuando su rendimiento efectivo coincide constantemente con el rendimiento esperado, es decir, no presenta riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. En este sentido, en las últimas décadas, los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos (*T-Bonds*) han sido reconocidos globalmente como el principal activo seguro. Por lo tanto, de acuerdo con el criterio utilizado por el Ositrán en procedimientos anteriores, se empleará como *proxy* de la tasa libre de riesgo el promedio histórico del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.
12. Respecto al tipo de promedio a utilizar, ya sea aritmético o geométrico, no existe una norma específica que determine cuál de las dos opciones es superior. Al respecto, autores como Ross et al. (2012)¹²⁵ y Brealey et al. (2010)¹²⁶ sostienen que, si el costo de capital se estima sobre la base de rentabilidades o primas de riesgo históricas, es preferible emplear el promedio aritmético en lugar del geométrico, dado que el uso de este último podría subestimar la rentabilidad esperada de una inversión.
13. En cuanto a la periodicidad de las variables, Bravo (2008)¹²⁷ indica que la periodicidad utilizada para proyectar los rendimientos libres de riesgo debe coincidir con la de la prima de riesgo. Así, por ejemplo, no sería apropiado utilizar datos mensuales para la tasa libre de riesgo y datos anuales para la prima de riesgo de mercado.
14. Por tanto, para estimar la tasa libre de riesgo, se utiliza el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años en el periodo comprendido entre 1928 y 2024, lo cual arroja un valor de 4,79%¹²⁸.

II. Prima por riesgo de mercado

15. Según Damodaran (2014)¹²⁹, la prima por riesgo de mercado se define como la diferencia entre la rentabilidad esperada del portafolio del mercado y la tasa libre de riesgo. Es decir, la prima por riesgo de mercado representa el retorno adicional que los inversores esperan como compensación por el riesgo asumido al invertir en acciones del mercado, las cuales presentan un mayor riesgo en comparación con activos libres de riesgo.
16. Existen dos tipos de riesgo que afectan la actividad empresarial: el riesgo no sistemático (o específico), que corresponde al riesgo particular de una industria o empresa; y el riesgo sistemático, asociado a factores económicos generales que impactan a todas las empresas. Así, si un inversor posee un portafolio diversificado de acciones, en promedio, los desempeños positivos y negativos de las empresas en el portafolio se compensan, permitiendo al inversor mitigar el riesgo no sistemático mediante la diversificación. No obstante, el riesgo de mercado o riesgo sistemático no puede eliminarse completamente, ya que impacta a todas las empresas, y es este riesgo el que se captura a través de la prima por riesgo de mercado.
17. Para calcular la prima por riesgo de mercado, se utilizan índices que representan diversas industrias, de manera que reflejen el comportamiento general del mercado. Al respecto, el

¹²⁵ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

¹²⁶ BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.:McGraw-Hill.

¹²⁷ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

¹²⁸ Los datos del rendimiento de los Bonos del Tesoro Americano de los Estados Unidos a 10 años se tomaron de: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>.

¹²⁹ DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

criterio empleado por el Ositrán en procedimientos anteriores ha sido utilizar el índice Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)¹³⁰.

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

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III. Prima por riesgo país

19. Según López-Dumrauf (2010)¹³¹, las inversiones en países en desarrollo o emergentes presentan riesgos distintos de los asociados a inversiones en países desarrollados. Esto implica un riesgo adicional para las empresas ubicadas en determinados países, por lo que la inclusión del riesgo país es un factor fundamental en toda evaluación realizada en un mercado emergente.
20. En este contexto, Sabal (2010)¹³² afirma que el riesgo país percibido por los inversionistas depende en gran medida de la reputación del país y de la confianza generada a partir de ella. En otras palabras, cuanto más frecuentes y pronunciadas hayan sido las convulsiones sociales y los cambios en las políticas de un país, o el incumplimiento de sus compromisos, peor será su reputación. Así, una mejor (peor) reputación se traduce en mayor (menor) confianza y en un menor (mayor) riesgo país percibido.
21. El cálculo de la prima por riesgo país se basa en índices que integran información cualitativa y cuantitativa, como las calificaciones otorgadas por agencias evaluadoras de riesgo, tales como S&P, Moody's y Fitch Ratings. La medida de riesgo país más aceptada consiste en calcular la diferencia entre los rendimientos de los bonos emitidos por el país emergente y el rendimiento de un bono libre de riesgo, como un bono del Gobierno de los EE. UU. En el caso peruano, la referencia más común en las valoraciones empresariales es el *Emerging Markets Bonds Index* (EMBI) de Perú, conocido también como EMBIG+ Perú, elaborado por el banco de inversión JP Morgan.
22. Al respecto, para estimar la prima por riesgo país, el Ositrán propone utilizar el indicador EMBIG+ Perú, considerando para ello un horizonte de dos años (24 meses), en consonancia con el criterio empleado en procedimientos anteriores. Este enfoque está fundamentado en el documento "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP", elaborado por Macroconsult (2007)¹³³, en el cual se afirma:

¹³⁰ El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

¹³¹ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

¹³² SABAL, J. (2010). El riesgo país en las decisiones de inversión de la multinacional española en países emergentes. En Puig Bastard, P. (2010). La multinacional española ante un nuevo escenario internacional. Segundo informe anual del Observatorio de la Empresa Multinacional Española (OEME) (pp. 166-189). Barcelona: ESADE Business School, Madrid: ICEX (Instituto Español Comercio Exterior).

¹³³ MACROCONSULT (2007). "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP". Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

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

[El subrayado es nuestro.]

23. En este sentido, para calcular la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBIG+ Perú para el periodo de enero de 2023 a diciembre de 2024, obteniéndose una prima de riesgo país de 1,71%, como se muestra en la siguiente tabla¹³⁴.

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

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

Nota: 100 puntos básicos es un 1%.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV. Riesgo sistémico (β)

24. El valor del parámetro β (en adelante, beta) refleja el riesgo sistemático específico de la empresa en relación con el riesgo de mercado. Según la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción respecto al mercado, basado en los cambios en los precios históricos. En este sentido, el beta puede interpretarse como el riesgo por el cual el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.
25. Existen tres metodologías para estimar este parámetro:
- **Empresas cotizadas:** Si la empresa cotiza en bolsa, el beta se estima como el coeficiente de correlación entre los rendimientos de la empresa y los del mercado. Es fundamental que el período de análisis sea suficientemente amplio, generalmente entre dos y cinco años, variando en función de la frecuencia de los datos (diaria, semanal o mensual), para asegurar una estimación adecuada del parámetro.
 - **Empresas no cotizadas (Beta contable):** Para empresas cuyas acciones no cotizan en bolsa, una alternativa es calcular el beta contable utilizando información de libros contables¹³⁵. Este enfoque evalúa la sensibilidad de los retornos contables de la empresa respecto al retorno promedio del mercado.

¹³⁴ Cabe indicar que en la Propuesta de LAP se considera el periodo de enero de 2022 – diciembre de 2023, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo de agosto de 2022 – julio de 2024.

¹³⁵ Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000; y, GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012).

- **Benchmarking (Empresas comparables):** En la práctica regulatoria, para empresas como LAP que no cotizan en bolsa, se emplea la metodología de benchmarking, o beta de empresa comparable. Esta metodología se basa en la selección de empresas comparables de acuerdo con criterios estandarizados, aunque los criterios en finanzas regulatorias pueden diferir de los usados en finanzas corporativas.

26. En procedimientos anteriores, Ositrán ha empleado la metodología de benchmarking para estimar el beta de empresas reguladas. Según Alexander et al. (1999)¹³⁶, existen cinco factores que deben considerarse para homogeneizar los riesgos de diferentes empresas y su incidencia en el valor del beta: tipo de propiedad, régimen regulatorio, nivel de competencia en el mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.
27. Con base en lo anterior, en la presente Propuesta, se empleará la metodología de *benchmarking* para estimar el beta de LAP. Se seleccionaron empresas que operan aeropuertos regulados bajo un esquema de alto poder de incentivos (o *price cap*), y cuyos valores de beta sean accesibles a través de *Bloomberg*.
28. En la tabla siguiente se presentan los operadores aeroportuarios que conforman la muestra utilizada para la estimación del beta, en la cual se incluyen únicamente aeropuertos de propiedad y/o gestión privada.

Tabla B-3 Muestra de operadores aeroportuarios

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

Fuente: *Bloomberg*®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. A partir de la muestra seleccionada, se estimó el beta apalancado de cada empresa para el año 2024 mediante el sistema *Bloomberg*. Para esta estimación, se consideró un horizonte temporal de cinco años, desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024, con periodicidad semanal, utilizando como índice de referencia el índice bursátil representativo del país de cada empresa, en su moneda local respectiva¹³⁷.

Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market. R. Cont. Fin. – USP, São Paulo, v. 23, n° 60, p. 199-211, set/out/nov/dez. 2012.

¹³⁶ ALEXANDER, I.; ESTACHE, A.; y A. OLIVERI (1999). A few things transport regulators should know about risk and the cost of capital. World Bank Policy Research Working Paper N° 2151. Julio.

¹³⁷ Este aspecto está en consonancia con el criterio adoptado previamente en el procedimiento de revisión tarifaria del Factor de Productividad de LAP en 2018, así como en la determinación de los cargos de acceso para oficinas operativas, áreas de mantenimiento, check-in, entre otros, aprobados en 2022.

30. Además, la práctica regulatoria sugiere que el beta estimado para cada elemento de la muestra debe ajustarse mediante una reversión a la media, lo cual permite que el beta tienda a aproximarse al promedio del mercado (es decir, a un valor de uno). Este ajuste se obtuvo directamente de Bloomberg, empleando el *adjusted beta*¹³⁸ proporcionado por el sistema.
31. Posteriormente, para eliminar la influencia del riesgo financiero específico de cada aeropuerto, se procedió a desapalancar cada beta. Este proceso se realizó utilizando la tasa impositiva efectiva (t) y el ratio deuda-patrimonio (D/E) de cada operador aeroportuario, con información al 31 de diciembre de 2024¹³⁹, mediante la siguiente fórmula:

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

32. En la tabla siguiente, se presenta el promedio aritmético de los betas desapalancados de la muestra, que asciende a 0,721¹⁴⁰.

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

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

Notas:

^{a/} Adjusted beta.

^{b/} Bloomberg code: EFF_TAX_RATE.

^{c/} Bloomberg code: TOT_DEBT_TO_TOT_EQY.

Fuente: Bloomberg®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹³⁸ Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente fórmula:

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

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

¹³⁹ Cabe indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, solo se dispone de información anual para el caso de Auckland Internacional. En tal sentido, para el resto de operadores aeroportuarios, se optó por considerar la información más actualizada para ambas variables; así, para el caso de Malta Internacional Airport se consideró la información al primer semestre de 2024 (30.06.2024), mientras que para el resto de operadores se consideró la información al tercer trimestre de 2024 (30.09.2024).

¹⁴⁰ Cabe señalar que el beta utilizado en la Propuesta de LAP difiere del calculado por Ositrán debido a que la Propuesta de LAP utiliza la tasa impositiva efectiva (t) y el ratio deuda-patrimonio (D/E) a marzo de 2024 para desapalancar los betas de la muestra estimados para el horizonte del 01.01.2019 al 31.12.2023. Por su parte, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, los betas de la muestra son estimados para el horizonte del 11.04.2019 al 11.04.2024. En contraste a lo planteado por las partes, la Propuesta del Ositrán considera tanto los betas como la tasa de impuesto y el ratio deuda-patrimonio al 31 de diciembre de 2024 (o la fecha más cercana disponible), y empleando el horizonte del 01.01.2020 al 31.12.2024 para la estimación de los betas de la muestra.

V. Estructura de capital

33. En cuanto a la determinación de las ponderaciones de deuda y capital, Chisari *et al.* (1999)¹⁴¹ señalan que existen dos métodos para calcular el nivel de apalancamiento y la participación del capital propio en el capital total: i) Valor en libros y ii) Valor de mercado. Al respecto:
- **Valor en libros:** Su principal ventaja es la estabilidad a lo largo del tiempo y su disponibilidad para todas las empresas.
 - **Valor de mercado:** Este enfoque presenta la desventaja de que la mayoría de las empresas no cotizan en bolsa, lo que dificulta el acceso a sus valores de mercado.
34. En este contexto, Chisari *et al.* (1999) destacan que, para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros. Por consiguiente, en el presente caso resultaría conveniente el uso de los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario.
364. Cabe indicar que el empleo de los valores en libros de la empresa al año 2024 implicaría asumir que la estructura de financiamiento estimada se mantendrá en dicho nivel durante el horizonte del flujo de caja. Sin embargo, si se tiene en consideración que tanto los niveles de endeudamiento como de capital propio de la empresa podrían fluctuar a lo largo del tiempo, la determinación de una estructura de financiamiento a partir de la información de un ejercicio contable en específico podría acarrear desventajas si la estructura real de la empresa tiende a modificarse. Ello, debido a la naturaleza prospectiva de la metodología que se está empleando para la determinación del Cargo de Acceso. Así, ante dicho escenario, resultaría más razonable determinar el ratio Deuda Capital mediante el establecimiento de una estructura objetivo¹⁴².
365. Al respecto, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023, en diciembre de 2022 la empresa suscribió un contrato de préstamo “Mini-Perm” con el Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Société Générale, con la finalidad de: i) pagar el préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) financiar el programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión. Como consecuencia de dicho contrato de préstamo, LAP asumió diversos compromisos financieros, del cual se destaca que el ratio Deuda/Patrimonio neto de la empresa no podrá exceder de 75/25. En efecto, en el numeral 15 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente:

“15. DEUDA DE CORTO Y LARGO PLAZO

(...)

(e) *Los principales compromisos financieros son:*

(...)

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

[El subrayado es nuestro.]

366. Asimismo, en las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se menciona que la empresa suscribió un acuerdo con sus socios a efectos de que se realicen aportes de capital con el objetivo de cumplir con el compromiso asumido a raíz del contrato

¹⁴¹ CHISARI, O., RODRIGUEZ P. y M. ROSSI (1999). *El Costo de Capital en empresas reguladas: incentivos y metodología*, En: Desarrollo Económico Vol. 38, N° 152, pág. 953-984.

¹⁴² Cabe señalar que, en su propuesta de Cargo de Acceso, el Concesionario propuso el empleo de un ratio objetivo, obtenido a partir del promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030; sin embargo, en su propuesta presentada, la empresa no remitió sustento alguno respecto a dicha forma de cálculo.

de préstamo “Mini-Perm”. En efecto, en el numeral 1.4 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente:

“1.4. Financiamiento

(...)

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

[El subrayado es nuestro.]

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

VI. Costo de la Deuda

35. Respecto al costo de deuda de LAP, considerando el enfoque prospectivo de la metodología aplicada en este procedimiento, así como la situación financiera de LAP al cierre de 2024, que incluye un contrato de préstamo de largo plazo para financiar las inversiones en Lado Aire y parte de Lado Tierra, el costo de la deuda se estimará como la tasa que refleje el costo total (*all-in cost*) asociado a dicho contrato. Esta tasa se calculará a partir del flujo de caja relacionado con la deuda contraída por la empresa, e incluirá tanto los desembolsos de principal como los pagos proyectados de amortización, intereses y otros costos derivados de la operación de financiamiento¹⁴³.
36. En este sentido, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162, recibida el 16 de octubre de 2024, LAP remitió los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda, tal como se detalla en la siguiente tabla¹⁴⁴. Cabe señalar que los montos agregados anuales hasta el 2023 fueron contrastados con el Estado de Flujos de Efectivo en los Estados Financieros Auditados de la empresa, mientras que los valores del periodo 2024-2028 corresponden a las proyecciones financieras de LAP respecto a su situación de financiamiento.

¹⁴³ Cabe indicar que dicho criterio fue considerado en la determinación de los cargos de acceso para oficinas operativas, áreas de mantenimiento, check-in, entre otros, aprobados en 2022. Al respecto, como se indicó en dicha oportunidad, una metodología similar fue considerada en el Informe N° 015-10-GRE-OSITRAN, en el cual se estimó el costo de la deuda de LAP correspondiente a su segundo financiamiento, lo cual fue considerado en la determinación de cargos de acceso de los años 2010, 2013 y 2016. Si bien en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se recomienda aproximar el costo de la deuda a través de la tasa libre de riesgo más la prima de riesgo país, dicha formulación permite reflejar adecuadamente el costo financiero que asume la empresa con la obtención de fondos de terceros para implementación de la infraestructura. En tal sentido, para el presente caso, se considera válida la aplicación del criterio que fue considerado en anteriores determinaciones de cargos de acceso.

¹⁴⁴ Dicha información fue remitida en el marco del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC; no obstante, su consideración en el presente procedimiento resulta relevante para efectos de la estimación del costo de deuda.

Tabla B-5 Flujos trimestrales de la deuda contraída por LAP (millones de USD)

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

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Como puede observarse, la información remitida por LAP incluye tanto el préstamo “Puente” (*Bridge Loan*) como el préstamo “Mini-perm”. Sin embargo, dado que el préstamo “Puente” fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo “Mini-perm”, este último representa el financiamiento vigente y, por ende, el costo efectivo que enfrentará la empresa a futuro (puesto que los intereses y pagos del préstamo “Puente” ya no son una obligación futura). Por tanto, para reflejar de manera más precisa el costo de financiamiento en el horizonte de evaluación, corresponde excluir el costo del préstamo “Puente” del cálculo de la tasa efectiva de deuda y considerar únicamente el costo del préstamo “Mini-perm”, que es el único que afecta los flujos de caja futuros¹⁴⁵.
38. Cabe indicar que la inclusión del préstamo “Puente” podría llevar a una distorsión en el cálculo al incorporar costos de financiamiento que ya no están vigentes. Así, este ajuste es especialmente relevante, considerando que el enfoque propuesto es prospectivo y debería reflejar el costo real de la deuda que impactará en el servicio durante el periodo de evaluación.
39. De este modo, con base en esta información, se calcula la Tasa Interna de Retorno (TIR) trimestral a partir del flujo neto de la deuda¹⁴⁶, determinando de este modo la tasa que garantiza que el Valor Actual Neto (VAN) de la diferencia entre desembolsos y pagos de la deuda sea cero. Este cálculo arroja una TIR trimestral de 1,78%. Posteriormente, al convertir esta tasa trimestral a una tasa anual para el cálculo del WACC, se obtiene un

¹⁴⁵ En la Propuesta de LAP se considera tanto el préstamo “Puente” como el préstamo “Mini perm”; sin embargo, como se indicó previamente, el préstamo “Puente” fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo “Mini-perm”, por lo que el costo de este último préstamo es el que afecta los flujos de caja futuros.

¹⁴⁶ Esto es, Desembolsos – (Amortización + Intereses + Comisión de compromiso + Costo de emisión de deuda).

costo de la deuda para LAP en el presente caso equivalente a 7,33%¹⁴⁷, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla B-6 Cálculo del Costo de Deuda de LAP

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

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

¹⁴⁷ La conversión de la TIR trimestral (1,78%) a tasa anual se realiza mediante la fórmula de capitalización:

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

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

Tabla B-7 Costo Promedio Ponderado del Capital de LAP, al 2024

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO 3

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

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

ANEXO I: Estimación del Ratio de Oficinas del Terminal

Al 30 de junio del presente año, en el proyecto de ampliación del AIJCH se proyecta una inversión total de USD 1,965,691,171.¹⁴⁸ Este monto se sustenta de acuerdo con el siguiente desglose, el cual fue proporcionado por el área LAP Proyecto.

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

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

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

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

¹⁴⁸ Este importe está sujeto a algunos potenciales incrementos (contratos abiertos que se seguirán actualizando conforme se avance la ejecución del proyecto).

- **Early Works:** Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.
- **Site Management:** Corresponde a la inversión realizada en obras adicionales como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc. Se contempla principalmente el contrato WP4.
- **Integration:** Corresponde a la inversión relacionada a la interconexión entre cada paquete de trabajo. Incluye consultorías, obras intermedias y acción constructiva.
- **Capex indirecto**
 - **Project Management Office (PMO):** Corresponde a la inversión indirecta relacionada con la PMO (en español, Oficina de Gestión de Proyectos) de LAP. Se incluyen diversos conceptos, los principales son los siguientes: costos relacionados a la mano de obra LAP, costos no relacionados con la mano de obra LAP, consultorías y servicios por contrato, otros costos varios, etc.
 - **Corporate & Others:** Corresponde a la inversión indirecta relacionada con los costos corporativos. Se incluyen diversos conceptos, entre los principales son los siguientes: planificación y permisos, diseño conceptual, procura, puesta en servicio, pago por concepto de supervisión OSITRAN, etc.
- **Other Capex related to NewLim**
 - **Real Estate Projects:** Corresponde a la inversión relacionada a la gestión de proyectos de real estate en la ciudad aeropuerto. Estas inversiones corresponden a los hoteles, parking, Plot F, parque logístico, estación de combustible, etc.
 - **Master Planning:** Corresponde a la inversión realizada en la gestión y elaboración del plan maestro LAP. Se considera también como un costo indirecto relacionado a la inversión total del proyecto.
 - **Real Estate Consultants:** Corresponde a la inversión relacionada con las consultorías de los proyectos de real estate. Principalmente, se incluye el pago de salarios para el personal encargado.
 - **PMO Retail Consultants:** Corresponde a la inversión relacionada con el personal de consultoría PMO, encargada de la gestión de la implementación de las tiendas retail en el nuevo terminal.
 - **Others:** Corresponde a la inversión relacionada con el capital de trabajo requerido para el inicio de operaciones del proyecto de ampliación, principalmente se incluyen cuentas de salarios.

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

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

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

Tabla 16. Inversiones Terminal

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

En segundo lugar, se debe relativizar los montos estimados previamente en función de los metros cuadrados que abarca el área del Terminal de pasajeros. De acuerdo con el Plan Maestro de LAP, el Terminal de pasajeros contará con 265,000 m². Para tener el valor por metro cuadrado que sirve para

determinar el Ratio Terminal, se dividen los importes obtenidos en el primer paso con las áreas estimadas en el segundo. Los resultados se muestran a continuación.

Tabla 17. Ratio Terminal

Componentes	Resultado
Inver. terminal de pasajeros	675,966,008
Área total del terminal de pasajeros (m ²)	265,000
Ratio Terminal INT-INT (US\$/m²)	2,550.82

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

El detalle de las estimaciones se presenta a continuación:

Tabla 18. Edificios y sistemas auxiliares

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

Fuente: Elaboración propia

a) Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside

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

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

Facility	Inversión (US\$)	Factor de incidencia Terminal
2211 SANITARY FACILITY (Tratamiento de agua)	14,938,459	94.60%
2213 SANITARY BLOCK (Edificio de residuos)	6,595,918	0.00%
2332 Rent a car edificación	336,809	0.00%
2234 Main S/E (substation)	16,672,809	70.98%
2391 Staging area authorized vehicles (Edificaciones)	464,905	0.00%
2511- 2512- 2513 CONTROL ACCESS POINTS	9,901,663	0.00%
OTROS EDIFICIOS AUXILIARES DE SOPORTE	2,338,407	0.00%
Data Center EXISTENTE (Racks adicionales)	590,672	100.00%
Descon. y desmant. Subestacion Prov. Existente (8111)	43,877	100.00%
AIRSIDE	75,172,557	5.65%

Fuente: Elaboración propia

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

- **2211 Sanitary Facility (tratamiento de agua):** El factor de incidencia es **94.60%**, calculado en base al consumo de m³/d (metros cúbicos por día) proyectados para el Terminal de pasajeros respecto a todo el proyecto. Para poder hallar el consumo de agua

proyectado, se utilizaron las proyecciones formuladas por los estudios de diseño del proyecto en donde se especifican los consumos proyectados del Terminal y de las otras zonas del proyecto para el hito de 37.7 millones de pasajeros, el cual se espera alcanzar para fines del 2030, año que guarda relación con el horizonte de evaluación del modelo económico de estimación de tarifas. El resumen de demanda hídrica se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 20. Demanda hídrica del proyecto

NECESIDADES DIARIAS AGUA POTABLE	
INFRAESTRUCTURA	37,7MPax m³/d
Terminal de Pasajeros	2798.5
Agua para aeronaves	36.80
CS - Centro de Manejo de Aguas	0.40
CS - Manejo de Residuos	36.80
CS- Planta de Producción agua helada	938.00
CS-Subestación Principal De Alta Tensión	0.40
Santa Rosa Parcela A	183.35
Santa Rosa Parcela B	0.50
Santa Rosa Parcela C	0.00
Santa Rosa Parcela D	0.00
Santa Rosa Parcela E	17.35
Santa Rosa Parcela F	16.43

Fuente: NL_2211_CD_MCA_IP3_P00_DS_400001 Rev. B

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

Tabla 21. Factor de incidencia Agua

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

Fuente: Elaboración propia

○ **2234 Main S/E (substation) – Subestación Eléctrica Principal**

El factor de incidencia es **70.98%**, calculado en base a los consumos máximos previstos exclusivamente para el terminal de pasajeros respecto a todo el proyecto.

Para poder hallar el consumo máximo de electricidad, se utilizaron las proyecciones formuladas por los estudios de diseño del proyecto en donde se especifican los consumos proyectados del terminal y de las otras zonas del proyecto para el hito de 37.7 millones de pasajeros, el cual se espera alcanzar para fines del 2030, año que guarda relación con el horizonte de evaluación del modelo económico de estimación de tarifas. El resumen de los consumos máximos previstos se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 22. Consumos máximos previstos

	37,7MPAX
TERMINAL PASAJEROS	15,866,64
DESARROLLO SANTA ROSA	563,26
CAMPO DE SERVICIOS	4,979,44
OTRAS CARGAS LADO AIRE	219,64
WP2 + AEROD. EXIST.	1,766,79
OTRAS CARGAS ASOCIADAS A TERCEROS SANTA ROSA	5,806,14
RECARGA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	166,81

Fuente: NL_4210_FD_IFT_IP3_E00_DS_000001 Rev. 0

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

Tabla 23. Factor de incidencia Electricidad

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

Fuente: Elaboración propia

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

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

Tabla 24. Factor de incidencia Airside

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

Fuente: Informe Contabilidad Regulatoria de LAP 2023

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

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

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

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

Facilidad	Inversión asignada al Terminal (US\$)
2211 SANITARY FACILITY (Tratamiento de agua)	14,131,531
2213 SANITARY BLOCK (Edificio de residuos)	-
2332 Rent a car edificación	-
2234 Main S/E (substation)	11,834,452
2391 Staging area authorized vehicles (Edificaciones)	-
2511-2512-2513 CONTROL ACCESS POINTS	-
OTROS EDIFICIOS AUXILIARES DE SOPORTE	-
Data Center EXISTENTE (Racks adicionales)	590,672
Descon. y desmant. Subestacion Prov. Existente (8111)	43,877
AIRSIDE	4,247,249
Total de la inversión	30,847,781

Fuente: Elaboración propia

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

Tabla 26. Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside

Inversión total (US\$)	30,847,781
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 1 (USD/m²)	116.41

Fuente: Elaboración propia

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

Para estos edificios, se aplicó el factor de incidencia de **94.60%** (el mismo factor utilizado anteriormente para agua), ya que el cálculo también depende del consumo de agua (m³/d) del Terminal de pasajeros. Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo de cada ratio para estos edificios auxiliares. Los metros cuadrados también son los mismos que fueron utilizados anteriormente. Los resultados de los ratios por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 27. Ratio Edificios Auxiliares 2, 3 y 4

Inversión total (US\$) - Sistema de obtención de agua cruda	3,201,387
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 2: Sistema de obtención de agua cruda (USD/m²)	11.43

Inversión total (US\$) - PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	4,024,636
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 3: Planta de Tramto. de Aguas Residuales (USD/m²)	14.37

Inversión total (US\$) - Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	8,724,560
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 4: Redes y sistemas de plomería Landside (USD/m²)	31.14

Fuente: Elaboración propia

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

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

Tabla 28. Ratio Edificios Auxiliares 5, 6 y 8

Inversión total (US\$) - Redes y sistemas eléctricos Landside	19,190,604
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 5: Redes y sistemas eléctricos Landside (USD/m²)	51.40

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

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

Fuente: Elaboración propia

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

Se consideró un factor de incidencia de **94.21%**, calculado en base a la demanda simultánea para el Terminal, respecto a la capacidad nominal de la planta de agua helada. Se estimó la demanda simultánea (en KW) en base a la memoria de cálculo NL_2236_FD_MCA_IP3_M00_DS_000001 Rev para la fase dos de la demanda simultánea para el horizonte 2025 y 2030.

Tabla 29. Demanda térmica para el Terminal

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

Fuente Memoria de cálculo NL_2236_FD_MCA_IP3_M00_DS_000001 Rev 2

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

Tabla 30. Factor de incidencia agua helada

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

Fuente: Elaboración propia

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

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

Inversión total (US\$) - Planta de producción de agua helada	16,989,389
Factor de incidencia	94.21%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada (USD/m²)	60.40

Fuente: Elaboración propia

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

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

Tabla 32. Ratio Generales

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

Fuente: Elaboración propia

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

- a) MOU Memorandum of Understanding

- b) Design
- c) Early Works
- d) Site Management

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

Tabla 33. Porcentaje de asignación Airside, Landside y Contingency

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

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

Tabla 34. Cálculo del Factor de Incidencia Terminal de Pasajeros

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

Para calcular los ratios por m2, se aplica el factor de incidencia sobre la inversión total identificada y luego se divide entre los m2 de Terminal de Pasajeros. A continuación, los resultados de los ratios estimados:

Tabla 35. Ratios de Transversales

MOU Memorandum of Understanding	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	2,817,638
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión MOU	1,991,507
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	7.52
Design	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	72,749,663
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Design	51,419,462
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	194.04
Early Works	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	27,906,105
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Early works	19,724,035
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	74.43
Site Managment	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Site Managment	7,733,305
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	29.18
Ratio Transversales (US\$ / m2)	305.16

Fuente: Elaboración propia

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

Tabla 36. Ratio Terminal de Pasajeros

Ratio Terminal	2,550.82
Ratio Generales	345.23
Ratio Transversales	305.16
Ratio de Terminal de Pasajeros	3,201.21

Fuente: Elaboración propia

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

- **Ratio Terminal**

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

- **Equipos aeroportuarios**
Los equipos aeroportuarios se componen por: equipos de BHS (Baggage handling System), HBS (Hold Baggage System), PBSS (Passenger Baggage Screening) y PLB (Passenger Loading Bridge). Dichos equipos se utilizan para brindar diversos servicios a los pasajeros y/o aerolíneas y se encuentran ya incluidos en otras tarifas como la TUUA y los cargos de acceso correspondientes, especificados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.
- **MEP (Mechanical, electrical and plumbing)**
Este concepto hace referencia a la climatización y tuberías relacionadas al servicio de agua y electricidad dentro del terminal. Estas inversiones se encuentran contempladas en los cargos cobrados a los usuarios intermedios (aerolíneas) de manera adicional al cargo de acceso por concepto de electricidad y agua. De acuerdo al mandato de acceso vigente, los conceptos como "electricidad, agua, etc. [...] forma parte del Cargo de Acceso".
- **Señalética**
Este concepto hace referencia a la señalética (vertical y horizontal) que se brindan a los pasajeros para que puedan orientarse en su recorrido dentro del Terminal. Este servicio está especificado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, por lo tanto, se considera que esta inversión está relacionada a la TUUA y se refleja en dicha tarifa.
- **ICT (Information and communication technology)**
Este concepto hace referencia a los servicios de información, comunicación y tecnologías utilizados dentro del terminal. Estos servicios se brindan tanto a los pasajeros como a los usuarios intermedios (aerolíneas). Es por ello, que se debe realizar un desglose de los conceptos que sí benefician a los usuarios intermedios para poder incluirlos dentro de la inversión.

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

Tabla 37. Inversiones incluidas/retiradas de ICT

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

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

Tabla 38. Inversiones totales retiradas

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

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

Tabla 39. Inversiones totales consideradas

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

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

Tabla 40. Ratio Terminal ajustado

Componentes	Resultado
Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal	434,429,418
Área total del terminal de pasajeros (m2)	265,000
Ratio Terminal (US\$/m²)	1,639.36

- **Ratio Generales**

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

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

Dichos conceptos se explicaron previamente en una sección anterior.

- **Ratio Transversales**

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

Tabla 41. Ratio Transversales ajustado

Inversión Landside (US\$)	1,085,867,884
Inversión Oficinas del Terminal de Pasajeros (US\$)	434,429,418
Factor de incidencia	40.01%
MOU Memorandum of Understanding	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	2,817,638
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión MOU	1,127,337
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	4.25
Design	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	72,749,663
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Design	29,107,140
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	109.84
Early Works	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	27,906,105
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Early works	11,165,232
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	42.13
Site Managment	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Site Managment	4,377,611
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	16.52
Ratio Transversales Oficinas del Terminal (US\$ / m2)	172.74

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

Tabla 42. Ratio Oficinas del Terminal

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

ANEXO 4

DOCUMENTACIÓN RELACIONADA CON EL SONDEO REALIZADO RESPECTO A LAS BALANZAS PARA EL SERVICIO DE CHECK-IN

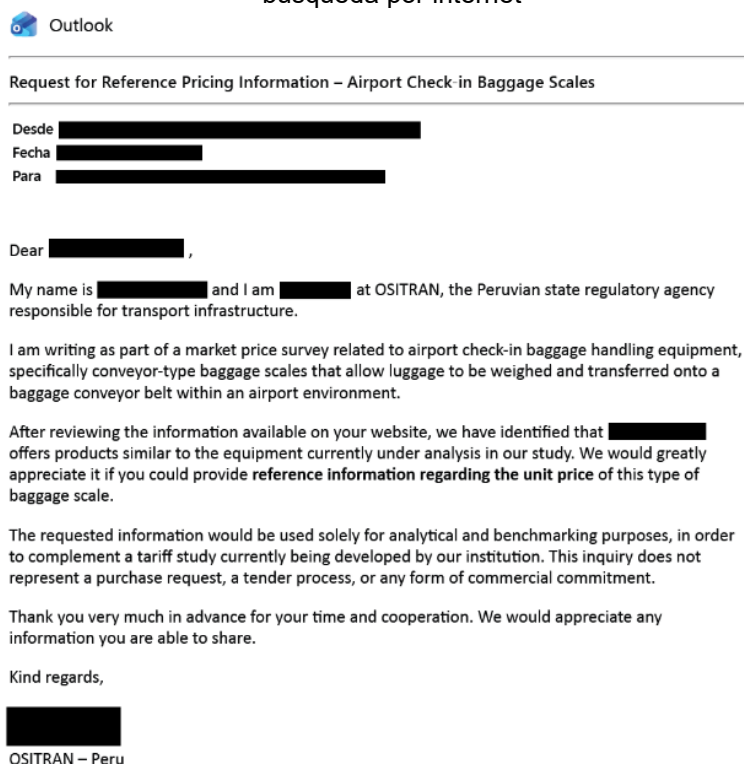
En atención a los comentarios presentados, se llevó a cabo un sondeo general respecto a las balanzas del servicio de Check-In en el nuevo Terminal.

Al respecto, para llevar a cabo dicho sondeo, se procuró tener en consideración las características y/o funcionalidades que presentan las balanzas que forman parte de la Facilidad Esencial en el nuevo Terminal. Para ello, se efectuó una búsqueda en internet de equipos transportadores de equipaje facturado (*"Baggage check-in conveyor"*) o equipos similares, los cuales deben contar, principalmente, con un sistema de pesaje electrónico y cintas de transporte del equipaje que permitan su integración con el sistema BHS del aeropuerto, para luego consultar su precio unitario.

Cabe precisar que se descartaron resultados que redirigían a tiendas on-line, tales como Alibaba.com o Made-in-china.com, en las cuales se ofertan equipos de características similares al analizado, pero que no garantizan estándares de seguridad, calidad y eficiencia requeridos para su implementación en terminales aéreas.

Como resultado de la búsqueda, se identificaron diversas empresas especializadas en la provisión de equipos de características similares al analizado y que, además, evidenciaban tener experiencia en el sector aeroportuario¹⁴⁹. Así, se procedió con la consulta a dichos proveedores a través de los canales de contacto disponibles en sus respectivas páginas web (correo electrónico corporativo o, en caso de no contarse, el formulario de contacto que se disponga).

Ilustración 7 Mensaje tipo enviado a los proveedores identificados a través de la búsqueda por internet



Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁴⁹ En particular, algunas de las empresas identificadas en la búsqueda realizada fueron: ALSTEF Group, Robson Handling Technology, CITConveyors, Matrex Airport, Material Handling Systems, Pteris Global, Vanderlande, entre otras.

Del total de consultas realizadas, únicamente se pudo obtener respuesta de la empresa CITConveyors, quienes señalaron que una plataforma de pesaje independiente (certificada) costaría aproximadamente 3 500 euros EXW de fábrica¹⁵⁰, mientras que un sistema de pesaje que incluye el transportador de pesaje (etiqueta) más el transportador de inducción (panel de control local certificado, no integrado en un sistema) costaría aproximadamente 8 500 euros EXW de fábrica¹⁵¹, siendo que, además, los precios pueden variar según las dimensiones y especificaciones de los equipos.

Ilustración 8 Respuesta recibida de la empresa CITConveyors

Re: Request for Reference Pricing Information – Airport Check-in Baggage Scales

Desde Ovidiu HIZANU | Citconveyors <info@citconveyors.com>

Fecha Mié 28/01/2026 02:32

Para [REDACTED]

Hi [REDACTED]

a standalone weighing platform (Certified) costs approx 3.500 Euro EXW factory (RO700265) -

<https://www.airportconveyors.eu/check-in-desk-weigh-in-platform-airport>

a weighin system including the weighin conveyor (tag) plus the induction conveyor (certified, local control panel, not

integrated in a system) is approx 8.500 Euro EXW factory (RO700265) - <https://www.airportconveyors.eu/check-in-conveyors>

Prices may vary on dimensions and specifications.



Ovidiu Hizanu | International Sales Executive

a: SELF TRUST | Iasi, Bucium 34 | Romania, 700265

e: ovidiu.hizanu@selftrust.ro

w: www.selftrust.ro | www.intralogistics.ro

m: +40 728 441 821 | **p:** +40 232 276 596



PTEWORLD

PASSENGER TERMINAL EXPO

17 - 19 MARCH 2026, LONDON, UK

www.airportconveyors.eu

We look forward to welcoming you and keeping things moving together!

Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cabe indicar que, al revisar el detalle de las características del sistema de pesaje que provee la empresa CITConveyors, pueden apreciarse similitudes con los equipos implementados por LAP como parte de la Facilidad Esencial. Así, considerando la información proporcionada por CITConveyors, el costo de una balanza de las características que presentan los equipos instalados en el AIJC ascendería a alrededor de 8 500 euros (o 10 000 USD, aproximadamente), sin considerar otros costos logísticos que deba asumir el comprador, debido a que el precio considera la entrega del producto en fábrica.

¹⁵⁰ Cuyas características pueden observarse en: <https://www.airportconveyors.eu/check-in-desk-weigh-in-platform-airport> (Última revisión: 18.02.2026).

¹⁵¹ Cuyas características pueden observarse en: <https://www.airportconveyors.eu/check-in-conveyors> (Última revisión: 18.02.2026).

Ilustración 9 Información proporcionada por la empresa CITConveyors



Home Products ▾ Clients ▾ Solutions & Services ▾ References About Downloads Contact

We offer high end technology fully customized and standard Check-in Conveyor meeting any complex airport challenges. Our Check-in Conveyor features include:

- Single units;
- Double units (side by side);
- Single-stage, double stage, triple stage available in both single or double units (side by side);
- The control console can be integrated in the side of the conveyor or the Check-In Desk (Counter);
- Low input height (310 mm);
- Width from 500 mm up to 1.000 mm;
- Fitted with sensors to control the positioning of the baggage on each conveyor.

CITConveyors Weigh-in Conveyors uses the industries premium quality components like 4 loading cells platforms, precalibrated and CE certified, low noise and reliable drum motors, fire-retardant belts (smooth or diamond-shaped), high-quality stainless steel.

The design of the system ensures easy access to the weigh-in platform to grant easy access for the calibration and metrology check procedure and also ensures easy access for the maintenance operations.



Fuente: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

INFORME CONJUNTO N° 00038-2026-IC-OSITRAN

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/02/2026
20:01:24 -0500

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/02/2026
23:01:17 -0500

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

Asunto : Mandato de Acceso para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Alquiler de mostradores check in) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : Resolución de Consejo Directivo N° 00026-2025-CD-OSITRAN

Fecha : 25 de febrero de 2026

I.- OBJETO

1.1. El objeto del presente informe es sustentar el proyecto de resolución para dictar el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) respecto a la facilidad esencial de mostradores check in (Counter) para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJC) en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula séptima del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN.

II.- ANTECEDENTES

2.1. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 00047-2022-CD-OSITRAN de fecha 19 de octubre de 2022, se dictó el Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L (en adelante LAP o Concesionario) a favor de diversas aerolíneas¹ con el fin de que estas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (mostradores check in) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC); cuyo plazo de vigencia fue establecido hasta el 31 de diciembre de 2024, contemplando la posibilidad de extenderse el plazo hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal, previa aprobación del Ositrán.

2.2. Después de una etapa de negociaciones, entre setiembre y diciembre de 2024, se recibieron solicitudes de emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial de Mostradores Check In en el AIJC, por no haber sido posible lograr un acuerdo sobre las condiciones contractuales propuestas por la Entidad Prestadora. El detalle en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 01.- Usuarios solicitantes de Mandato de Acceso

item	N.T	USUARIO INTERMEDIO	SOLICITUD DE MANDATO
1	2024111433	PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.	5/09/2024
2	2024111195	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.	6/09/2024
3	2024113622	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.	11/09/2024
4	2024118242	AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS S.A.	19/09/2024
5	2024123310	UNITED AIRLINES INC.	1/10/2024
6	2024146899	AMERICAN AIRLINES INC.	19/11/2024
7	2024153454	AEROVIAS DE MEXICO S.A.	2/12/2024

Elaboración: GSF

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/02/2026 22:17:30 -0500

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/02/2026 21:38:09 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/02/2026 20:11:36 -0500

Visado por: MAMANI OSORIO Ernesto
Alberto FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 25/02/2026 19:55:30 -0500

2.3. Mediante Oficio N° 11007-2024-GSF-OSITRAN notificado el 16 de setiembre de 2024, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) notificó a LAP la solicitud de

¹ Plus Ultra Líneas Aéreas S.A. Sucursal Perú, Latam Airlines Perú S.A, Sky Airlines Perú S.A.C, Air Europa Líneas Aéreas S.A, United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc, Aerovías de México S.A.

emisión de Mandato de Acceso presentada por las aerolíneas PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A (PLUS ULTRA), LATAM AIRLINES PERÚ S.A (LATAM AIRLINES) y SKY AIRLINES PERÚ S.A.C (SKY AIRLINES) por la Facilidad Esencial de **Mostradores Check In**, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, REMA).

- 2.4. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0348 recibida el 23 de setiembre de 2024, LAP solicitó un plazo de diez (10) días hábiles adicionales a los establecidos en el REMA para remitir la información referida a las solicitudes de mandatos de acceso presentadas por las aerolíneas, entre otros, por PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES y SKY AIRLINES.
- 2.5. Mediante Oficio N° 11718-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 26 de setiembre de 2024, se le otorgó a LAP un plazo improrrogable diez (10) días hábiles contados desde el vencimiento del plazo inicial para la presentación del sustento correspondiente al cargo de acceso y de las demás cláusulas en discordia presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.6. Mediante Oficio N° 11726-2024-GSF-OSITRAN notificado el 26 de setiembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por la aerolínea AIR EUROPA LINEAS AÉREAS S.A (AIR EUROPA) por la Facilidad Esencial de **Mostradores Check In**, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por REMA.
- 2.7. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0365 recibida el 02 de octubre de 2024, LAP solicitó un plazo de diez (10) días hábiles adicionales a los establecidos en el REMA para remitir la información referida a las solicitudes de mandatos de acceso presentadas por la aerolínea AIR EUROPA.
- 2.8. Mediante Oficio N° 12184-2024-GSF-OSITRAN de fecha 04 de octubre de 2024, se le otorgó a LAP un plazo improrrogable diez (10) días hábiles contados desde el vencimiento del plazo inicial para la presentación del sustento correspondiente al cargo de acceso y de las demás cláusulas en discordia presentadas por AIR EUROPA.
- 2.9. Mediante Oficio N° 12185-2024-GSF-OSITRAN notificado el 04 de octubre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por la aerolínea UNITED AIRLINES INC (UNITED AIRLINES) por la Facilidad Esencial de **Mostradores Check In**, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el REMA.
- 2.10. A través de la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0381, recibida el 14 de octubre de 2024, LAP solicitó un plazo de diez (10) días hábiles adicionales a los establecidos en el REMA para remitir la información referida a la solicitud de mandato de acceso presentada por la aerolínea UNITED AIRLINES.
- 2.11. Mediante Oficio N° 12900-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de octubre de 2024, se le otorgó a LAP un plazo improrrogable diez (10) hábiles contados desde el vencimiento del plazo inicial para la presentación del sustento correspondiente al cargo de acceso y de las demás cláusulas en discordia presentadas por la aerolínea.
- 2.12. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0395, recibida con fecha 29 de octubre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Mostradores Check In en el AIJC, en base a la solicitud de mandato de acceso de las aerolíneas PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y UNITED AIRLINES.
- 2.13. Mediante Memorando N° 01645-2024-GSF-OSITRAN de fecha 04 de noviembre de 2024, se remitió a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) la

documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso para Mostradores Check In de PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y UNITED AIRLINES a fin de que se sirva disponer el cálculo de los cargos de acceso respectivos.

- 2.14. Mediante Memorando N° 01646-2024-GSF-OSITRAN de fecha 04 de noviembre de 2024, se remitió a la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, GAJ) la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso para Mostradores Check In de PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y UNITED AIRLINES, solicitando su participación para la elaboración de los informes conjuntos por las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.15. Mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de noviembre de 2024, en el marco de lo establecido en el artículo 98 del REMA, la GSF solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo por quince (15) días hábiles para la notificación a las partes de los Proyectos de Mandato de Acceso, sustentado en los plazos adicionales que había solicitado LAP para remitir la información, así como la cantidad de cláusulas que no pudieron ser materia de un acuerdo y los cuales se debe definir una propuesta de términos y condiciones para ser incorporada a dicho proyecto.
- 2.16. Mediante Carta S/N de AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ (AMERICAN AIRLINES), recibida el 19 de noviembre de 2024, la aerolínea solicitó al Ositrán la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de **Mostradores Check In**, Oficinas Operativas, Equipaje Rezagado, Sistema HBS y Áreas de Mantenimiento en el AIJC.
- 2.17. Mediante Memorando N° 00667-2024-GG-OSITRAN de fecha 19 de noviembre de 2024, la Gerencia General aceptó la solicitud de ampliación de plazo hasta por un periodo de quince (15) días hábiles, encargando a la GSF la notificación respectiva a las partes.
- 2.18. Mediante Memorando N° 00675-2024-GG-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2024, la Gerencia General precisa que la ampliación del plazo para remitir a las partes los Proyectos de Mandatos de Acceso abarca *"las solicitudes de emisión de mandatos de acceso a las facilidades esenciales para prestar los servicios esenciales de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (**Mostradores Check In**, Oficinas Operativas, Sistema HBS, Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) y Mantenimiento de Aeronaves (Oficinas de mantenimiento) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, formuladas por las aerolíneas SKY AIRLINES, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, AIR EUROPA y PLUS ULTRA"*; conforme fue solicitado mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN.
- 2.19. Mediante los Oficios N° 14778, 14784, 14785, 14786, 14787 y 14788-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 25 de noviembre de 2024, se notificó a las aerolíneas solicitantes del Mandato de Acceso y a LAP que la Gerencia General del Ositrán amplió el plazo para la elaboración del proyecto de Mandato de Acceso para acceder a la facilidad esencial de Mostradores Check In por quince (15) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el artículo 99 del REMA, contados a partir del 20 de noviembre de 2024. Siendo así, el plazo para remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso vencía el 12 de diciembre de 2024.
- 2.20. Mediante Oficio N° 14838-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 26 de noviembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentada por la aerolínea AMERICAN AIRLINES por la Facilidad Esencial de Mostradores Check In, entre otras, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto en el REMA.
- 2.21. Mediante Carta S/N de AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ, (AEROMEXICO) recibido el 02 de diciembre de 2024, la aerolínea solicitó al Ositrán la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de **Mostradores Check In**, Oficinas Operativas, Equipaje Rezagado, Sistema HBS y Áreas de Mantenimiento en el AIJC.

- 2.22. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0574, recibida el 03 de diciembre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargo de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Mostradores Check In, en base a la solicitud de mandato de acceso presentado por AMERICAN AIRLINES.
- 2.23. Mediante Memorando N° 01815-2024-GSF-OSITRAN de fecha 05 de diciembre de 2024, se le remitió a la GRE la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso para Mostradores Check In de AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO a fin de que se sirva disponer el cálculo de los cargos de acceso respectivos.
- 2.24. Mediante Memorando N° 01814-2024-GSF-OSITRAN de fecha 05 de diciembre de 2024, se le remitió a la GAJ la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso para Mostradores Check In de AMERICAN AIRLINES INC y AEROVÍAS DE MÉXICO, solicitando su participación para la elaboración de los informes conjuntos por las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.25. Con Memorando N° 00256-2024-GRE-OSITRAN, recibido el 05 de diciembre de 2024, la GRE, informó que considera necesario que se disponga una ampliación de plazo de veinticinco (25) días hábiles para emitir los proyectos de Mandato de Acceso solicitados para acceder a diversas facilidades esenciales, entre ellas, la de Mostradores Check In.
- 2.26. Mediante Oficio N° 15635-2024-GSF-OSITRAN de fecha 11 de diciembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentada por la aerolínea AEROVÍAS DE MÉXICO por la Facilidad Esencial de Mostradores Check In, entre otros, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 99 del REMA.
- 2.27. Mediante Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN de fecha 16 de diciembre de 2024, se aprobó la acumulación -entre otros- de los procedimientos para la emisión del mandato de acceso a la facilidad esencial de Almacenes de Equipaje Rezagado, solicitados por PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO. Asimismo, a través de dicha resolución se prorrogó en veinticinco (25) días hábiles adicionales el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de mandatos de acceso que se encuentran en trámite. Dicha resolución estuvo sustentada en el Informe Conjunto N° 00203-2024-IC-OSITRAN.
- 2.28. Mediante los Oficios N° 00639, 00640, 00641, 00642, 00643, 00644, 00645 y 00646-2024-PD-OSITRAN de fecha 17 de diciembre de 2024, se notificó a las aerolíneas solicitantes de los Mandatos de Acceso y a LAP que mediante Resolución de Presidencia N° 00082-2024-PD-OSITRAN se aprobó la prórroga por veinticinco (25) días hábiles adicionales al plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de mandatos de acceso que se encuentran en trámite, entre ellos el de Mostradores Check In. Siendo así, el plazo para remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso vencerá el 24 de enero de 2025.
- 2.29. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0604, recibida el 18 de diciembre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Mostradores Check In en el AIJC, en base a la solicitud de mandado de acceso presentado por la Aerolínea AEROVÍAS DE MÉXICO.
- 2.30. Con fecha 23 de enero de 2025, la GRE emitió el Informe N° 00010-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Mostradores Check In para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, a efectos que sea incorporado en el proyecto de mandato respectivo.

- 2.31. Mediante Informe Conjunto N° 00020-2025-IC-OSITRAN, de fecha 23 de enero de 2025, la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización propusieron los términos y condiciones del Mandato de Acceso respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores Check In).
- 2.32. Mediante Resolución de Presidencia N° 00016-2025-PD-OSITRAN, se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores Check In) el cual fue notificado a LAP y a las aerolíneas solicitantes, contando las partes con un plazo de diez (10) días hábiles para emitir sus comentarios, conforme a lo dispuesto por el artículo 100 del REMA. En el siguiente cuadro se detalla las fechas de notificación.

item	USUARIO INTERMEDIO	RESOLUCIÓN DE PD	Oficio de Notificación	Fecha de notificación
1	PLUS ULTRA	N° 0016-2025-PD-OSITRAN	N° 0093-2025-PD-OSITRAN	30/01/2025
2	LATAM AIRLINES	N° 0016-2025-PD-OSITRAN	N° 0095-2025-PD-OSITRAN	30/01/2025
3	SKY AIRLINES	N° 0016-2025-PD-OSITRAN	N° 0096-2025-PD-OSITRAN	30/01/2025
4	AIR EUROPA	N° 0016-2025-PD-OSITRAN	N° 0097-2025-PD-OSITRAN	30/01/2025
5	UNITED AIRLINES	N° 0016-2025-PD-OSITRAN	N° 0098-2025-PD-OSITRAN	30/01/2025
6	AMERICAN AIRLINES	N° 0016-2025-PD-OSITRAN	N° 0099-2025-PD-OSITRAN	30/01/2025
7	AEROVIAS DE MEXICO	N° 0016-2025-PD-OSITRAN	N° 0100-2025-PD-OSITRAN	30/01/2025
8	LIMA AIRPORT PARTNERS	N° 0016-2025-PD-OSITRAN	N° 0092-2025-PD-OSITRAN	30/01/2025

- 2.33. Mediante escritos recibidos entre el 5 y 20 de febrero de 2025, LAP y las aerolíneas solicitantes del mandato, pidieron una ampliación de plazo para remitir sus comentarios, de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.34. Mediante Oficios N° 01945; 01947; 01989; 01976; 02303; 01970; 02707 y 01930-2025-GSF-OSITRAN, se les concedió a LAP y a las aerolíneas la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al proyecto de Mandato de Acceso, el cual venció el 27 de febrero de 2025.
- 2.35. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2025-0278 y cartas N° S/N recibidas el 27 de febrero de 2025, LAP y las aerolíneas solicitantes del mandato, con excepción de American Airlines, remitieron a Ositrán sus comentarios respecto del proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.36. El 09 de abril de 2025, la GRE emitió el Informe N° 00069-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente al servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores Check In) en el AIJC, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo.
- 2.37. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN del 10 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00069-2025-GRE-OSITRAN, el Ositrán dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores Check In); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso.
- 2.38. Mediante los Oficios N° 00330, N° 00331, N° 00332, N° 00333, N° 00334, N° 00335, N° 00336 y N° 00329-2025-PD-OSITRAN, se notificó a PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES, AEROVIAS DE MÉXICO y LAP, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso,

el Informe Conjunto N° 00095-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00069-2025-GRE-OSITRAN y el modelo económico de sustento.

- 2.39. Mediante la Carta S/N del 29 de abril de 2025, LATAM AIRLINES solicitó, entre otros, la remisión del modelo de Excel que sustenta el cargo de acceso correspondiente al Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN; asimismo, solicitó que el plazo para la presentación del recurso de reconsideración contra la citada resolución se contabilice a partir del día hábil siguiente a la fecha en que el Ositrán cumpla con notificar de forma completa la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN.
- 2.40. Mediante el Oficio N° 0384-2025-PD-OSITRAN del 06 de mayo de 2025, se comunicó a LATAM AIRLINES que, a través del Oficio N° 00331-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán cumplió con notificar adecuadamente, entre otras, la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN, acompañada de su respectivo modelo económico de sustento. En ese sentido, el cómputo del plazo para la presentación del recurso de reconsideración inició a partir del día hábil siguiente a la notificación del citado oficio.
- 2.41. Mediante las Cartas S/N, recibidas el 08 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN.
- 2.42. Mediante el Oficio N° 06854-2025-GSF-OSITRAN, recibido el 15 de mayo de 2025, se trasladó a LAP los recursos de reconsideración presentados por las Aerolíneas en contra de la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN, a fin de que pueda presentar las alegaciones u observaciones que consideren necesarias dentro del plazo de cinco (05) días hábiles.
- 2.43. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-00210, recibida el 22 de mayo de 2025, LAP solicitó se otorgue un plazo adicional de cinco (05) días hábiles respecto del plazo original otorgado mediante el Oficio N° 06854-2025-GSF-OSITRAN; a efectos de hacer sus comentarios a los recursos de impugnación presentados por las Aerolíneas.
- 2.44. Mediante los Oficios N° 07433, N° 07434, N° 07436, N° 07437, N° 07439, N° 07440 y N° 07441-2025-GSF-OSITRAN, del 29 de mayo de 2025, se solicitó a AMERICAN AIRLINES, PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y AEROVÍAS DE MÉXICO, respectivamente, si consideran que la emisión del informe que sustenta la resolución de los recursos de reconsideración constituye una situación de emergencia que requiera la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, en virtud del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.
- 2.45. Mediante el Oficio N° 07442-2025-GSF-OSITRAN, recibido el 29 de mayo de 2025, se solicitó a LAP indicar si considera que la emisión del informe que sustenta la resolución de los recursos de reconsideración constituye una situación de emergencia que requiera la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva; asimismo, se le concedió el plazo adicional solicitado para presentar sus evaluaciones a los recursos de reconsideración.
- 2.46. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-00221, recibida el 29 de mayo de 2025, LAP presentó sus alegaciones u observaciones a los recursos de reconsideración presentados por los Usuarios Intermedios, conforme se le solicitó mediante el Oficio N° 06854-2025-GSF-OSITRAN.
- 2.47. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-00226, recibida el 02 de junio de 2025, LAP solicitó se sirva considerar la emisión del informe que sustente la resolución de los recursos de reconsideración presentados por las Aerolíneas en contra de la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN, como una situación de emergencia.

- 2.48. Mediante las Cartas S/N, recibidas el 02 de junio de 2025, los usuarios intermedios PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, AIR EUROPA y AEROVÍAS DE MÉXICO expresaron su posición respecto a si corresponde considerar como una situación de emergencia.
- 2.49. El 13 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) remitió a la GSF el Informe N° 00101-2025-GRE-OSITRAN, a través del cual analiza el extremo de los recursos de reconsideración referido a la determinación del cargo de acceso correspondiente al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores Check In) en el Nuevo Terminal del AIJC.
- 2.50. El 20 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe N° 00177-2025-IC-OSITRAN, a través del cual analizan el extremo de los recursos de reconsideración referido a las cláusulas específicas del Mandato de Acceso, recomendando que sea declarado infundado. Adicionalmente, en dicho informe se recomendó a la Gerencia General poner en consideración de la Presidencia Ejecutiva la emisión del pronunciamiento como una medida de emergencia.
- 2.51. Mediante el Memorando N° 00446-2025-GG-OSITRAN, del 21 de agosto de 2025, la Gerencia General remitió para consideración de la Presidencia Ejecutiva el proyecto de Resolución de Presidencia, así como los Informes N° 00101-2025-GRE-OSITRAN y N° 00177-2025-IC-OSITRAN, emitidos por la GRE, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de la Asesoría Jurídica, respectivamente.
- 2.52. Mediante proveído del 21 de agosto de 2025, recaído en el Memorando N° 00446-2025-GG-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva devolvió los documentos remitidos por la Gerencia General a fin de que sean elevados para aprobación del Consejo Directivo en su oportunidad.
- 2.53. Con fecha 02 de setiembre de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00194-2025-IC-OSITRAN que adjunta el Informe N° 00101-2025-GRE-OSITRAN que resuelve los recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN. Cabe precisar que los mismos fueron devueltos para que, de corresponder, a fin de que se proceda a actualizar los informes de acuerdo a criterios adoptados en la Resolución CD 019-2025.
- 2.54. Con fecha 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00274-2025-IC-OSITRAN que adjunta el Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN que resuelve los recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN.
- 2.55. Mediante Oficio Circular N° 00004-2025-SCD-OSITRAN de fecha 18 de diciembre de 2025 se remitió a las partes la Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2025-CD-OSITRAN de fecha 17 de diciembre de 2025, que declaró parcialmente fundados los recursos de reconsideración presentados por Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN, y en consecuencia dejar sin efecto el cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula séptima del Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de las aerolíneas.
- 2.56. Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-0489 recibida el 29 de diciembre de 2025, LAP solicita una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles adicionales a fin de remitir sus comentarios con relación al cargo de acceso del proyecto de Mandato de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial de Mostradores Check In, de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.

- 2.57. Mediante escritos recibidos entre el 6 y 7 de enero de 2026, las aerolíneas solicitantes del mandato, pidieron una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para remitir sus comentarios, de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.58. Mediante Oficio N° 17205-2025-GSF-OSITRAN, de fecha 30 de diciembre de 2025, se les concedió a LAP la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.59. Mediante Oficios N° 00188; 00191; 00192; 00256; 00275; 00295 y 00629-2026-GSF-OSITRAN, se les concedió a las aerolíneas la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al cargo del proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.60. Mediante Carta N° C-LAP-GPF-2026-0024 y Cartas s/n recibidas entre el 20 y 22 de enero de 2026, LAP y las aerolíneas Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú, solicitantes del mandato de acceso, remitieron a Ositrán sus comentarios respecto al cargo de acceso contenido en el proyecto de Mandato de Acceso para mostradores check in.
- 2.61. Mediante Informe Conjunto N° 00035-2026-IC-OSITRAN, de fecha 20 de febrero de 2026, se remitió a la Gerencia General de Ositrán el Informe N° 00025-2026-GRE-OSITRAN a través del cual, dicha gerencia, alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Mostradores Check In para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo
- 2.62. Con fecha 25 de febrero de 2026, la GRE emitió el Informe N° 00030-2026-GRE-OSITRAN a mediante el cual remite su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Mostradores Check In para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo, considerando la información remitida por la SUNAT.

III.- **BASE LEGAL**

- 3.1. El literal d) del artículo 5° de la Ley N° 26917 – Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que uno de los objetivos del Ositrán es el siguiente:

“Fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas Concesionarios privados u operadores estatales (...).”

- 3.2. El literal c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, determina el alcance de la función normativa en los siguientes términos:

“c) Función Normativa: comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios; (...).”

- 3.3. El artículo 9° del Reglamento General del Ositrán (REGO), aprobado mediante D.S. N° 044 – 2006–PCM y sus modificatorias, define el Principio de Libre Acceso, como uno de los Principios de Acción del Ositrán, indicando que:

“La actuación de OSITRAN deberá orientarse a garantizar al usuario el libre acceso a la prestación de los servicios, y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.”

- 3.4. El artículo 11 del REGO recoge la función normativa atribuida al Ositrán para dictar mandatos u otras disposiciones de carácter particular; función que es indelegable según lo contemplado en el artículo 14 de dicho reglamento. Asimismo, de acuerdo con lo señalado en el artículo 16 del REGO, en el marco de la función reguladora el Ositrán determina los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales; la misma que compete exclusivamente al Consejo Directivo, de conformidad con lo previsto en el artículo 17 del REGO.
- 3.5. El numeral 1 del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, señala que el Consejo Directivo ejerce la función reguladora respecto de la infraestructura de transporte de uso público de competencia del Ositrán, en tanto que el numeral 8 del citado artículo señala que es función del Consejo Directivo el emitir mandatos de acceso conforma a la normativa del Ositrán en la materia.
- 3.6. El artículo 11° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), aprobado mediante Resolución N° 014 -2003-CD/OSITRAN, y modificado mediante Resoluciones N° 054 -2005-CD/OSITRAN y N° 006-2009-CD-OSITRAN, establece que el Ositrán está facultado para ordenar el otorgamiento del derecho de Acceso o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de un acuerdo entre ellas.
- 3.7. El artículo 43° del REMA establece que el Ositrán podrá emitir Mandatos de Acceso, determinando, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso. Los términos del Mandato constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes.
- 3.8. Finalmente, el artículo 44° del REMA establece que el Consejo Directivo del Ositrán está facultado a emitir Mandatos de Acceso a solicitud del Usuario Intermedio, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos u otras condiciones de acceso.

IV.- ANÁLISIS

Emisión de Mandato de Acceso

- 4.1. El REMA contempla un conjunto de reglas de procedimiento para obtener acceso a las facilidades esenciales que se distinguen en función de la modalidad en que se logra dicho acceso, es decir, si es mediante un contrato derivado de negociación directa o de una subasta, o a través de un mandato emitido por el Ositrán.
- 4.2. En el caso de los mandatos de acceso, el REMA contempla el procedimiento que debe seguirse para su emisión. Así, se inicia con la negociación entre las partes y, en caso se dé por finalizada dicha negociación, el solicitante del acceso a la facilidad esencial cuenta con un plazo de treinta (30) días hábiles para solicitar al Ositrán la emisión de un mandato. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 97 del REMA, la solicitud de emisión de mandato de acceso se notifica a la Entidad Prestadora a fin de que remita la documentación cursada durante la etapa de negociación, debiendo incluir sus condiciones y cargos de acceso propuestos que consten en las actas de negociación, dentro del plazo de cinco (5) días hábiles.
- 4.3. Asimismo, el Ositrán emite el proyecto de mandato de acceso solicitado, el cual debe ser remitido a las partes a efectos de que estas expresen por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días de notificado, pudiendo ampliarse adicionalmente por el mismo plazo a solicitud de la parte interesada, conforme lo indica el artículo 100 del REMA²

² REMA:

“Artículo 100.- Comentarios sobre el Proyecto de Mandato en contratos por negociación directa.

- 4.4. Al respecto, debe tenerse en consideración lo dispuesto por el artículo 147 del Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2019-JUS (en adelante, TUO de la LPAG), en el sentido que los plazos, fijados por norma expresa, son improrrogables, salvo disposición habilitante en contrario. Igualmente, dicho artículo establece que la prórroga es concedida por única vez mediante decisión expresa, siempre que el plazo no haya sido perjudicado por causa imputable a quien la solicita y siempre que aquella no afecte derechos de terceros. En línea con ello, la prórroga prevista en el artículo 100 del REMA opera siempre que alguna de las partes lo solicite de manera previa.
- 4.5. Adicionalmente, el artículo 100 del REMA establece expresamente que si las partes no remiten comentarios dentro del plazo -que puede ser el inicialmente otorgado o el prorrogado- se entiende que las partes están de acuerdo con el proyecto. De ello se deriva que el referido artículo ha establecido un plazo perentorio para que las partes remitan sus comentarios, es decir, no prevé posibilidad alguna que se pueda prorrogar por segunda vez el plazo, siendo además que la consecuencia prevista ante la falta de presentación de los comentarios en el plazo establecido es que se dará por entendido que el administrado se encuentra de acuerdo con el proyecto de mandato de acceso del Ositrán.
- 4.6. Por otro lado, la Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2025-CD-OSITRAN declaró parcialmente fundados los Recursos de Reconsideración interpuestos por las aerolíneas Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú contra la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso.
- 4.7. Lo anterior implicó dejar sin efecto el cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula séptima del Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. por el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores Check In) dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN y, a la vez, remitir a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso en dicho extremo para que los solicitantes y la Entidad Prestadora puedan expresar sus comentarios u objeciones al cargo de acceso dentro del plazo de diez (10) días hábiles desde la notificación de la Resolución N° 0026-2025-CD-OSITRAN y los informes que la sustentaron, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 100 del REMA.
- 4.8. Cabe precisar que, de conformidad con lo resuelto por el Consejo Directivo de Ositrán mediante la Resolución N° 0026-2025-CD-OSITRAN, los comentarios a remitir al Ositrán solo deben recaer sobre la propuesta de cargo de acceso por el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, siendo que el Consejo Directivo declaró infundados los demás extremos del recurso de reconsideración y por tanto, las partes deben de aplicar las condiciones establecidas en el Mandato de Acceso dictado por Ositrán mediante Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN.
- 4.9. Siendo así, mediante Oficio Circular N° 00004-2025-SCD-OSITRAN, notificado a las partes el 19 de diciembre de 2025, se les remitió copia de la Resolución de Consejo Directivo N° 0026-2025-CD-OSITRAN, del Informe N° 00125-2025-GRE-OSITRAN que adjunta el modelo económico de sustento y del Informe Conjunto N° 00274-2025-IC-OSITRAN para su conocimiento y fines siendo así que el plazo para presentar sus comentarios y/o solicitar prórroga de plazo vencía el 08 de enero de 2026.

Una vez notificado el Proyecto de Mandato de Acceso a las partes, éstas podrán expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días, el cual podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.

Los comentarios u objeciones expresados por las partes con motivo del Proyecto de Mandato de Acceso, no tendrán efectos vinculantes para OSITRAN.

En el caso que las partes no remitan comentarios a OSITRAN dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el Proyecto.”

- 4.10. No obstante, las Partes solicitaron una prórroga de diez (10) días adicionales establecida en el REMA para la remisión de sus comentarios, siendo la nueva fecha de vencimiento para la presentación de sus comentarios el 22 de enero de 2026. Considerando ello, se procede a revisar las fechas en las que las Partes presentaron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, cuyo detalle se verifica a continuación:

item	USUARIO INTERMEDIO	Recepción Comentarios
1	PLUS ULTRA	22/01/2026
2	LATAM AIRLINES	20/01/2026
3	SKY AIRLINES	22/01/2026
4	AIR EUROPA	21/01/2026
5	UNITED AIRLINES	22/01/2026
6	AMERICAN AIRLINES	21/01/2026
7	AEROVIAS DE MEXICO	21/01/2026
8	LIMA AIRPORT PARTNERS	21/01/2026

- 4.11. Como puede observarse, las Partes presentaron sus comentarios dentro del plazo establecido en el REMA.
- 4.12. Por lo expuesto, teniendo en consideración los comentarios remitidos por las partes y conforme al análisis efectuado, así como lo indicado por la GRE mediante Informe N° 00030-2026-GRE-OSITRAN, donde se establece el monto del cargo de acceso, se adjunta al presente informe el proyecto de resolución correspondiente.

V. CONCLUSIONES:

- 5.1. En cumplimiento del procedimiento fijado en el REMA, a través de la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN el Ositrán dictó el Mandato de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial de Mostradores Check in para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el nuevo terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Si bien el extremo referido a la determinación del cargo de acceso fue dejado sin efecto en la etapa recursiva del procedimiento, las demás condiciones de dicho mandato quedaron establecidas en dicha resolución.
- 5.2. En aplicación del artículo 100 del REMA, se remitió a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso en el extremo referido al cargo. Al respecto, tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios formularon sus comentarios sobre dicho proyecto dentro de los plazos establecidos para tal efecto en el REMA.
- 5.3. El cargo de acceso por la facilidad esencial de Mostradores Check in para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez conforme a lo indicado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante Informe N° 00030-2026-GRE-OSITRAN es de USD 3,58 por hora o fracción, sin incluir IGV, y que tendrá la vigencia de las demás condiciones establecidas en el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN .
- 5.4. De acuerdo con el procedimiento establecido en el REMA, corresponde que el Consejo Directivo dicte el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios a efectos de acceder a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores Check in), en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula sétima del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0051-2025-PD-OSITRAN.

VI. RECOMENDACIÓN:

- 6.1. Se recomienda poner en consideración del Consejo Directivo el presente informe para que, de estimarlo pertinente, apruebe el proyecto de resolución adjunto y; en consecuencia, dicte el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios a efectos de acceder a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Mostradores Check in) en el AIJC, en el extremo referido al cargo de acceso.

Atentamente,

Firmado por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

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

Visado por
ERNESTO MAMANI OSORIO
Supervisor Económico Financiero
Jefatura de Contratos Aeroportuarios

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
VÍCTOR ARROYO TOCTO
Jefe de Asuntos Jurídicos Regulatorios y
Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
MARTHA ZAMORA BARBOZA
Abogada Senior
Gerencia de Asesoría Jurídica

N.T. 2026030791