



Presidencia
del Consejo de Ministros

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



RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 0009-2026-CD-OSITRAN

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 02/03/2025
09:37:24 -0500

Lima, 27 de febrero de 2026

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00039-2026-IC-OSITRAN de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y, el Informe N° 00031-2026-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. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú (en adelante, Aerolíneas o Usuarios Intermedios) solicitaron la emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, de Almacenes para el Equipaje Rezagado 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° 00039-2026-IC-OSITRAN;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 00014-2025-PD-OSITRAN, del 24 de enero de 2025, se aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue remitido a las partes estableciendo el plazo para la presentación de sus comentarios u objeciones al proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 100 del REMA;

Que, luego de recibidos los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, del 09 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN, se dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para la utilización

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/02/2026 18:15:12 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/02/2026 18:11:27 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/02/2026 17:26:01 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 27/02/2026 16:14:32 -0500

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

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 (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso;

Que, mediante las Cartas N° S/N, recibidas entre el 06 y 07 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2025-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° 0049-2025-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° 00031-2026-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° 00039-2026-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 (Almacenes para el Equipaje Rezagado) en el 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° 00031-2026-GRE-OSITRAN y el Informe Conjunto N° 00039-2026-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 de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado); en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 3.1 de la cláusula tercera del Anexo 1 del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, en los siguientes términos:



MANDATO DE ACCESO

Anexo 1: CONDICIONES PARTICULARES

Cláusula Tercera: Cargo de acceso

3.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar a favor de LAP mensualmente, en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el arrendamiento del Área la suma de US\$ 60.85 (Sesenta y 85/100 Dólares Americanos) por m2 al mes sin IGV.

Artículo 2.- Disponer la notificación de la presente Resolución, del Informe N° 00031-2026-GRE-OSITRAN que adjunta el modelo económico de sustento y del Informe Conjunto N° 00039-2026-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° 0049-2025-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° 00031-2026-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00039-2026-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.

Firmada por
VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO
Presidente del Consejo Directivo
Presidencia Ejecutiva

Visada por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Gerente General (e)
Gerencia General

Visada por
FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA
Gerente de Supervisión y Fiscalización
Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visada por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visada por
RICARDO QUESADA ORÉ
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT: 2026032303

INFORME N° 00031-2026-GRE-OSITRAN



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 (Almacenes de Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN del 11.12.2026.

Fecha : 26 de febrero de 2026.

I. OBJETO

- 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 (Almacenes de equipaje rezagado) 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° 0049-2025-PD-OSITRAN.

II. ANTECEDENTES

- Entre el 05 de setiembre y el 01 de octubre de 2024, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Plus Ultra, Sky Airline, Air Europa, United Airlines y Latam Airlines solicitaron al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado – Equipaje Rezagado) 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	Carta S/N	05.09.2024	Plus Ultra Líneas Aéreas
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
2024123310	Carta S/N	01.10.2024	United Airlines
2024111195	Carta S/N	06.09.2024	Latam Airlines

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- El 21 de octubre de 2024, mediante el Memorando N° 01575-2024-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) remitió copia de las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por las referidas líneas aéreas, así como copia de la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, de fecha 29 de octubre de 2024, remitida por Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario); con la finalidad de que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE), de acuerdo con sus competencias y funciones, formule y proponga el Cargo de Acceso correspondiente.
- Mediante Carta S/N (NT: 2024146899), recibida el 18 de noviembre de 2024, la empresa American Airlines solicitó al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) en el AIJC.

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue
Mack Linder FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/02/2026 10:18:12 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/02/2026 09:28:44 -0500

5. Mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de noviembre de 2024, en el marco de lo establecido en el artículo 99 del Reglamento Margo de Acceso del Ositrán (en adelante, 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.
6. Mediante Memorando N° 00675-2024-GG-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2024, la Gerencia General otorgó la ampliación de plazo solicitada por la GSF hasta por un periodo de quince (15) días hábiles.
7. El 22 y 27 de noviembre de 2024 se llevaron a cabo visitas a las obras del nuevo Terminal del AIJC por parte del personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, acompañados por representantes de LAP, a fin de conocer, entre otros, la nueva infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial.
8. Mediante Memorando N° 00256-2024-GRE-OSITRAN, de fecha 5 de diciembre de 2024, se solicitó a la GSF que disponga una ampliación de plazo de veinticinco (25) días hábiles para emitir los proyectos de mandato de acceso. Al respecto, mediante Informe Conjunto N° 00203-2024-IC-OSITRAN, de fecha 12 de diciembre de 2024, la GSF y la Gerencia de Asesoría Jurídica recomendaron, entre otros, prorrogar en veinticinco (25) días hábiles adicionales el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para la notificación del proyecto de mandato de acceso que se encuentran en trámite.
9. Mediante Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN, de fecha 16 de diciembre de 2024, se dispuso, entre otros, prorrogar en 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.
10. El 23 de enero de 2025, mediante el Informe N° 0006-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán remitió a la GSF la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Equipaje Rezagado en el AIJC.
11. El 24 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0014-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso a la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio de Equipaje Rezagado en el AIJC solicitado por las líneas aéreas, sustentado en el Informe Conjunto N° 00015-2025-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 0006-2025-GRE-OSITRAN.
12. El 28 de enero de 2025, mediante oficios diversos, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán notificó a LAP y a las líneas aéreas la Resolución de Presidencia N° 0014-2025-PD-OSITRAN y el Proyecto de Mandato de Acceso.
13. 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.
14. Entre el 5 y 10 de febrero de 2025, mediante diversas cartas, los Usuarios Intermedios solicitaron al Ositrán una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para remitir comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso.
15. El 26 de febrero de 2025 el Concesionario, a través del Memorándum N° M-GPF-GSC-2025-0010 adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0277, remitió su comentario a la propuesta del Regulador contenida en el Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN para la determinación del Cargo de Acceso. Asimismo, en la misma fecha, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas Plus Ultra, Sky Airlines, Air Europa, United Airlines, Latam Airlines y Aerovías de México, remitieron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, adjuntando además el documento "Comentarios a la propuesta de OSITRAN de

cargo de acceso por el uso de la facilidad esencial para la prestación del servicio equipaje rezagado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, 2025", de acuerdo con el detalle presentado en la siguiente tabla:

Tabla 2 Comentarios a la propuesta de cargos de acceso presentadas por las aerolíneas y LAP

Número de trámite	Carta	Fecha de ingreso	Empresa
2025028312	S/N	26.02.2025	PLUS ULTRA
2025028509	S/N	26.02.2025	SKY AIRLINES
2025028549	S/N	26.02.2025	AIR EUROPA
2025028471	S/N	26.02.2025	UNITED AIRLINES
2025028532	S/N	26.02.2025	LATAM AIRLINES
2025028695	S/N	26.02.2025	AEROVIAS DE MEXICO
2025028472	Carta N° C-LAP-GSC-2025-0277	26.02.2025	LIMA AIRPORT PARTNERS

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

16. Recibido los comentarios al Proyecto de Mandato, mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN de fecha 08 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00065-2025-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 (Equipaje Rezagado); estableciendo las condiciones y el Cargo de Acceso respectivo.
17. Entre el 06 y 07 de mayo de 2025, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas presentaron Recursos de Reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 3 Recursos de Reconsideración presentados por las aerolíneas

Número de trámite	Carta	Fecha de ingreso	Empresa
2025062279	S/N	07.05.2025	PLUS ULTRA
2025061897	S/N	06.05.2025	SKY AIRLINES
2025062593	S/N	07.05.2025	AIR EUROPA
2025062579	S/N	07.05.2025	UNITED AIRLINES
2025062480	S/N	07.05.2025	LATAM AIRLINES
2025062658	S/N	07.05.2025	AEROVIAS DE MEXICO
2025062106	S/N	06.05.2025	AMERICAN AIRLINES

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

18. 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.
19. 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.
20. Mediante el Informe N° 00104-2025-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.

21. 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.
22. 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.
23. 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. En ese sentido, el 26 de noviembre de 2025, mediante Proveedor, la Presidenta del Consejo Directivo del Ositrán solicitó a esta Gerencia actualizar la determinación de los cargos conforme el último criterio adoptado en la estimación de la TUUA.
24. Mediante el Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN del 11 de diciembre de 2025, se remitió a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán la actualización del Informe N° 00104-2025-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° 0049-2025-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.
25. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2025-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° 0049-2025-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 REMA.
26. Mediante Cartas N° 0003-2026-GG/AETAI y N° 0004-2026-GG/AETAI, recibidas el 13 y 14 de enero de 2026, respectivamente, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI realizó consultas sobre ciertos aspectos considerados para la determinación del cargo de acceso para el servicio de alquiler de almacenes de equipaje rezagado en el Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN. Dichas consultas fueron atendidas por esta Gerencia mediante los Oficios N° 00016-2026-GRE-OSITRAN y 00017-2026-GRE-OSITRAN, emitidos el 22 de enero de 2026.
27. El 20 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 Almacén de Depósito de Equipaje Rezagado 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 4 Comentarios presentados por las aerolíneas a la nueva propuesta de Cargo de Acceso

Número de trámite	Documento	Fecha de ingreso	Empresa
2026008789	Carta S/N	20.01.2026	Latam Airlines Perú
2026008561	Carta S/N	20.01.2026	Air Europa Líneas Aéreas
2026008529	Carta S/N	20.01.2026	American Airlines Inc.
2026008848	Carta S/N	20.01.2026	Aerovías de México S.A de C.V.
2026008606	Carta S/N	20.01.2026	Plus Ultra Líneas Aéreas
2026009372	Carta S/N	20.01.2026	United Airlines
2026008785	Carta S/N	20.01.2026	SKY Airline Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

28. Mediante el Oficio N° 00023-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 29 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.
29. Mediante la Carta S/N (NT: 2026016427), recibida el 03 de febrero de 2026, la empresa Latam Airlines remitió un archivo Excel® en atención a lo solicitado en el Oficio N° 00023-2026-GRE-OSITRAN.
30. Mediante la Carta S/N (NT: 2026017585) del 04 de febrero de 2026 y la Carta S/N (NT: 2026020908) del 10 de febrero de 2026, las empresas Plus Ultra Líneas Aéreas y United Airlines ampliaron sus comentarios remitiendo el archivo Excel® que sustenta y desarrolla las estimaciones presentadas. Cabe indicar que dicho archivo es el mismo que envió Latam Airlines, mediante Carta S/N (NT: 2026016427).
31. 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.
32. 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.
33. 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.
34. Mediante el Informe N° 00026-2026-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° 0024-2025-CD-OSITRAN.

35. El 25 de febrero de 2026, mediante proveído al Informe Conjunto N° 00036-2026-IC-OSITRAN, la Secretaría de Consejo Directivo solicitó actualizar el Informe N° 00026-2026-GRE-OSITRAN de acuerdo con lo solicitado en la Sesión 829 del Consejo Directivo.

III. PROPUESTA DEL OSITRÁN

36. A continuación, se presenta la nueva propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial de Almacenes de Equipaje Rezagado en el AIJC (en adelante, Propuesta del Ositrán), la cual formó parte del Anexo 2 del Informe N° 00126-2025-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° 0024-2026-CD-OSITRAN.

III.1. MARCO NORMATIVO APLICABLE

37. De acuerdo con el artículo 25 del REMA, el Cargo de Acceso es cualquier pago efectuado a una Entidad Prestadora como contraprestación por el uso de una Facilidad Esencial, sin importar su naturaleza; destacándose que la modalidad o combinación de modalidades que adopte dicho cargo dependerá de lo adoptado en el Contrato de Acceso, siempre que este no constituya una barrera al Acceso¹.
38. 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.
39. De este modo, y acorde con el artículo 27 del REMA, la contraprestación monetaria por el uso de las Facilidades Esenciales debe *“permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluyen un margen de utilidad razonable. (...)”*. Así, considera, entre otras, las siguientes metodologías que Ositrán puede emplear para determinar el Cargo de Acceso: (i) Costos incrementales de largo plazo, (ii) Costos completamente distribuidos, (iii) Empresa modelo eficiente, y (iv) Por comparación (*benchmarking*).
40. 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

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.”

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 (Equipaje Rezagado) 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 DE LA PROPUESTA DE CARGO DE ACCESO

41. Dada la información disponible a la fecha de elaboración de la presente Propuesta y las características económicas del Acceso a la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se estima pertinente formular el Cargo de Acceso empleando la metodología de costos completamente 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.
42. No obstante, es necesario señalar que, debido a que la Facilidad Esencial que es materia de análisis presenta características de una infraestructura de tipo *greenfield*, puesto que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC, los criterios aplicados para efectos de proyectar la demanda y los costos asociados a la prestación del servicio tomarán como base la información y las características presentadas en la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal; ello, en la medida en que representan la mejor aproximación a las condiciones que se presentarían en la operación de la nueva infraestructura.
43. Cabe mencionar que, en el procedimiento más reciente de Mandato de Acceso del presente Servicio Esencial, el referido servicio se brindaba en contenedores. No obstante, de acuerdo con lo señalado en la Propuesta de LAP, el servicio ya no se brindará en contenedores, sino que en el nuevo Terminal del AIJC se contará con un espacio similar al de una Oficina Operativa para que las aerolíneas custodien el equipaje rezagado. Sobre ello, el Concesionario habilitará dicho espacio con mallas de acero de fácil torción para la separación de espacios que serán alquilados a las aerolíneas para el equipaje rezagado.
44. De otro lado, la Propuesta de los Usuarios Intermedios considera que el servicio de equipaje rezagado continuaría brindándose bajo las condiciones actuales (utilizando contenedores). No obstante, en la visita realizada por este Regulador el 22 de noviembre de 2024 al nuevo Terminal, se observó que el área en la que se brindará el servicio de equipaje rezagado se encuentra en el nuevo Terminal y posee características similares de

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.

infraestructura a las oficinas operativas⁴, es decir, se desestima lo propuesto por los Usuarios Intermedios en tanto que, en el nuevo Terminal, el servicio ya no se brindará en contenedores sino en un espacio similar al de una oficina operativa.

45. En tal sentido, para la estimación del Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado) se emplearán los mismos criterios utilizados para el cálculo de la demanda, costos operativos e inversiones utilizados para la estimación del Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas).

a) Horizonte de evaluación

46. Con relación a este punto, las partes señalan haber acordado, durante el proceso de negociación, un periodo de vigencia del Cargo de Acceso de cinco años. Sin embargo, en las propuestas presentadas, se observan diferentes criterios respecto a la definición del horizonte de evaluación. Así, en la Propuesta de LAP se contempla como fecha de inicio de operaciones el 18.12.2024, en cuyo caso su horizonte de evaluación abarca 14 días de operación en 2024 y, para efectos de completar un periodo de cinco años, asume 351 días para el año 2029. Por su parte, la Propuesta de los Usuarios Intermedios considera que el horizonte de evaluación inicia en el año 2024 como año 0 y que el periodo de cobro del cargo de acceso del servicio abarcaría desde el 30 de enero de 2025 hasta el 30 de enero de 2030, con la finalidad de completar el periodo de cinco años.
47. Al respecto, con base en lo observado en las propuestas de las partes, para la construcción y evaluación del flujo de caja descontado, en la presente Propuesta se considerará que la vigencia del Cargo de Acceso será de cinco años, comprendidos desde el 30 de marzo de 2025 (fecha programada para la inauguración del nuevo Terminal⁵) hasta el 29 de marzo de 2029; no obstante, para fines de la evaluación de flujo de caja descontado, se tomará referencialmente como año base (año 0) al 2024. En ese sentido, el horizonte de evaluación de los flujos de caja comprenderá el periodo 2024-2030.
48. 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 $(31+28+29)/365$.

b) Demanda del Servicio

b.1) Unidad de cobro

49. 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 (Equipaje Rezagado) será cobrado en USD por m², ello de acuerdo con la unidad de cobro vigente.

⁴ Dicha afirmación se basa en que el área donde se encuentran los almacenes está construida con materiales nobles, cuenta con instalaciones eléctricas y luminarias, entre otras características similares a la infraestructura que LAP ofrece para sus oficinas operativas.

⁵ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2025). Nota de Prensa: "Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez iniciará operaciones el 30 de marzo de este año". Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1091421-nuevo-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-iniciara-operaciones-el-30-de-marzo-de-este-ano> (último acceso: 20.01.2025).

b.2) Demanda

50. De acuerdo con la Propuesta de LAP, el área destinada para equipaje rezagado en el nuevo Terminal del AIJC abarcará 130 m².
51. Cabe indicar que, de acuerdo con lo informado por LAP en el correo electrónico recibido el 04 de abril del 2025, en el proceso de negociación, LAP comunicó a los Usuarios Intermedios un área total de 254,91 m² para equipaje rezagado. De esta superficie, solo 60,66 m² (total del Almacén de Equipaje L&F) correspondían específicamente a cuatro almacenes, mientras que los 194 m² restantes se proyectaban para módulos de aerolíneas y áreas de espera de pasajeros para el retiro de sus equipajes. Sin embargo, en respuesta a las necesidades de las aerolíneas, LAP optó por modificar el diseño del área total destinada a los almacenes del equipaje rezagado, incrementando el número de almacenes para este propósito, alcanzando un total de diecinueve (19) con un área total de ciento treinta metros cuadrados (130 m²). Esta área se distribuye de la siguiente manera: quince (15) almacenes de seis metros cuadrados (6 m²), dos (2) almacenes de siete metros cuadrados (7 m²), un (1) almacén de doce metros cuadrados (12 m²) y un (1) almacén de catorce metros cuadrados (14 m²).
52. De este modo, se considera el área total específicamente asignada a los almacenes, equivalente a ciento treinta metros cuadrados (130 m²), en virtud de que representa el área total susceptible de arrendamiento por las líneas aéreas para el almacenamiento del equipaje rezagado, manteniendo consistencia con las determinaciones previas del cargo para equipaje rezagado, donde la demanda se calculaba exclusivamente en función de las dimensiones de los contenedores destinados a dicho almacenamiento.
53. Considerando dicha información, es importante mencionar que tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios señalan en sus propuestas que se espera una tasa de ocupación del 100% de las áreas destinadas para equipaje rezagado. Con ello, para obtener la demanda anual de áreas de equipaje rezagado se multiplica el total de áreas por la tasa de ocupación antes mencionada, por el número de meses de alquiler de cada año y finalmente por el ratio de días de operación que se tendrá cada año de acuerdo con el horizonte de evaluación señalado en el literal a) de la presente sección, según se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 5 Proyección de demanda de equipaje rezagado 2025-2030 (m²)

Demanda	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas Equipaje Rezagado	130	130	130	130	130	130
Tasa de Ocupación de Áreas	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Meses	12	12	12	12	12	12
Ratio de Operación anual	76%	100%	100%	100%	100%	24%
Demanda Anual	1 184	1 560	1 560	1 560	1 560	376

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

c) Costos de operación y mantenimiento

54. Como se indicó previamente, para la presente Propuesta se considerarán los criterios utilizados para la estimación del Cargo de Acceso del Servicio Esencial de Oficinas Operativas, toda vez que el área de equipaje rezagado posee características similares al de una oficina operativa. Así, en línea con los criterios empleados en procedimientos anteriores del Servicio Esencial de Oficinas Operativas, 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.
55. En procedimientos anteriores relacionados a este servicio de oficinas operativas, las proyecciones del OPEX incluidas 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.

56. 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.
57. 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 (dado que a la fecha del presente informe solo se dispone de información de la Contabilidad Regulatoria de LAP hasta el año 2023), en tanto que dichos años cumplen con el criterio de ser posteriores al periodo que se utilizó para la determinación del cargo vigente.
58. Adicionalmente, debe precisarse que, en la medida en que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programada 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 de oficinas operativas en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.
59. 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 año 2022.
60. Cabe señalar que la Propuesta de los Usuarios Intermedios basan sus estimaciones de costos en el supuesto de que el servicio de equipaje rezagado se brindará en contenedores. No obstante, como se indicó previamente para la estimación del Cargo de Acceso del servicio de equipaje rezagado se utilizarán los criterios en cuanto a la asignación y estructura de costos utilizados para la estimación del Cargo de Acceso de Oficinas Operativas. En tal sentido, para efectos de las proyecciones del OPEX se empleará la información correspondiente al periodo 2022-2023 de los formatos de la Contabilidad Regulatoria de LAP.
61. 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.⁶

⁶ 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

c.1) Costos Directos

62. Los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial comprenden las siguientes partidas⁷:
- Seguros, y
 - Fee del operador.
63. Al respecto, como se señaló anteriormente, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información del OPEX del servicio referente al antiguo Terminal, para la proyección de dichas partidas de costos se efectuará, 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 la proyección de inflación de los Estados Unidos de América publicada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en *World Economic Outlook database: April 2025*⁸, la cuales se detalla en la siguiente tabla⁹.

Tabla 6 Variación porcentual del CPI de Estados Unidos, 2024-2030

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Consumer Price Index (CPI)	313,69	323,07	331,04	338,02	345,31	352,80	360,47
Var. %		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.

64. Se propone que la estimación de los valores base de los Costos Directos correspondientes a los Seguros y Fee del operador 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 inflación de Estados Unidos de América, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
65. Cabe indicar que un criterio similar es considerado en la Propuesta de LAP, en la cual estiman los costos de Seguros y Fee del operador a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria; sin embargo, el periodo considerado es el 2018-2023. Del mismo modo, en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el costo de Fee del operador también es estimado a partir del promedio de la Contabilidad Regulatoria, pero empleando como periodo el 2020-2022. Sin embargo, a diferencia de las partes, el empleo del periodo 2022-2023 en la presente Propuesta se enmarca en el criterio aplicado en el

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.

⁷ Cabe señalar que similar criterio es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso. No obstante, no se considera el costo asociado a la limpieza, debido a que la Cláusula 12.1.4 del proyecto de mandato dispone que son las líneas áreas las que deben asegurar el mantenimiento de las áreas entregadas por LAP, lo que incluye su limpieza. Asimismo, el numeral 3.3 del Anexo 1 del proyecto de mandato indica que el valor del Cargo de Acceso debe incluir solo el costo de la limpieza de Áreas Comunes, el cual ya se encuentra debidamente recogido dentro de los costos indirectos.

⁸ 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&scc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1> (último acceso: 30.07.2025).

⁹ 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.

procedimiento del año 2022 para la construcción del escenario base para proyectar los costos operativos, tal como se indicó anteriormente.

66. 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.
67. 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 y Fee del operador en el periodo 2022-2023 asciende, en total, a USD 16 321. Por tanto, sobre la base de dichos montos presentados, se procede con la estimación de los costos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la inflación de Estados Unidos, de acuerdo con el detalle que se muestra la siguiente tabla.

Tabla 7 Proyección de los costos de Seguros y Fee del operador, 2025-2030 (USD)

Seguros y Fee Operador	2022	2023	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var% CPI USA				2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Áreas Equipaje Rezagado (m2)			1 631	130	130	130	130	130	130
Seguros	12 116	18 854	15 485	1 271	1 302	1 330	1 358	1 388	1 418
Fee Operador	858	815	836	69	70	72	73	75	77
Total (USD)	12 974	19 668	16 321	1 340	1 373	1 402	1 432	1 463	1 495

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. 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 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.
69. 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 8 Costos Directos del servicio, 2025-2030 (USD)

Proyección de OPEX - Equipaje Rezagado	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Operativos						
Seguros	964	1 302	1 330	1 358	1 388	342
Fee operador	52	70	72	73	75	18
Costo Directo Total	1 017	1 373	1 402	1 432	1 463	360

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.

c.2) Costos Indirectos

70. 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.

71. No obstante, en línea con el criterio empleado en el procedimiento del año 2022, para efectos del cálculo del valor base de Costos Indirectos, se han considerado las exclusiones señaladas anteriormente respecto a los conceptos de "Participación de Trabajadores", "Consumo de Electricidad", "Donaciones", "Sanciones Administrativas", "Programas de ayuda social", "Subscripciones a Revistas y Diarios", "Premios y obsequios" e "Impuesto General a las Ventas".
72. 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 108 915. Luego, sobre la base de dicho monto, se procede con la estimación de los Costos Indirectos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos y los metrajes asociados al área de equipaje rezagado, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla.

Tabla 9 Costos Indirectos del servicio, 2025-2030 (USD)

Costos Indirectos	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var% CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Áreas Oficinas Operativas (m2)	1 631	130	130	130	130	130	130
Costos Indirectos	108 915	6 784	9 159	9 353	9 554	9 761	2 405

Nota:

- El área indicada para el año base corresponde al área total de oficinas operativas en el actual Terminal.
- 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.

73. 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 de los Costos Indirectos para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de los Costos Indirectos para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

c.3) Costos No Imputables

74. 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)".
75. Dicho ratio objetivo se determinará a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al periodo 2022-2023, determinándose para cada año el valor del ratio "Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)", y calculándose el ratio objetivo como el promedio de los ratios observados en dicho periodo. Con ello, el ratio objetivo asciende a 26,70%, tal como se presenta en la siguiente tabla¹⁰.

¹⁰

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 10 Ratio “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)” promedio (USD)

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

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

76. 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 11 Costos No Imputables del servicio, 2025-2030 (USD)

Proyección de OPEX	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costo Directo	1 017	1 373	1 402	1 432	1 463	360
Costo Indirecto	6 784	9 159	9 353	9 554	9 761	2 405
Ratio: CNI/(CD+CI)	26,70%	26,70%	26,70%	26,70%	26,70%	26,70%
Costo No Imputable	2 082	2 812	2 871	2 933	2 997	738

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.

c.4) Proyección de costos de operación y mantenimiento

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

Tabla 12 Costos de operación y mantenimiento proyectados del servicio, 2025-2030 (USD)

Proyección de OPEX	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costo Directo	1 017	1 373	1 402	1 432	1 463	360
Costo Indirecto	6 784	9 159	9 353	9 554	9 761	2 405
Costo No Imputable	2 082	2 812	2 871	2 933	2 997	738
Costos totales	9 883	13 343	13 625	13 919	14 221	3 503

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.

d) Base de capital e inversiones

78. 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 infraestructura¹¹. 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.
79. 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

¹¹ 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."

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.

80. En particular, para el caso de las inversiones realizadas, debe señalarse que, en línea con anteriores procedimientos¹², 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 Concesión¹³. Al respecto, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, no resulta suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán, conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.
81. De otro lado, en el caso de las inversiones proyectadas, en línea con anteriores procedimientos, dado que dichos montos representan compromisos de inversión futuros por parte del Concesionario, para efectos de su incorporación en el cargo no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas a la fecha de determinación del Cargo de Acceso. Sin embargo, previo a su consideración para el cálculo del cargo, el Regulador puede requerir al Concesionario, de considerarlo, la documentación de sustento de los montos que proyecta realizar como parte de su plan de inversiones. Ello, con el fin de que el Cargo de Acceso calculado refleje los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, de acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del REMA.
82. 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.

¹² 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.

¹³ El numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Ello se encuentra en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se establece que el Concesionario deberá presentar al Ositrán la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad. En ese sentido, el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos respectivos al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación.

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

"1.4.2. ETAPAS DE DESARROLLO:

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

83. Asimismo, considerando que, a la fecha de la presente Propuesta, la inauguración del nuevo Terminal del AIJC, y por ende la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se encuentra programada para el 30 de marzo de 2025¹⁴, las inversiones que conformarían dicha Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que las obras del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentran en curso y la Facilidad Esencial propiamente no se encuentra disponible para ser utilizada.
84. De este modo, de acuerdo con lo señalado anteriormente, dado que las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial representan, a la fecha de presente Propuesta, un compromiso de inversión por parte del Concesionario cuya realización se efectuará de cara al inicio de la puesta en operación del servicio en el nuevo Terminal del AIJC, para efectos de determinar el Cargo de Acceso serán consideradas como inversiones proyectadas a ser ejecutadas en el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.
85. Cabe mencionar que, como se indicó anteriormente, si bien por su condición de inversiones proyectadas, los montos estimados no requieren contar con el sustento de la aprobación del Ositrán, en tanto no se encuentran bajo el alcance de los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión por tratarse de inversiones no realizadas a la fecha de la presente Propuesta, sí será necesario evaluar la información remitida que forma parte del sustento de dichas inversiones.
86. 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 asociada a oficinas del Terminal, Inversión transversal y Habilitación de áreas de equipaje rezagado.¹⁵

(i) Inversiones Directas

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

Tabla 13 Inversión en Infraestructura asociada a Oficinas del nuevo Terminal (USD)

Inversión asociada a oficinas del Terminal	Inversiones
Procesador	285 232 634
Swing	162 529 618
Doméstico	88 284 070
Internacional	64 701 331
Señalética	4 362 738
Equipos aeroportuarios	70 855 617
Inversión asociada a oficinas del Terminal	675 966 008

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁴ 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: 30.07.2025).

¹⁵ Cabe señalar que, en la presente Propuesta, se tomarán los montos de inversión y la estructura planteada por LAP, en tanto que representa la mejor información disponible a la fecha.

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

“Equipos aeroportuarios

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

MEP (Mechanical, electrical and plumbing)

Este concepto hace referencia a la climatización y tuberías relacionadas al servicio de agua y electricidad dentro del terminal. Estas inversiones se encuentran contempladas en los cargos cobrados a los usuarios intermedios (aerolíneas) de manera adicional al cargo de acceso por concepto de electricidad y agua. De acuerdo al mandato de acceso vigente, los conceptos como “electricidad, agua, etc. [...] forma parte del Cargo de Acceso”.

Señalética

Este concepto hace referencia a la señalética (vertical y horizontal) que se brindan a los pasajeros para que puedan orientarse en su recorrido dentro del Terminal. Este servicio está especificado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, por lo tanto, se considera que esta inversión está relacionada a la TUUA y se refleja en dicha tarifa.

ICT (Information and communication technology)

Este concepto hace referencia a los servicios de información, comunicación y tecnologías utilizados dentro del terminal. Estos servicios se brindan tanto a los pasajeros como a los usuarios intermedios (aerolíneas). Es por ello, que se debe realizar un desglose de los conceptos que sí benefician a los usuarios intermedios para poder incluirlos dentro de la inversión. (...)”

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

Tabla 14 Inversión en Infraestructura asociada a Oficinas del nuevo Terminal (USD)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

90. De esta manera, a efectos de obtener el ratio de inversión en infraestructura asociada al terminal por m² se considera que, de acuerdo con lo señalado en el Memorando N° 0058-2025-GSF-OSITRAN¹⁶, el Terminal de pasajeros posee un área de 264 807 m². Con ello, el ratio de inversión asociada a las oficinas del Terminal es de 1 641 USD por m².

¹⁶ En dicho documento se informó que “la superficie construida del nuevo Terminal, de acuerdo con la Memoria Descriptiva de Arquitectura, del Diseño Conceptual del nuevo Terminal, con el documento NL_2100_CD_MDE_IP3_A00_DS_400000 Rev B es de 244877 m² (parcial), incluyendo zona técnica BOH se

91. Adicionalmente, como parte de las inversiones directas se incluyen a las inversiones transversales requeridas para el inicio de obra que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de pasajeros, las cuales corresponden a los siguientes conceptos según la Propuesta de LAP:

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

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

Early Works: Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.

Site Management: Corresponde a la inversión realizada en obras adicionales como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc. Se contempla principalmente el contrato WP4.

Integration: Corresponde a la inversión relacionada a la interconexión entre cada paquete de trabajo. Incluye consultorías, obras intermedias y acción constructiva.”

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

Tabla 15 Inversiones Transversales en el nuevo Terminal

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

93. En la medida que dicho monto es transversal a toda la construcción del terminal, corresponde identificar qué parte de esta se encuentra asociada a la inversión de oficinas del terminal, para lo cual se estima un ratio de incidencia de la inversión asociada a las oficinas del terminal respecto de la inversión directa del lado tierra del Terminal. Sobre ello, como se indicó previamente, la inversión asociada a las oficinas del Terminal asciende a USD 434 429 418, mientras que, el monto de inversión proyectado por LAP para el Capex directo del lado tierra asciende a USD 1 085 867 884. Con ello, el factor de incidencia antes mencionado es de 40,01%. Es decir, el 40,01% de las inversiones transversales está asociado a las áreas del Terminal, el cual asciende a USD 45 774 547.
94. Con ello, a efectos de obtener el ratio de inversión transversal por m² se divide dicho monto de inversión entre el área total del Terminal de pasajeros (264 807 m²), con lo cual el ratio de inversiones transversales asociadas a las oficinas del terminal es de USD 172,9 por m², según se muestra a continuación.

Tabla 16 Inversión Transversal asociada a oficinas del nuevo Terminal

obtiene un valor total de **264,807 m2**, el cual es próximo a lo preguntado; sin embargo, se requiere sustentar el área de **265,000 m2 (...)**”

Inversiones transversales	Costo inversión (USD)	Monto de inversión	Inversión (USD/m2)
MOU Memorandum of Understanding	2 817 638	1 127 269	4,3
Design	72 749 663	29 105 377	109,9
Early Works	27 906 105	11 164 556	42,2
Site Managment	10 941 291	4 377 345	16,5
Total	114 414 697	45 774 547	172,9

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

95. De otro lado, de acuerdo con lo señalado por LAP, para la implementación del área de equipaje rezagado será necesario habilitar dicha área con rejas que permitan separar las áreas que serán alquiladas a las aerolíneas. Dicha habilitación del área de equipaje rezagado, según proyecta LAP, ascenderá a USD 62 511. Por tanto, considerando que el área total en la que se realizará dicha habilitación es de 176 m²¹⁷, el ratio de inversión en la habilitación del área de equipaje rezagado es de USD 355 por m².
96. Ahora bien, para estimar la inversión directa en las oficinas de equipaje rezagado se suma el ratio de inversión en infraestructura asociada a oficinas en el Terminal (1 641 USD por m²) y el ratio de inversión transversal asociado a las oficinas del Terminal (172,9 USD por m²); con lo cual, el ratio de inversión directa es de USD 1 813 por m². A ello, se le adiciona el ratio de inversión en la habilitación del área de equipaje rezagado (355 USD por m²). De esta manera, considerando las áreas de equipaje rezagado, la inversión directa en Oficinas de Equipaje Rezagado se obtiene de la siguiente manera:

Tabla 17 Inversiones Directas asociadas a las oficinas de equipaje rezagado (USD)

Inversiones directas	Cantidad m2	Ratio (USD/m2)	Total (USD)
Áreas Equipaje Rezagado	130	1 813	235 743
Habilitación Equipaje Rezagado	130	355	46 092
Total Inversiones Directas			281 836

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(ii) Inversiones Indirectas

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

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

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

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

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

Tabla 18 Inversiones Indirectas en el nuevo Terminal (USD)

¹⁷ De acuerdo con lo indicado en la Propuesta de LAP, el área de equipaje rezagado es de 176 m², de los cuales 130 m² corresponde al área efectiva de alquiler de equipaje rezagado.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 19 Incidencia de la inversión de oficinas del Terminal (USD)

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

100. Con ello, con la finalidad de obtener el monto de inversión indirecta asociado a las áreas de oficinas de equipaje rezagado se estima un factor de incidencia de dichas áreas respecto del área total del Terminal de pasajeros:

Tabla 20 Incidencia de áreas de oficinas de equipaje rezagado

Incidencia Áreas			
Entregas de áreas	Área Oficinas	Área Terminal	Incidencia de áreas
Áreas Equipaje Rezagado	130	264 807	0,049%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

101. Las inversiones indirectas asociadas a las oficinas de equipaje rezagado se estiman como el producto de: (i) factor de incidencia de las áreas de oficinas de equipaje rezagado, (ii) factor de incidencia Capex Directo, y (iii) Capex Indirecto. Con ello, se tienen los siguientes montos de inversión en función a la entrega de áreas de oficinas de equipaje rezagado en el AIJC.

Tabla 21 Inversiones Indirectas asociadas a las oficinas de equipaje rezagado (USD)

Inversiones Indirectas	
Áreas Equipaje Rezagado	34 175

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

102. 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.
103. 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):

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

104. Al respecto, se advierte que dicha información puede ser utilizada como una variable *proxy*
105. 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.
106. 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 2025. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las inversiones luego del ajuste efectuado.

Tabla 22 Inversiones asociadas a las oficinas de equipaje rezagado (USD)

CAPEX	Valor (USD)	% Reconocimiento	Año 0
Inversiones Directas	281 836	90,75%	255 766
Inversiones Indirectas	34 175	90,75%	31 014
Total Inversiones	316 011		286 780

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(iii) Depreciación

107. Respecto al cálculo de la depreciación, en la Propuesta de LAP se ha considerado que las inversiones en infraestructura deben depreciarse considerando una vida útil equivalente al plazo existente entre el año de ejecución de la inversión y la fecha máxima de vigencia de la Concesión (febrero de 2041). Por su parte, los Usuarios Intermedios han considerado una vida útil de treinta (30) años para los activos de infraestructura, precisando que no consideran el criterio de LAP de depreciar los activos de infraestructura hasta al fin de la Concesión debido a que económicamente dichos activos van a subsistir más allá del período de la concesión, es decir, van a seguir siendo utilizados. Por ello, los Usuarios Intermedios plantean que resulta pertinente aplicar la depreciación económica y no la contable.
108. Sobre el particular, debe mencionarse que el Contrato de Concesión del AIJC se suscribió bajo la modalidad autosostenible o autofinanciada, lo que implica que el inversionista asume íntegramente el riesgo de demanda, siendo que la recaudación por los servicios que presta a los usuarios debe permitirle cubrir los costos de operación y mantenimiento, la recuperación de inversiones, el pago del servicio de la deuda y el costo de oportunidad de sus accionistas durante el periodo de vigencia del Contrato.
109. Conforme lo señala el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362¹⁸, al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la Concesión revierte al Estado Peruano de manera

¹⁸ 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.”

transitoria hasta suscribir un nuevo Contrato de Concesión, por lo que a la fecha de vencimiento de la Concesión del AIJC, LAP perderá el derecho a percibir ingresos derivados de la gestión del AIJC. Aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar periodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión¹⁹.

110. 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 fijo²⁰ 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.
111. En ese sentido, en la presente Propuesta, para las inversiones en infraestructura se considera que la vida útil se encuentra dentro del plazo de vigencia de la Concesión, tomando como periodo máximo para la depreciación al periodo de vigencia de la Concesión, pues en el marco de los esquemas de Asociaciones Públicas Privadas, es durante ese periodo en que las concesiones autofinanciadas deben recuperar sus inversiones²¹. Al respecto, conforme a la modificación contractual establecida en la Adenda 7 al Contrato de Concesión suscrita el 25 de julio de 2017, el plazo de vigencia de la Concesión se extiende hasta febrero del año 2041, con lo cual las inversiones que forman parte de las áreas de oficinas de equipaje rezagado tendrán una vida útil de 15,88 años²².
112. Con ello, en la siguiente tabla se presenta el flujo de inversiones consideradas para el cálculo de la presente Propuesta. Al respecto, es importante notar 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 196 481, el cual es resultado de detraer la depreciación acumulada al final del horizonte de evaluación al valor de la inversión bruta acumulada.

¹⁹ 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.

(...)"

²⁰ La Cuenta General de la República al 31.12.2023, incluye la infraestructura del AIJC como parte del activo fijo del Estado Peruano: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_public/Cuenta_General_Republica_2023.pdf (ver página 157, última revisión: 17 de enero de 2025).

²¹ Al respecto, ello guarda consistencia con lo señalado en la Ley N° 27156, Ley que modifica el Decreto Supremo N° 059-96-PCM – Texto Único Ordenado de las Normas que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (Ley de Concesiones), la cual, en su artículo único, establece que "[El concesionario,] *alternativamente, podrá depreciar íntegramente [los bienes materia de la concesión] durante el periodo que reste para el vencimiento del plazo de la concesión, aplicando para tal efecto el método lineal.*".

²² Esto es, considerando que la vida útil de dichos activos comprende el periodo que va desde el 30 de marzo de 2025 hasta el 13 de febrero de 2041.

Tabla 23 CAPEX proyectado para el servicio en el nuevo Terminal (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de Activos de Capital	286 780	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	0	0	0	0	0	0	0
Valor de Recupero							196 481
Depreciación		13 706	18 060	18 060	18 060	18 060	4 354

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

113. 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 de la depreciación 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 la depreciación para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

e) Régimen tributario

e.1) Impuesto a la renta

114. 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 24 Impuesto a la renta proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	106 062	139 756	139 756	139 756	139 756	33 695
Gastos Operativos + Retribución	-60 274	-79 743	-80 025	-80 318	-80 620	-19 512
Depreciación y Amortización	-13 706	-18 060	-18 060	-18 060	-18 060	-4 354
Utilidad Neta	32 082	41 953	41 672	41 378	41 076	9 829
Pago de IR	-8 309	-10 866	-10 793	-10 717	-10 639	-2 546

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

e.2) Impuesto General a las Ventas

115. 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.
116. 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 25 IGV proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial		-51 620	-33 909	-10 616	0	0	0
Net IGV	-51 620	17 711	23 293	23 254	23 213	23 171	5 576
IGV Ingresos		19 091	25 156	25 156	25 156	25 156	6 065
IGV Egresos - OPEX		-1 380	-1 863	-1 902	-1 943	-1 986	-489
IGV Egresos - CAPEX	-51 620	0	0	0	0	0	0
Crédito Fiscal Final	-51 620	-33 909	-10 616	0	0	0	0
Pago IGV	0	0	0	-12 637	-23 213	-23 171	-5 576

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

f) Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

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

g) Flujo de caja económico

118. 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 26 Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Área demandada anual (m ²)	1 184	1 560	1 560	1 560	1 560	376
Cargo	89,59	89,59	89,59	89,59	89,59	89,59
Ingresos Brutos	106 062	139 756	139 756	139 756	139 756	33 695
Retribución al Estado 46,51%	-49 330	-65 002	-65 002	-65 002	-65 002	-15 672
Aporte por Regulación 1,00%	-1 061	-1 398	-1 398	-1 398	-1 398	-337
Ingresos Netos	55 671	73 357	73 357	73 357	73 357	17 686
Costos						
Seguro	-964	-1 302	-1 330	-1 358	-1 388	-342
Fee Operador	-52	-70	-72	-73	-75	-18
Costo Directo	-1 017	-1 373	-1 402	-1 432	-1 463	-360
Costo Indirecto	-6 784	-9 159	-9 353	-9 554	-9 761	-2 405
Costo No imputable	-2 082	-2 812	-2 871	-2 933	-2 997	-738
Costos de Operación	-9 883	-13 343	-13 625	-13 919	-14 221	-3 503
Net IGV	-51 620	17 711	23 293	23 254	23 213	5 576
Pago de IGV	-	-	-	-12 637	-23 213	-5 576
Pago de IR	-8 309	-10 866	-10 793	-10 717	-10 639	-2 546
Flujo de caja operativo	-51 620	55 190	72 440	59 555	48 721	11 637
Inversión realizada	-286 780					
Plan de Inversiones		-	-	-	-	-
Recuperación de la Inversión						196 481
Flujo de caja económico	-338 401	55 190	72 440	59 555	48 721	208 118
WACC	9,77%					
VAN	-					

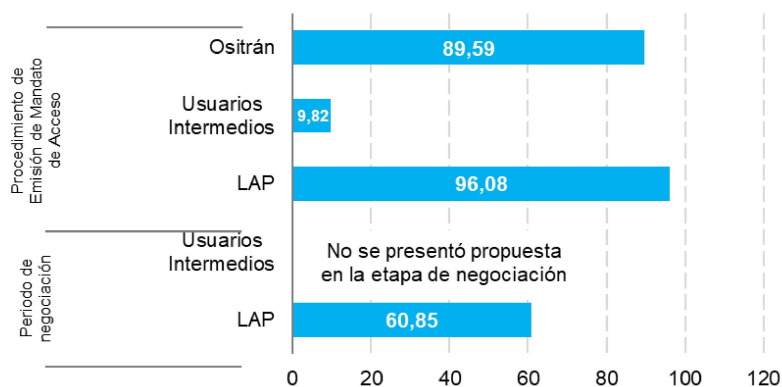
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

119. 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.

h) Cargo propuesto

120. 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 (Equipaje Rezagado) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 89,59 por m² (sin IGV).
121. Cabe señalar que dicho monto se encuentra fuera 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 Equipaje Rezagado en el AIJC (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

122. 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”.

123. En ese sentido, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron una propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable considerar que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, no existiría fundamento para asumir que estos plantearían un cargo superior al propuesto por LAP. En consecuencia, resulta jurídicamente válido tomar dicho monto como límite para efectos de la aplicación del artículo 99 del REMA.
124. Por tanto, considerando ello, el Cargo de Acceso mensual que se propone para la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado es de USD 60,85 por m² (sin IGV), correspondiente al cargo de acceso propuesto por LAP en el curso de las negociaciones según consta en las actas notariales.

IV. ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS A LA PROPUESTA DEL OSITRÁN

125. 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 hábiles²³; 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.
126. En el presente caso, mediante diversas comunicaciones recibidas el 20 de enero de 2026, las líneas aéreas Latam Airlines, Air Europa, American Airlines, Aero México, 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 Almacenes de Depósito de Equipaje Rezagado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez” de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI). A continuación, se analiza cada uno de los comentarios recibidos.

a. Sobre el servicio en cuestión

²³ 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.

127. Las líneas aéreas cuestionan que los costos de las áreas de almacenes de equipaje rezagado sean iguales a los de las oficinas operativas, alegando lo siguiente:

"5. De los puntos anteriores se desprende lo siguiente:

- a. Las áreas que LAP entrega a las aerolíneas para este servicio tienen un uso exclusivo y claramente definido: funcionan como almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado. Este es el único servicio demandado por las aerolíneas y el único por el que están dispuestas a pagar.*
- b. La determinación del lugar físico donde se presta dicho servicio corresponde exclusivamente a LAP, en su calidad de operador aeroportuario. Las aerolíneas no intervienen en esta decisión. Por ello, LAP puede disponer que el servicio se brinde en una oficina operativa, en un contenedor, o en cualquier otro espacio que su área de operaciones considere adecuado para su propia gestión interna.*
- c. Desde la perspectiva de las aerolíneas, la necesidad es inequívoca: contar con un área para almacenar equipaje rezagado. No existe una preferencia ni una solicitud respecto del tipo de infraestructura donde dicho almacenamiento debe realizarse. En consecuencia, las aerolíneas no demandan una oficina operativa, ni requieren condiciones propias de ese tipo de infraestructura. Únicamente requieren un espacio de almacenamiento.*
- d. Dado el poder monopólico que LAP ejerce como concesionario del aeropuerto, las aerolíneas aceptan el espacio que se les asigne, sin capacidad real de sustituir el servicio ni de negociar el tipo de infraestructura. Sin embargo, esta falta de capacidad de sustitución no altera la naturaleza del servicio demandado, que sigue siendo exclusivamente el de almacenamiento de equipaje rezagado, independientemente del lugar físico donde LAP decida implementarlo.*
- e. En consecuencia, si las aerolíneas hubieran solicitado expresamente una oficina operativa para utilizarla como almacén, entonces el cargo y los costos asociados deberían corresponder a ese tipo de infraestructura, pues la demanda habría sido por una oficina con ese uso específico. Pero ese no es el caso, las aerolíneas no solicitaron una oficina operativa; solicitaron un área de almacén para equipaje rezagado. Por lo tanto, tanto el cargo como los costos del servicio deben reflejar la naturaleza real de la demanda, es decir, un servicio de almacenamiento, y no las características o costos de la infraestructura que LAP, por conveniencia, decida utilizar para prestarlo.*

128. En primer lugar, el argumento de las aerolíneas se basa en la "finalidad" (almacén) que tienen las áreas del servicio, pero desde una perspectiva regulatoria, lo que se debe remunerar es la inversión en infraestructura y equipamiento efectuada por el Concesionario. Si el espacio físico presenta características técnicas, estructurales y de acabados similares a las de una oficina operativa —según se constató en las visitas de inspección del Regulador—, el cargo debe guardar correspondencia con los costos de capital y operativos de dicha infraestructura. Valorarlo como un almacén simple cuando físicamente no lo es, distorsionaría el valor del cargo.

129. En segundo lugar, se debe mencionar que este Regulador no eligió arbitrariamente la referencia de oficinas operativas. Dicha referencia responde a una constatación de la infraestructura realizada en las visitas de inspección. En efecto, el diseño y construcción del terminal (bajo responsabilidad del Concesionario) consideró que el almacenamiento de equipaje rezagado ocupará espacios con estándares constructivos similares a los de las oficinas operativas, por lo que el modelo de costos debe reflejar esa realidad física para no subestimar la base de activos.

130. Finalmente, tal como las propias líneas aéreas lo reconocen, es el Concesionario quien ostenta la facultad de diseñar, implementar e invertir en los espacios del terminal. En consecuencia, si el Concesionario ha optado por construir y entregar áreas con estándares similares a los de una oficina operativa (que incluyen acabados, climatización, seguridad, entre otros), el Regulador no puede ignorar el costo de la infraestructura real para ajustarlo a una demanda de "mínimo requerimiento" que no se condice con la obra física entregada.

131. En esa misma línea, los usuarios intermedios también indicaron lo siguiente:

- “6. Por consiguiente, si LAP decide prestar un servicio de almacenamiento en un espacio construido como oficina operativa, ese sobre costo es responsabilidad de LAP y no puede trasladarse a los usuarios.

En caso contrario, el costo regulatorio debe corresponder al tipo de infraestructura que responde a la demanda real del servicio: un almacén para equipaje rezagado. Los costos deben reflejar la naturaleza del servicio efectivamente demandado por las aerolíneas, y no la infraestructura que LAP, por decisión unilateral, elige utilizar para prestarlo.

Si LAP decide emplear infraestructura más costosa que la necesaria para prestar un servicio de almacenamiento, dicho sobre costo constituye una ineficiencia atribuible al concesionario y no puede ser trasladado a los usuarios regulados.

7. En este orden de ideas **lo que afirma OSITRAN en el punto 164 de su informe que sustenta la Resolución N° 00049-2025-PD-OSITRAN tienen los siguientes aspectos que debe ser evaluados por el Regulador, estos son:**
- a. Las aerolíneas no solicitaron oficinas operativas para ser utilizadas como zonas de almacenamiento para depósito de equipaje rezagado.
 - b. Si las aerolíneas explícitamente hubieran solicitado oficinas operativas para ser utilizadas como almacenes, entonces, tendría sentido lo que señala el Regulador. Es decir, tendrían que pagar por costos que involucra una oficina de este tipo.
 - c. LAP decidió que la mejor forma de prestar ese servicio era en un espacio “con características análogas a las oficinas operativas
 - d. **Las aerolíneas sólo solicitaron un espacio para que les sirva de almacén para depositar su equipaje rezagado, en ningún momento pidieron un espacio “con características análogas a las oficinas operativas”.**
 - e. El área para el Almacén de Deposito de Equipaje Rezagado podría haber sido una oficina, contenedor (como era en el viejo terminal del AIJCH) o lo que LAP decidiera. Sin embargo, las aerolíneas sólo pueden asumir los costos que le corresponden a un espacio de ALMACENAMIENTO y no a la infraestructura que haya sido seleccionada por LAP. **Los sobre costos que pueden generar las decisiones de LAP (como elegir un espacio “con características análogas a las oficinas operativas”) no pueden ni deben ser asumidos por las aerolíneas.**
 - f. Finalmente, y como es de pleno conocimiento del Regulador, la asignación de costos debe realizarse atendiendo estrictamente a la actividad o función operativa que efectivamente consume el recurso, y no a la denominación física, arquitectónica o histórica que dicho recurso pudiera tener. Este principio constituye un estándar reconocido en la contabilidad regulatoria, en los modelos de costeo basados en actividades (costeo ABC) y en las metodologías de separación contable aplicadas por los organismos Reguladores a nivel internacional.

En consecuencia, la clasificación de un recurso —por ejemplo, un ambiente originalmente diseñado como oficina, pero utilizado actualmente como almacén— no puede basarse en su etiqueta física, sino en la función económica real que desempeña dentro del proceso productivo o logístico. La correcta asignación funcional garantiza que los costos reflejen la relación causa-efecto entre el consumo del recurso y la actividad que lo utiliza, evitando distorsiones en la determinación de costos eficientes, en la fijación tarifaria y en la evaluación de la razonabilidad de los gastos.

Este enfoque es consistente con las mejores prácticas internacionales de regulación económica, las cuales establecen que los costos deben ser imputados a las funciones que los generan, asegurando transparencia, trazabilidad y consistencia metodológica. Asimismo, se alinea con los principios de la contabilidad regulatoria, que exigen que los costos se asignen de acuerdo con el uso real, la actividad que los origina y el beneficio que reciben las unidades operativas. Al respecto en OFCOM se dice lo siguiente:

National Costing Rule 5:

Activities 8.19 Where appropriate (and to the extent possible), Business Processes shall be divided into Activities. When identifying an Activity, consideration must be given to the Cost Types used by that Activity to ensure those Cost Types are caused, in accordance with the Guiding

Principle of Causality, by the SPHCCs to which the Activity Cost is allocated.

Cuando corresponda (y en la medida de lo posible), los Procesos de Negocio deberán desagregarse en Actividades. Al identificar una Actividad, debe considerarse los Tipos de Costo utilizados por dicha Actividad, a fin de asegurar que esos Tipos de Costo sean efectivamente causados, conforme al Principio Rector de Causalidad, por los SPHCCs a los cuales se asigna el Costo de la Actividad.

Esta buena práctica también se encuentra en el "Informe de la Contabilidad Regulatoria de LAP" (2024), donde se define el alcance del servicio de alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado en función del USO y no del espacio en donde se brinda. En efecto, en el Informe se dice que el espacio donde se brinda el servicio es un almacén:

f) Almacén de Equipaje Rezagado

Espacio alquilado a las aerolíneas como almacén para el depósito del equipaje rezagado (equipajes que se transportan como carga, equipajes extraviados, equipajes no identificados, equipajes no reclamados).

”

[El énfasis y subrayado es de origen, y se omitieron las notas al pie.]

132. Tal como fue indicado en los párrafos precedentes, el objeto de la regulación es remunerar la infraestructura física efectivamente desplegada y no la finalidad que el usuario le asigne. Desde una perspectiva económica, la estructura de costos de un espacio está determinada por sus especificaciones técnicas, materiales y estándares constructivos desde el momento de su edificación; por lo tanto, el hecho de que una aerolínea utilice una infraestructura similar a la de una oficina operativa como un depósito para el equipaje rezagado no degrada la naturaleza técnica de dicha área ni reduce los costos de capital y mantenimiento incurridos por el Concesionario.
133. De igual manera, no es técnicamente viable sustituir el costo de la infraestructura real por un valor basado en la finalidad del servicio. La metodología aplicada por el Ositrán tiene como objetivo garantizar que, mediante el cobro del Cargo de Acceso, la Entidad Prestadora pueda cubrir los costos económicos necesarios de inversión, operación y mantenimiento para ofrecer un servicio adecuado. De no ser así, se generaría un escenario donde la remuneración del activo dejaría de responder a los costos de capital invertidos para depender de la discrecionalidad del usuario, comprometiendo la sostenibilidad financiera de la infraestructura.
134. Finalmente, contrario a la interpretación sugerida por las líneas aéreas, la pretensión de imputar costos de un almacén simple vulneraría el principio de causalidad del OFCOM, ya que se asignaría una estructura de costos que no guarda correlación con el determinante del gasto (*cost driver*) real: la infraestructura física. En el caso bajo análisis, los tipos de costo (tales como mantenimiento, depreciación de acabados, climatización, entre otros) son generados por la naturaleza técnica del espacio que equivalen a los de una oficina operativa.
135. En virtud de todo lo antes expuesto, **se desestiman los comentarios de los usuarios intermedios en este extremo.**

b. **Sobre el Cargo propuesto del Regulador**

136. Los usuarios intermedios cuestionan que el valor del cargo de acceso que propone LAP se haya incrementado desde USD 60,84 por m² en la etapa de negociación a USD 96,08 por m² en la etapa de la emisión del mandato de acceso. Según las aerolíneas, esto se debería a que, en el proceso de negociación, LAP habría cotizado el m² en USD 926, en contraste con su propuesta de cargo de acceso, cuyo valor asciende a USD 1 812 por m². En particular, señalan lo siguiente:

- “9. Según las estimaciones realizadas por el Regulador, el cargo del servicio en cuestión sería de USD 89.59 por M2, mientras LAP propuso USD 96.08 por M2. En el período de negociación LAP propuso una tarifa de USD 60.85 por M2.
10. La gran diferencia que existe entre la propuesta inicial de LAP (=USD 60.84 por M2) y la vigente (=USD 96.08 por M2), está mostrando la poca confiabilidad en los datos de LAP que se ve reflejado en el costo del M2 para el área donde se prestará el servicio. En efecto, mientras que, **en el proceso de negociación, LAP cotizó el M2 en USD 926, posteriormente, en la propuesta vigente elevó su cotización a USD 1,812 por M2. Situación que no ha sido cuestionada, ni evaluada por el Regulador.**
11. El Regulador, al no cuestionar la información de LAP, entonces, obtiene un cargo similar al de LAP (=USD 89.59 por M2). Esta situación, obliga al Regulador a considerar la menor oferta que hizo LAP, que es de USD 60.85 por M2.
12. Por consiguiente, cuando el Regulador, acepta que se cobre el cargo de acceso de USD 60.85 por M2, sería conveniente que revisará los componentes de este cargo, con la finalidad de reducir la asimetría de información que existe entre LAP y OSITRAN, particularmente, en los montos de las inversiones. Un dato importante para considerar es que, en la etapa de negociación, la propuesta inicial de LAP sólo consideró en las inversiones: COSTOS DIRECTOS + COSTOS INDIRECTOS (= 15.6%). Sin embargo, en la nueva propuesta de LAP se modifica esta estructura, incorporando COSTO DIRECTOS + COSTOS INDIRECTOS + INVERSIONES TRANSVERSALES. Este último aspecto, se desarrolla con detenimiento en el punto 1.5 del presente informe.”

[El énfasis es de origen].

137. 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 directa²⁴ 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 a un acuerdo²⁵. 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.
138. 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 Regulador²⁶, quien debe adoptar una decisión propia, sustentada en un análisis técnico

²⁴ 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.

²⁵ “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, (...)”

²⁶ “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.

posterior a la etapa de negociación.

139. En este punto, es necesario tener en consideración la aplicación del Principio de Predictibilidad o Confianza Legítima previsto en el numeral 1.15²⁷ 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.
140. 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.
141. 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 motivados, como ocurre en el presente caso.
142. En virtud de todo lo antes expuesto, **se desestiman los comentarios de los usuarios intermedios en este extremo.**

c. Sobre la demanda del servicio

143. Las aerolíneas indican que, en la etapa de negociación, LAP habría ofrecido un área de doscientos cincuenta y cinco metros cuadrados (255 m²) y, en su propuesta de cargo de acceso, este espacio se redujo a ciento treinta metros cuadrados (130 m²) (aproximadamente una reducción de 49%), lo que ha tenido un efectivo significativo en el valor del cargo de acceso de este servicio. En particular, señalan lo siguiente:

"13. En el Informe N° 00126-2025- GRE-OSITRAN se proyecta para el año 2025, que LAP sólo proveerá de 130 M2 para el servicio de almacén de depósito de equipaje rezagado (Ver Figura N°1).

[...]

- 14. Cabe precisar, que, en la etapa de negociación, LAP ofreció a las aerolíneas un área de 255 M2. Es decir, en comparación con el metrado vigente, se ha reducido el espacio en*

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.

(...)"

²⁷ "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.

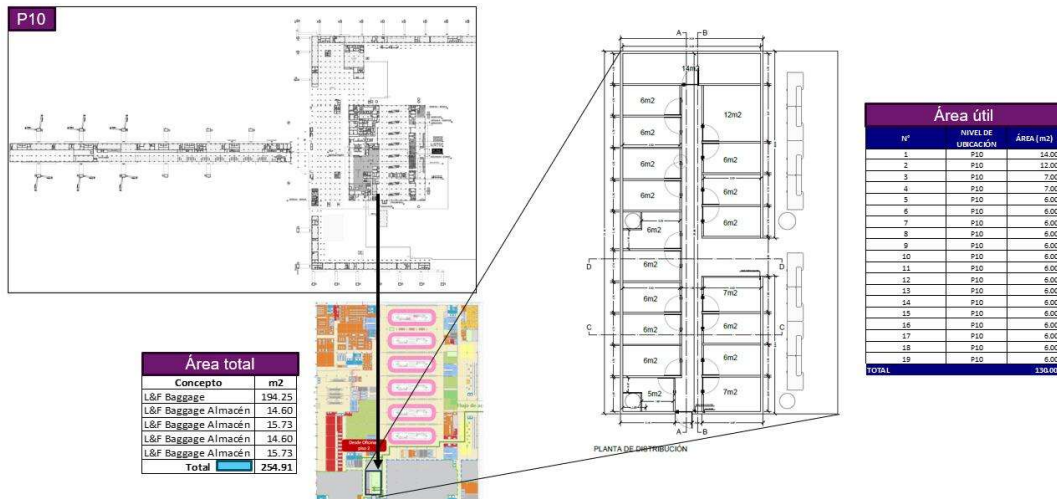
Las actuaciones de la autoridad administrativa son congruentes con las expectativas legítimas de los administrados razonablemente generadas por la práctica y los antecedentes administrativos, salvo que por las razones que se expliciten, por escrito, decida apartarse de ellos.

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."

aproximadamente 49%, lo que ha tenido un efecto significativo en el cargo de acceso de este servicio.”

144. Al respecto, tal como fue indicado en el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN del 08 de abril de 2025, es cierto que, en el proceso de negociación, LAP comunicó a las aerolíneas un área total de 254,91 m² para almacenes de equipaje rezagado. De dicho espacio, solo 60,66 m² correspondían específicamente a cuatro almacenes, mientras que 194 m² restantes se utilizarían para módulos de aerolíneas y áreas de espera de pasajeros para el retiro de equipajes, tal como se aprecia en el siguiente gráfico:

Gráfico 2 Rediseño del área total (en m²) destinada a la facilidad esencial de equipaje rezagado



Fuente: Gráfico 3 del Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN del 08 de abril de 2025.

145. En atención a la demanda de las aerolíneas, LAP modificó la distribución del área de equipaje rezagado, optimizando el diseño para aumentar el número de almacenes disponibles para este servicio a diecinueve (19) almacenes por un total de 130 m². Los restantes 124,91 m² comprenden los módulos asignados a las líneas aéreas y el espacio destinado a la circulación y espera de los pasajeros para el reclamo de su equipaje.
146. Cabe indicar que, en línea con procedimientos previos de determinación de cargo de acceso de equipaje rezagado, en los cuales la demanda se proyectaba basándose estrictamente en las dimensiones físicas de los espacios (anteriormente contenedores) asignados al almacenamiento de equipaje rezagado, en la Propuesta de Cargo de Acceso del Regulador, se utilizó un área total de 130 m², identificada como el espacio susceptible de explotación comercial para el servicio de almacenes de equipaje rezagado. De hecho, dicha área ya fue entregada y viene siendo utilizada por las líneas aéreas.
147. En tal sentido, **se desestiman los comentarios de las líneas aéreas en este extremo.**

d. Acerca de los costos de operación y mantenimiento

148. Las líneas aéreas consideran que, como el servicio en cuestión está definido como un almacén para el depósito de equipaje rezagado, los costos deben determinarse en función a su uso. Para ello, proponen que se utilice la estructura de costos de un almacén, situación que el Regulador habría realizado en procedimientos previos, en particular, en la Resoluciones N° 008-2017-CD-OSITRAN y N° 0040-2022-CD-OSITRAN, mediante las cuales el Consejo Directivo del Ositrán dictó Mandatos de Acceso por el uso de las facilidades esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento preventivo de Aeronaves en Hangares y otras Áreas (Alquiler de áreas de Mantenimiento). En particular, las líneas aéreas indican lo siguiente:

- “15. Como se mencionó en la Sección 1.1, **el servicio en cuestión es definido como un ALMACEN para el depósito de Equipaje Rezagado** y como lo muestra la experiencia internacional regulatoria, **los costos se determinan en función del USO**.
16. En este contexto, consideramos oportuno utilizar la estructura de costos de un almacén, situación que el Regulador ya definió en anteriores procedimientos:
- a. Resolución N° 008-2017-CD-OSITRAN**, el Consejo Directivo del Ositrán dictó el Mandato de Acceso a LAP por el uso de las facilidades esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en Hangares y otras Áreas (Alquiler de áreas de Mantenimiento).
- b. Resolución N° 0040-2022-CD-OSITRAN**, el Consejo Directivo del Ositrán dictó el Mandato de Acceso a LAP por el uso de las facilidades esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en Hangares y otras Áreas (Alquiler de áreas de Mantenimiento).
17. Para la determinación de los costos del servicio de alquiler de Almacén para el depósito de Equipaje Rezagado utilizamos la contabilidad regulatoria del 2022 y 2023 correspondiente al servicio áreas de almacén para mantenimiento, teniendo en cuenta que el servicio solicitado por las aerolíneas es de almacenamiento.
18. En línea de lo actuado previamente por el Regulador, los costos directos están conformados por los rubros seguros y fee del operador, tal y como lo sostienen OSITRAN y LAP. En este orden de ideas, el costo directo para el año 2026 es de USD 399, mientras que, si se utiliza la metodología de OSITRAN y LAP, el costo directo sería de USD 1,373, es decir, se genera un sobrecosto a las aerolíneas de más de 200% (Ver Cuadro N° 1).

CUADRO N° 1: COSTOS DIRECTOS DEL SERVICIO (EN USD)

Costos Directos	2022	2023	Promedio 2022-2023
Fee del Operador	289	317	303
Seguros	3,566	5,320	4,443
Costos Directos	3,855	5,637	4,746

Fuente: CR de LAP.

19. En costos indirectos se retira la partida de participación de trabajadores, donaciones, impuestos a la venta, suscripciones a revistas, premio y obsequios. Para el año 2026, los costos indirectos suman USD 710, mientras que, si se aplica la conceptualización de OSITRAN y LAP, el costo sería de USD 9,159, es decir, más de 1,000% de sobrecostos que tendrían que asumir las aerolíneas (Ver Cuadro N° 2).

CUADRO N° 2: COSTOS INDIRECTOS DEL SERVICIO (EN USD)

Costos Indirectos	2022	2023	Promedio 2022-2023
Gastos de Personal	4,818	2,895	3,856
Servicios prestados por terceros	2,449	1,554	2,001
Mantenimiento de Activos	852	644	748
Outsourcing	133	224	178
Otros costos	2,725	587	1,656
Total Costos Indirectos	10,976	5,903	8,439

Fuente: CR de LAP.

20. Mientras que en los “no imputables” se considera el promedio de las ratios de los Costos No Imputables/Costos Directos e Indirectos, neto de las mismas partidas de costos indirectos en el periodo 2022-2023, cuyo valor es de 26.25%. En el año 2026, los costos no imputables son de USD 291, mientras que, si se utiliza la metodología de OSITRAN y LAP, estos costos sería de USD 2,616, es decir, más de 700% de sobrecostos (Ver Cuadro N° 3).

CUADRO N° 3: COSTOS NO IMPUTABLES DEL SERVICIO (EN USD)

Costos No Imputables	2022	2023	Promedio 2022-2023
Total No Imputables	5,415	4,207	4,811

Tipo de costo	2022	2023	Promedio 2022-2023
Costos Directos (CD)	8,088	11,557	
Costos Indirectos (CI)	10,976	5,903	
Costos No Imputables (CNI)	5,415	4,207	
Ratio: CNI/(CD+CI)	28.40%	24.10%	26.25%

Fuente: CR de LAP.

21. Para proyectar los costos se utiliza la metodología que OSITRAN ha implementado para determinar el cargo de acceso. Es decir, el monto de los costos se reajusta al nuevo tamaño del área que proveerá la facilidad esencial, pasando de 1,631 M2 a 130 m2. De esta forma, mientras los costos que proponen las aerolíneas en el periodo 2025-2030 suman alrededor de USD 7,186, utilizando la metodología de OSITRAN y LAP estos costos suman USD 68,494, es decir, existe un sobrecosto que supera el 800% (Ver Cuadro N° 4).

CUADRO N°4: PROYECCIÓN DE COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SERVICIO (EN USD)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas oficinas operativas T1	1631						
Área T2 (exclusiva de almácén de equipaje rezagado)	130	130	130	130	130	130	130
Proyección de OPEX - Equipaje Rezagado							
Costo Operativo							
Seguros	4,443	365	374	382	390	398	407
Fee operador	303	25	25	26	27	27	28
Costo Directo	4,746	390	399	408	416	425	435
Costo Indirecto	8,439	693	710	725	740	756	773
Costo No Imputable	3,461	284	291	297	304	310	317
Total Costo Operativo	16,646	1,366	1,400	1,429	1,460	1,492	1,524
Días de operación del año		277	365	365	365	365	88
Días del año		365	365	365	365	365	365
Costos Operativos							
Seguros		277	374	382	390	398	98
Fee operador		19	25	26	27	27	7
Costo Directo		296	399	408	416	425	105
Costo Indirecto		526	710	725	740	756	186
Costo No Imputable		216	291	297	304	310	76
Total Costo Operativo		1,037	1,400	1,429	1,460	1,492	368

[El énfasis es de origen y se omitieron notas al pie.]

149. Al respecto, en línea con los argumentos antes expuestos y conforme fue explicado en el Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN del 08 de abril de 2025, esta Gerencia ratifica que no existe analogía técnica entre las áreas de mantenimiento citadas por las aerolíneas y la infraestructura diseñada y construida específicamente para los almacenes de equipaje rezagado. En el siguiente gráfico, se aprecian algunas fotografías de dichos espacios en el antiguo terminal:

Gráfico 3 Fotografías de las áreas de mantenimiento en el antiguo terminal de pasajeros



Fuente: Gráfico 4 del Informe N° 00065-2025-GRE-OSITRAN del 08 de abril de 2025.

150. En consecuencia, si el Regulador adoptase la estructura de costos operativos propia de las zonas de mantenimiento, se estaría forzando una homologación entre la infraestructura ilustrada anteriormente y los espacios entregados a los usuarios intermedios en la nueva terminal. Tal equiparación carece de sustento técnico y lógico, dadas las marcadas diferencias en las características de ambos activos.
151. Por todo lo anterior, se desestiman los comentarios de las líneas aéreas en este extremo.

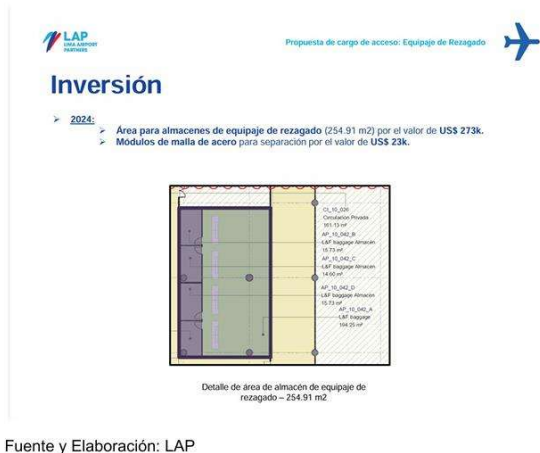
e. Con respecto al gasto en capital del servicio en cuestión

e.1. Sobre el valor del gasto en capital

152. Las aerolíneas indican que en la Propuesta del Ositrán se está considerando un costo por m² de USD 1 812, lo cual difiere de lo propuesto por LAP en la etapa de negociación, donde planteó un costo por m² de USD 926. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“22. Según la propuesta que LAP hizo a las aerolíneas en la etapa de negociación el monto total de la inversión en este servicio era de USD 296 mil que incluían los costos directos y costos indirectos (Ver Figura N° 2).

FIGURA N° 2



Fuente y Elaboración: LAP

23. Los costos directos se dividieron en dos: áreas para Almacenes de Equipaje Rezagado y módulos de malla de acero. En el caso de las áreas, LAP cotizó el M2 en **USD 926** y consideró como sus costos indirectos un porcentaje de 15.6%. Como se dijo anteriormente, en su propuesta inicial consideró un metraje de 254.91 M2 (Ver Figura N° 3.1).

FIGURA N° 3.1: COSTOS DE LAS AREAS PARA ALMACENES DE EQUIPAJE REZAGADO (EN USD)

Facility	Denominación	Cantidad	Unidad	Ratio	CD	CI	Total
03					236,125	36,835	272,960
2111	Almacenes de Equipaje Rezagado	255	m2	926	236,125	36,835	272,960
	Totales				236,125	36,835	272,960

CI: Costos Indirectos
CD: Costos de Construcción
No incluye Ordenes de Cambio

Con respecto a los módulos de malla de acero, LAP consideró 18 módulos de 7 M2 cada uno. Según LAP, el costo unitario por M2 de las mallas era de USD 150.00. Como costos indirectos, LAP le adicionó: contingencias (10%), costos PMO (8%) y costos de la supervisión de OSITRAN (3.54%). De esta forma, LAP estimó la inversión en estos activos en USD 23 mil (Ver Figura N° 3.2).

FIGURA N° 3.2: COSTO DE MÓDULOS DE MALLA DE ACERO (EN USD)

Módulo de Malla de Acero				
Descripción	Costo Unitario (USD)	Área de Módulo (m2)	Cantidad de Módulos	Total
Módulo de Malla de Acero	250	7	18	\$ 18,900
Contingencias	10%			\$ 1,890
			SUBTOTAL	\$ 20,790
Costo de supervisión de PMO LAP	8%			\$ 1,663
Costo de supervisión de OSITRAN	3.54%			\$ 736
			TOTAL	\$ 23,189

Fuente y Elaboración: LAP

24. Dos aspectos importantes resaltan en la propuesta presentada por LAP a las aerolíneas durante el proceso de negociación en el año 2024:

- a. El costo por M2 del área para el servicio de arrendamiento de almacén para el depósito de equipaje rezagado era de USD 926.00, mientras que la propuesta actual de OSITRAN (= USD 1,812 por M2) está 95% por encima de la propuesta que realizó LAP.

- b. El costo por M2 de las mallas era de USD 150. En el caso de las inversiones en mallas, OSITRAN está considerando un monto de USD 46,092, mientras que LAP pedía la mitad (=USD 23,189) para un área más grande. En otras palabras, OSITRAN incrementa el monto de la inversión en 100%."

[El énfasis es de origen.]

153. Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se desarrolló en la Propuesta del Ositrán, para la proyección de las inversiones relacionadas a los espacios de almacenes de Equipaje Rezagado se tomó en consideración la mejor información disponible a la fecha de elaboración de dicha 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° 0126-2025-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.
154. Tal como se indicó anteriormente, es fundamental precisar que, conforme al REMA, la negociación directa es un mecanismo previo de naturaleza privada y no vinculante, por lo que las propuestas registradas en actas no generan derechos adquiridos ni condicionan los valores finales de un Mandato de Acceso. Ante la falta de acuerdo entre las partes, el Ositrán está facultado para intervenir de manera autónoma, determinando los parámetros técnicos y económicos del Cargo de Acceso mediante un análisis técnico propio. Por ello, la ausencia de un monto específico en las etapas preliminares no limita la potestad del Regulador para fijar valores distintos, siempre que estos respondan a la validación de información y a la realidad operativa del servicio.
155. Asimismo, la determinación de costos en el Mandato de Acceso se fundamenta en el Principio de Predictibilidad y Confianza Legítima, el cual no exige la inmutabilidad de las cifras discutidas inicialmente, sino la coherencia metodológica y la debida motivación de la decisión final. En este sentido, el ajuste en el costo por metro cuadrado no constituye una modificación arbitraria, sino una aplicación de los principios de verdad material e impulso de oficio para reflejar con precisión la economía del servicio esencial. Por lo tanto, el Regulador puede incorporar valores no consignados en la negociación previa, siempre que estos se encuentren técnica y legalmente sustentados conforme al ordenamiento jurídico vigente.
156. En tal sentido, **se desestiman los comentarios de los Usuarios Intermedios en este extremo.**
- e.2. Sobre la exclusión de conceptos para el cálculo del costo por metro cuadrado de las áreas destinadas al servicio
157. 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:

"25. 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. Se deben 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".

Sin embargo, en el valor utilizado por OSITRAN de USD 1,812 por M2, los rubros antes mencionados —que son financiados por la TUUA de Origen— no han sido descontados. En consecuencia, **los cargos de acceso propuestos por el Regulador están financiando conceptos que no les corresponden.**

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, en los servicios de equipaje rezagado u oficinas operativas se estaría pagando el costo de mostradores del check-in cuando se emplea el valor de USD 1,812 por m² propuesto por OSITRAN. Es decir, **estarían pagando por un activo que no es consumido.**
- 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 exclusivamente.** Por ejemplo, en el caso de las oficinas operativas, es evidente que cuentan con sus propios baños; sin embargo, este no es el caso de los servicios de check-in o equipaje rezagado. En consecuencia, bajo el valor de USD 1,812 por M2, los usuarios de check-in o equipaje rezagado están pagando por activos que no requieren.

Luego de realizar estos descuentos se obtiene un valor próximo al que LAP presentó a las aerolíneas en la etapa de negociación en el 2024. Nuestro estimado es de USD 942 por M2. Como se hace evidente **a diferencia de la propuesta de OSITRAN, el valor estimado (= USD 942) únicamente considera los activos que permiten brindar las facilidades esenciales en el AIJCH. No se está incluyendo infraestructura que es financiada por la TUUA de Origen** (Ver Cuadro N° 5).

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 Origen (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	162,525,618	88,284,070	64,701,331	600,747,654
(-) Movimiento de Tierras	3,935,799	1,732,802	1,000,649	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	2,383,239	2,630,530	1,542,280	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
(-) JHTVS	9,188,110	6,764,860	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/Paisajismo					-4,678,963
(-) Aparatos sanitarios					-5,028,865
Inversión del Terminal para brindar facilidades esenciales					249,322,941
Costo por M2 para el Servicio en Cuestión (USD/M2)					942

Fuente: LAP. Elaboración: AETA1

[El énfasis es de origen.]

158. 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.
159. Sobre el particular, respecto al criterio de calcular el costo por m² del área destinada al servicio de almacenes de Equipaje Rezagado 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 metro 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 garanticen la adecuada prestación de la Facilidad Esencial.
160. 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.
161. 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 aplicables²⁸.

²⁸ 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

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 encuentran los almacenes de Equipaje Rezagado. 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 adyacentes²⁹. 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” e “ICT”, dado a 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 “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

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.

²⁹ 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.

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.

- 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 Terminal³⁰. 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 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**.

162. 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”, “Mobiliario y mobiliario fijo” y “Aparatos sanitarios”, además de las cuentas “MEP” e “ICT” (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).
163. Así, por lo expuesto, **se acoge parcialmente el comentario presentado por los Usuarios Intermedios**.
164. 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.

e.3. Sobre las inversiones remitidas por LAP a Ositrán

165. 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

³⁰ 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.

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:

"26. 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:

"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.

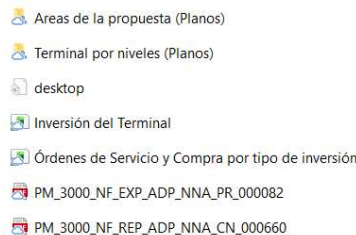
En tal sentido, cumplimos con poner la información solicitada, en los extremos que corresponde a la información que es de acceso público de acuerdo con las Resoluciones antes mencionadas en la siguiente carpeta virtual:

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"

27. En la documentación remitida se encuentra:



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.]

166. 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, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, recibida el 02 de diciembre del 2024, y la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0203 de fecha 19 de diciembre de 2024, Lima Airport Partners S.R.L. 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, solicitando en ambos casos que la información remitida sea declarada confidencial.
- Con fecha 17 de diciembre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-00457, LAP solicitó la confidencialidad la información adjunta a la Carta C-LAP-GPF-2024-0187. Dicho pedido fue denegado mediante Resolución de Presidencia N° 0038-2025-

PD-OSITRAN³¹, del 24 de marzo de 2025, sustentada en el Informe N° 00059-2025-GRE-OSITRAN; y dicha Resolución posteriormente fue confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0010-2025-CD-OSITRAN del 06 de noviembre de 2025.

- Por su parte, en cuanto a la información remitida mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0203, LAP solicitó la confidencialidad de los Archivos remitidos, así como de la información relacionada a esos archivos expuesta en la mencionada carta. Dicho pedido fue denegado en parte mediante Resolución de Presidencia N° 0039-2025-PD-OSITRAN del 06 de noviembre de 2025³².
- 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 C-LAP-GPF-2024-0187, y la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0203. Dicha solicitud fue atendida mediante correo electrónico de fecha 03 de diciembre de 2025, poniéndose a disposición la información solicitada.
- La información contenida en dichas cartas -remitidas 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 emplearon la información contenida en las mismas para presentar sus comentarios en esta etapa.

167. 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), correspondiente al Principio de plena información, al no haber trasladado determinada información obtenida por AETAI mediante solicitudes de acceso a la información pública, para su conocimiento.
168. 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.
169. 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 sus 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.
170. Al respecto, si bien en el documento elaborado por AETAI -organización que ha elaborado el estudio remitido adjunto a los escritos a través de los cuales los Usuarios Intermedios formulan sus comentarios- señala que tuvo acceso a la información contenida en la Carta C-LAP-GPF-2024-0187, y la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0203, debe indicarse que dicha información fue remitida al Regulador en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, sin embargo, tal como se señaló anteriormente, no fue presentada en el presente procedimiento de Mandato de Acceso, y asimismo, los Usuarios Intermedios tampoco la emplearon para formular sus comentarios a la propuesta.
171. Por otro lado, con relación a lo manifestado por las aerolíneas respecto a que éstas

³¹ Contra dicha resolución, con fecha 16 de abril de 2025, mediante Carta 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.

³² Con fecha 16 de abril de 2025, mediante Carta C-LAP-GALG-2025-00177, LAP interpuso recurso de reconsideración, el cual fue resuelto por el Consejo Directivo, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0011-2025-CD-OSITRAN del 06 de noviembre de 2025, y sustentada en el Informe Conjunto N° 00167-2025-IC-OSITRAN; confirmando la decisión adoptada por la Presidencia Ejecutiva. De igual manera, durante la tramitación del recurso, la información mantuvo formalmente su condición de confidencial.

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.

172. Por lo antes expuesto, en el presente procedimiento de Mandato de Acceso no se ha vulnerado el Principio de plena información establecido en el REMA, por lo que **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

e.4. Sobre el concepto de inversiones transversales

173. 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 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:

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

29. *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° 4).*

FIGURA N° 4: INVERSIONES EN EL NUEVO TERMINAL DEL AIJCH (EN USD)

Facilidad	Porcentaje de Indirectos 37.21%			Porcentaje de Indirectos 33.05%			Inversión (US\$)
	Directos EPC	Indirectos EPC	Total EPC	Directos Adenda	Indirectos Adenda	Total Adenda	
Procesador	152,406,074	56,705,061	209,111,135	57,214,751	18,906,747	76,121,499	285,232,634
Swing	66,449,392	24,348,120	90,797,513	54,673,966	18,067,139	72,741,105	162,539,618
Doméstico	38,528,931	14,335,291	52,864,222	26,922,411	8,797,437	35,719,848	88,294,079
Internacional	27,732,655	10,340,636	38,073,291	19,985,292	6,588,896	26,574,188	64,791,331
Señalética	2,403,782	782,745	3,186,527	1,109,556	366,655	1,476,212	4,362,738
Equipos aeroportuarios	35,780,940	13,312,858	49,093,798	15,355,707	5,405,512	20,761,219	70,855,017
Inversiones Terminal	322,052,624	119,824,711	441,877,335	175,940,684	58,141,985	234,082,673	675,960,008

Fuente y Elaboración: LAP

30. *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.*
31. *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_ADP_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.

32. *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° 5).

FIGURA N° 5: INVERSIONES DETALLADAS EN EL NUEVO TERMINAL DE AIJCH (EN USD)

[illegible]

Fuente y Elaboración: LAP

33. 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° 6.1 y Figura N° 6.2).

FIGURA N° 6.1: PRESUPUESTO A SUMA ALZADA

Resumen Precio Oferta WP3 Suma Alzada		
1	EDIFICIO TERMINAL	\$ 286,271,684.00
2111-1	PROCESSOR BUILDING	\$ 177,755,661.22
2121-1	SWING PIER	\$ 48,137,366.78
2133-1	DOCK PIER	\$ 27,566,407.83
2141-1	INT PIER	\$ 16,986,379.41
1.11	FIXED BRIDGES (PUENTES FIJOS DE EMBARQUE)	\$ 13,622,087.26
1.12	SEAFOATICA	\$ 2,103,781.54
3	EQUIPAMIENTO AEROPORTUARIO - TERMINAL	\$ 63,018,960.21
3	AIRSIDE	\$ 29,860,843.93
3	LANDSIDE	\$ 77,537,866.60
5	Obras, Indefectos, Gastos Generales, Seguros y Utilidad	\$ 169,812,195.93
	Total Suma Alzada	USD 626,501,460.71

FIGURA N° 6.2: PRESUPUESTO A SUMA ALZADA ADENDA

		Fecha	2019-22
			VP-3 / Asistencia a 3P-7 Miles (LUS)
1.00	EDIFICIO TERMINAL		163,110,651.74
2111.1	PROCESSOR BUILDING		49,143,209.19
2121.1	SWING PIER		46,496,394.88
2133.1	DOCK PIER		21,052,607.24
2141.1	INT. PIER		14,154,642.44
1.11	FIXED BRIDGES (PUENTES FIJOS DE EMBARQUE)		11,193,104.77
1.12	SEÑALÉTICA		1,109,556.12
2.00	EQUIPAMIENTO AEROPORTUARIO - TERMINAL		25,493,563.60
3.00	AIRSIDE		25,706,085.76
4.00	LANESIDE		33,893,473.00
4.21	PLANTA DE GENERACION ELECTRICA (2337)		5,623,387.18
4.22	PLANTA DE PRODUCCION DE AGUA HELADA (2336)		2,530,333.13
4.23	DEPOSITOS DE COMBUSTIBLES (2212)		336,629.73
6.00	Diseño, Indirectos, Gastos Generales, Seguros y Utilidad		84,458,461.37
Total Suma Aizace			341,935,195.31

Fuente: LAP

34. **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 da los valores de 37.23% y de 33.01%, respectivamente (Ver Figura N° 7)

FIGURA N° 7

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.

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

35. 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.

36. 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° 8.0)

FIGURA 8.0: INVERSIÓN TRANSVERSAL (EN USD)

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

Fuente y Elaboración: OSITRAN

37. **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%).**

38. 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.

39. 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”.

40. 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”**.

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.**

41. 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.**

42. 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”.
(...)

E. CON RESPECTO A LOS COSTOS INDIRECTOS DE LAP

48. En el archivo titulado “Inversión del Terminal.xlsm”, 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° 10).

FIGURA N° 10: AVANCES DE INVERSIÓN DE LAP: 2019-2026 (EN USD)

Montos en miles de USD al 30 de noviembre 2024										
CÓDIGO PEP N1	LEVEL 1 (BUDGET CODE)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total (Forecast)
Costo Directo										
A-20-P006.02	Contingencia del proyecto de expansión	0	0	0	0	0	0	20,934	0	20,934
A-20-P006										
Ejecución										
A-20-P006.01	Trabajos tempranos	17,980	21,511	474	0	-1	0	-394	0	39,571
A-20-P006.05	Desarrollo del Diseño	3,995	0	0	0	0	0	0	0	3,995
A-20-P006.06	Desarrollo del Diseño	63,863	26,972	8,511	4,398	-987	0	-422	0	103,159
A-20-P006.10	Lado Aire	0	39,958	151,439	128,168	27,040	4,107	0	0	349,812
A-20-P006.20	Lado Tierra	0	0	5,182	171,246	421,600	467,900	381,354	0	1,467,262
A-20-P006.37	Interfase	944	334	13,373	1,250	-26	237	-596	0	15,115
A-20-P006.08	INTEGRATION	0	0	0	0	58	3,705	4,135	0	7,901
		86,782	87,876	178,899	385,652	447,883	475,982	125,864	0	1,708,149

Fuente y Elaboración: LAP

49. 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° 11).

FIGURA N°11: COSTOS INDIRECTOS DE LAP EN PROYECTO AMPLIACIÓN (EN USD)

Costo Indirecto										
A-20-P001.61	LAP-ADP LABOR RELATED	12,999	5,840	8,023	10,081	10,623	10,774	9,396	2,275	70,008
A-20-P001.62	LAP-ADP NON-LABOR RELATED	2,352	1,383	1,446	2,337	1,967	1,969	1,375	883	14,047
A-20-P001.63	CONTRACT TARIFFS & CONTRACT SERVICES	19,160	3,912	3,044	9,213	6,892	9,326	5,334	2,368	50,381
A-20-P001.64	MISCELLANEOUS OTHER COST	151	36	252	377	256	1,110	630	65	2,876
A-20-P009.99	Owners (LAP/Fraport) Costs	3,792	671	813	854	983	29	385	383	7,909
A-20-P004.04	Concept & Preliminary Design	6,429	0	0	0	9	237	0	0	6,666
A-20-P005.05	Procurement & Legal	4,382	587	169	202	112	812	68	8	6,340
A-20-P010.10	Safety & Security	1,240	16	872	952	678	768	366	72	4,965
A-20-P011.11	Insurance and Bonds	218	297	1,995	4,692	1,820	1,225	2,617	0	12,864
A-20-P002.02	Planification y aprobación Municipal/Medioambientales	1,270	452	256	300	328	457	1,182	353	4,788
A-20-P007.07	Puesta en servicio	0	0	138	413	155	26	21	0	753
A-20-P008.08	ORAT	0	0	0	0	5	945	875	0	1,825
A-20-P012.12	OPERATION Supervision	0	113	1,912	4,103	6,995	12,334	10,290	23,998	39,552
A-23-D010.08	Master Planning	0	0	0	1,076	0	0	0	0	1,076
		52,281	13,306	18,888	38,599	30,822	39,987	33,889	30,314	250,078
Total Inversión										
		138,983	101,182	197,879	325,661	478,506	515,979	159,723	30,314	1,958,228
		138,983	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%	39.5%	63.9%	90.3%	98.5%	100.0%	100.0%

Fuente y Elaboración: LAP

49. 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.

[El énfasis es de origen y se omitieron notas al pie.]

174. 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.
175. 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° 0126-2025-GRE-OSITRAN, el cual detalla el sustento remitido por LAP en su Memorandum N° M-GPF-GSC-2024-0050, adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0575, 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).

176. En efecto, como se describe en el Anexo 4 del Informe N° 0126-2025-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.

177. 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.

178. 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.
179. 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 tienen lugar durante la ejecución de los trabajos del referido paquete de trabajo.
180. 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.
181. Lo anterior puede evidenciarse en el “Anexo 01 Alcance” del Contrato EPC (página 931 del archivo PDF “PM_3000_NF_EXP_ADN_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 (Leadín) 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.]

182. 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.

183. 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.
184. 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_ADP_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.
185. 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 otros³³, 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 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.
186. 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.
187. 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,

³³ 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”).

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.

188. 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 otros³⁴, 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.
189. 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.
190. 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 Management*” no se encontrarían incluidos en los porcentajes de costos indirectos.
191. 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.
192. 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.
193. 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

³⁴ 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”).

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.

194. 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 razonabilidad³⁵. Debe tenerse en cuenta que la inversión reconocible se 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.
195. 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 servicio.³⁶
196. Así, por lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios**

³⁵ "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.

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:

a) Costos incrementales de largo plazo

b) Costos completamente distribuidos

c) Empresa modelo eficiente

d) Por comparación (benchmarking)".

³⁶ 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*).

Intermedios.

e.5. Sobre las partidas asociadas a los puentes de embarque

197. 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:

“D. CON RESPECTO A LOS PUENTES DE EMBARQUE FIJOS

43. *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.*

44. *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.*
45. *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 Permanentes⁵ (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.*
46. *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.***
47. *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.***

⁵ Resolución Ministerial N° 277-2025-VIVIENDA.”

[El énfasis es de origen.]

198. 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.

199. 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**.

e.6. Sobre el porcentaje de reconocimiento de inversiones

200. 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:

“51. 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.]

201. 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 Equipaje Rezagado. Con ello, las aerolíneas proponen que un porcentaje de reconocimiento de inversiones de 45,47%. 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° 0003-2026-GG/AETAI** de fecha 13 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 periodo 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, sería recomendable que para utilizar variables proxy para fijar el cargo de acceso, OSITRAN recurra a información histórica de reconocimiento de inversiones en este mismo servicio. Sobre el particular, en el proceso judicial seguido por LAP contra OSITRAN, el Regulador presentó el siguiente comentario consignado en la Resolución N° 14 (Expediente N° 13513-2019-01801-JR-CA-05):

2.20 Asegura que, el concesionario, en el periodo 2017-2019, solicitó el reconocimiento de inversiones en Mejoras por el monto de US\$ 12,802,481.82, habiéndose reconocido el monto de US\$ 6,727,815.72, y no reconocido el monto de US\$ 6,074,665.10 lo que representa un 45.47%, debido al incumplimiento de lo establecido en el numeral 1.2.1 de la "Directiva para el Procedimiento Aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras Realizadas por el Concesionario en el AIJC.

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 Almacén de Equipaje Rezagado, equivalente al 45.47%. Este porcentaje reduce el riesgo de trasladar a las aerolíneas costos no verificados que podrían comprometer su sostenibilidad financiera.

[El énfasis es de origen.]

202. 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° 0049-2025-PD-OSITRAN, vinculado a la debida verificación del Ositrán a la información de inversiones proyectadas de LAP.
203. En efecto, en el Informe N° 0126-2025-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%.
204. Asimismo, en el Informe N° 0126-2025-GRE-OSITRAN se mencionó que, en el marco de la fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC³⁷, 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%.

³⁷ 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.

205. En tal sentido, sobre la base de dicha información, en el Informe N° 0126-2025-GRE-OSITRAN se advierte que el porcentaje de reconocimiento puede ser 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.
206. 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. En particular, indican que corresponde emplear el valor histórico de reconocimiento de inversiones del servicio de alquiler de Almacén de Equipaje Rezagado, equivalente al 45,47%, tal como se desprende de la Resolución N° 14 (Expediente N° 13513-2019-01801-JR-CA-05).
207. Sobre particular, respecto a los cuestionamientos presentados por las aerolíneas, debe indicarse lo siguiente:
- Lo manifestado en el Informe N° 0126-2025-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° 0049-2025-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.
 - 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 Regulador.
 - 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 Almacenes de Equipaje Rezagado, en la medida en que no se aprecia ningún argumento relacionado a dicha solicitud, no corresponde emitir pronunciamiento sobre dicho extremo de sus comentarios.
- Por otra parte, 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° 0126-2025-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.

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 como el que proponen las aerolíneas en la Resolución N° 14 (Expediente N° 13513-2019-01801-JR-CA-05), con excepción del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC³⁸, 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.

208. 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.
209. 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.
210. Sobre el particular, considerando que, al igual que para el caso de la TUUA de

³⁸ 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.

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.

e.6. Sobre la metodología para determinar las inversiones

211. Las líneas aéreas describen su propuesta para determinar las inversiones en el servicio en cuestión. Particularmente, los usuarios intermedios refieren lo siguiente:

“52. Las inversiones que van a ser consideradas para el servicio en cuestión son: (i) inversiones directas, que son las áreas, así como las mallas de metal utilizadas en la construcción de los módulos que LAP utiliza para brindar el servicio y (ii) los costos indirectos de LAP asociados a estas inversiones.

CON RESPECTO A LA DETERMINACIÓN DEL COSTO POR M2 EN EL NUEVO TERMINAL

53. En los diferentes cargos de acceso, el Regulador y LAP han coincidido en el monto de USD 1,641 por M2 (sin incluir, los demás costos que son imputados por OSITRAN) que sería el costo del área en el terminal. Sobre el particular OSITRAN señala que del valor del terminal se debe retirar MEP6, ICT y equipos aeroportuarios para poder determinar el valor de las inversiones asociadas a las oficinas en el nuevo terminal (Ver Figura N° 9).

Figura N° 9: CAPEX – INVERSIÓN DIRECTA EN EL NUEVO TERMINAL

Área del Terminal						
Área (m2)		264,807				
Inversión infraestructura del Terminal	Inversiones	Exclusiones				Total Inversiones asociadas a oficinas del Terminal
		MEP	ICT	Señalética	Equipos aeroportuarios	
Procesador	285,232,634	67,424,234	14,420,946			203,387,454
Swing	162,529,618	35,270,965	10,815,709			116,442,943
Doméstico	88,284,070	14,321,055	5,407,855			68,555,161
Internacional	64,701,331	13,249,618	5,407,855			46,043,859
Señalética	4,362,738			4,362,738		-
Equipos aeroportuarios	70,855,617				70,855,617	-
Inversión asociada a oficinas del Terminal	675,966,008					434,429,418
Inversión asociada a oficinas del Terminal (USD/m2)	1,641					

Fuente y Elaboración: OSITRAN.

54. Sin embargo, como se ha dicho anteriormente, **este valor genera que los usuarios paguen por activos que no son consumidos en los servicios esenciales**. Por ejemplo, al tratarse de Almacenes destinados exclusivamente al depósito de Equipaje Rezagado, dichos ambientes no requieren puntos de red, puertos de datos ni infraestructura de comunicaciones para que la aerolínea pueda ejecutar sus operaciones. En consecuencia, el componente ICT no constituye un insumo necesario para la prestación del servicio analizado y, por tanto, debe ser excluido del conjunto de inversiones que lo conforman.
55. **Para determinar la inversión correspondiente al servicio analizado, se excluye el costo de los puentes fijos de embarque**, conforme a las razones expuestas en el punto B. Adicionalmente, dichos equipos no guardan relación funcional ni operativa con la prestación del servicio en cuestión; en consecuencia, no pueden ser considerados como parte de la inversión directa asociada al mismo.
56. Asimismo, **otro componente de la inversión que tampoco está vinculado con el servicio en cuestión es el HVTS**, porque para brindar el referido servicio no se requiere de ascensores, escaleras eléctricas o pasillos rodantes. Por lo tanto, este ítem deberá ser descontado del flujo de inversiones.

57. Por consiguiente, al valor obtenido en el Cuadro N° 5 se le descuenta, los puentes fijos de embarque y el HVTs. Al descontar estos componentes que no son relevantes para el servicio, el costo por M2 es de USD 748 (Ver Cuadro N° 6).

Cuadro N° 6: COSTO DEL M2 PARA EL SERVICIO EN CUESTION*

	Procesador	Dique Swing	Dique Domestico	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 Sismicas	2,363,238	2,620,530	1,542,280	1,418,550	-7,972,579
(-) Asladores Sismicos	10,467,346	3,830,261	3,416,708	1,438,738	-18,153,053
(-) Acero Estructural	22,458,779	7,864,975	7,430,010	2,655,686	-40,407,650
(-) MEP	67,424,234	35,270,965	14,321,055	13,240,618	-130,265,872
(-) ICT	14,420,945	10,815,709	5,407,655	5,407,655	-36,052,364
(-) HVTs	9,188,110	6,764,860	1,059,399	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/Paisajismo					-4,678,983
(-) Aparatos sanitarios					-5,028,865
Inversión del Terminal para brindar facilidades esenciales					106,106,449
Costo por M2 para el Servicio en Cuestión (USD/M2)					748

*Excluyendo señalética y equipos aeroportuarios.
Fuente: LAP. Elaboración: AETAI.

58. En consecuencia, para proyectar las inversiones seguimos el siguiente procedimiento:

- El costo por M2 de USD 748 lo multiplicamos por el área total donde se prestará el servicio (= 130 M2).
- Para la inversión directa en mallas del módulo se utilizan los costos unitarios provistos por LAP y se excluyen las "contingencias" equivalentes a 10% según LAP (Ver Cuadro N° 7).

CUADRO N° 7: COSTOS DEL MÓDULO DE MALLAS METÁLICAS (EN USD)

N° almacenes	Area de Módulos	Costo Malla por USD/M2 según LAP	Costo Total (USD)
15	6	150	13,500
2	7	150	2,100
1	12	150	1,800
1	14	150	2,100
Costo Directo de los Módulos con Malla			19,500

Fuente: LAP. Elaboración: AETAI

- Para proyectar los costos indirectos utilizamos la tasa de 11.4% que fue estimada en la Sección F del punto 1.6.2 del presente informe (Ver Cuadro N° 8).

CUADRO N° 8: INVERSIONES EN EL SERVICIO EN CUESTIÓN (EN USD)

Inversiones directas	Cantidad m2	Ratio (USD/m2)	Total (USD)
Áreas Equipaje Rezagado	130	748	97,240
Habilitación Equipaje Rezagado			19,500
Costos Directos			116,740
Costos Indirectos LAP	11.40%		13,308
Total Inversiones Directas			130,048

Fuente: LAP. Elaboración: AETAI

- Con la información obtenida se procede a proyectar las inversiones y la depreciación de los activos de este servicio (Ver Cuadro N° 9).

CUADRO N° 9: CAPEX DEL SERVICIO EN CUESTIÓN Y DEPRECIACIÓN (EN USD)

CAPEX	Valor (USD)	% Reconocimiento	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inversiones Directas más Indirectas	130,048	45.47%	59,133						
Total Inversión anual	130,048		59,133						
Inversiones acumuladas	130,048		59,133	59,133	59,133	59,133	59,133	59,133	59,133

Vida útil	Años
2025	0.76
2026-2040	15.00
2041	0.12
Total vida útil	15.88

Depreciación	Inversión	Vida útil	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inversión (Año 0)	59,133	15.88	2,826	3,724	3,724	3,724	3,724	898
Total Depreciación anual			2,826	3,724	3,724	3,724	3,724	898
Depreciación acumulada			2,826	6,550	10,274	13,998	17,722	18,619

CAPEX Neto	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inversiones acumuladas	59,133	59,133	59,133	59,133	59,133	59,133
Depreciación acumulada	2,826	6,550	10,274	13,998	17,722	18,619
CAPEX Neto	56,307	52,583	48,859	45,135	41,411	40,514

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de Activos de Capital	59,133	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	0	0	0	0	0	0	0
Valor de Inversión							40,514
Depreciación anual		2,826	3,724	3,724	3,724	3,724	898

Elaboración: AETA1

”

[El énfasis es de origen y se omitieron notas al pie.]

212. De la cita previa, pueden rescatarse dos aspectos importantes que las líneas aéreas no habían comentado en sus apreciaciones previas. El primero corresponde al concepto ICT que, bajo su perspectiva, dado que los Almacenes de Equipaje Rezagado no requieren puntos de red, puertos de datos ni infraestructura de comunicaciones para que la aerolínea pueda ejecutar sus operaciones, las líneas aéreas que el total de inversiones en ICT deben ser excluidas de la determinación de inversiones para el servicio en cuestión.
213. Sobre lo anterior, cabe precisar que la solicitud de las aerolíneas de eliminar la totalidad de las inversiones en ICT del cargo en cuestión desvirtúa lo expuesto por ellas mismas anteriormente (literal b. del numeral 25 del escrito de comentarios de los Usuarios Intermedios bajo análisis). En efecto, en sus propios comentarios, los Usuarios Intermedios se alinearon con la propuesta de Ositrán y LAP, que ya integraba un factor de exclusión aproximado del 46% del total de inversiones de ICT³⁹; por tanto, su último comentario de retiro total de inversiones incurre en una contradicción con los criterios previos aceptados por ellos mismos.
214. Sin perjuicio de lo antes expuesto, se observa que la lista de conceptos que se incluyeron y excluyeron en las inversiones de ICT en la Propuesta del Regulador se encuentra en la Tabla 37 del Anexo 4 adjunto al Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN. Al respecto, se observa que para determinar el costo por metro cuadrado de las inversiones se han considerado componentes de ICT vinculados a sistemas de seguridad de la infraestructura, tales como el sistema de alarma contra incendios (Fire Alarm & [4.04] PVAS System) y el sistema de alarma de pánico (Panic Alarm/Help Point System), entre otros. En consecuencia, **no corresponde excluir del cálculo el total de las inversiones en ICT.**
215. El segundo aspecto relevante de los últimos comentarios de las aerolíneas sobre inversiones es el retiro de los montos correspondientes a HTVS. En particular, los Usuarios Intermedios sostienen que, para brindar el servicio de alquiler de Almacenes de Equipaje

³⁹ “25. 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.xlsx”).

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

(...)

b. LAP descuenta el MEP y un porcentaje del ICT, aproximadamente 46%, según lo registrado en las hojas de cálculo de OSITRAN.”

[El subrayado es nuestro.]

Rezagado no se requiere de ascensores, escaleras eléctricas o pasillos rodantes, dichas inversiones deben ser retiradas del cálculo.

216. Al respecto, 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 Terminal. 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.**

b.1) Sobre la solicitud de recuperación anticipada del IGV por parte de LAP

217. 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:

"59. 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.

60. 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 PROINVERSIÓN y en este caso particular por el MTC."

218. 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	705,476	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

219. 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 años⁴⁰.

220. Cabe precisar que, de acuerdo con el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 973⁴¹, mediante 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° 973⁴².
221. 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)".
222. 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

⁴⁰ 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.]

⁴¹ 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. 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.]

⁴² 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 periodo no podrá presentarse otra solicitud por el mismo periodo o periodos anteriores.

[El énfasis es de origen.]

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).

223. 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).
224. 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 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)".
225. De este modo, considerando que a la fecha LAP no habría 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 de los Usuarios Intermedios.**

V. DETERMINACIÓN DEL CARGO DE ACCESO APLICABLE

V.1. MODIFICACIONES A LA PROPUESTA DEL OSITRÁN

226. Luego del análisis de los comentarios recibidos de las partes, se procederá a efectuar la siguiente modificación a la Propuesta del Ositrán contenida en el Anexo 2 del Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN:
 - 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.
227. 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 27 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.

228. 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 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".
229. 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 (Almacenes de Equipaje Rezagado) forman parte únicamente del Procesador, por lo que, para la prestación del servicio de alquiler de Almacenes de Equipaje Rezagado, 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.
230. 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_ADN_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 28 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_ADN_NNA_PR_000082.pdf" y "PM_3000_NF_REP_ADN_NNA_CN_00060.pdf")
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

231. Cabe indicar que, como se indicó en el Anexo 4 del Informe N° 0126-2025-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).
232. 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° 0126-2025-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 29 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
Inversiones transversales:					
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.

233. 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 30 Costo por metro cuadrado 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.

234. Tomando en cuenta lo anterior, en la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas a infraestructura (áreas) para el servicio.

Tabla 31 Inversiones directas relacionadas al área de Almacenes de Equipaje Rezagado en el nuevo Terminal (USD)

Inversiones directas	Cantidad m2	Ratio (USD/m2)	Total (USD)
Áreas Equipaje Rezagado	130	1 355	176 161
Habilitación Equipaje Rezagado	130	355	46 092
Total Inversiones Directas			222 254

235. 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 32 Inversiones proyectadas en infraestructura (áreas), ajustadas por el porcentaje de reconocimiento de inversiones (USD)

CAPEX	Valor (USD)	% Reconocimiento	Año 0
Inversiones Directas	222 254	90,75%	201 695
Inversiones Indirectas	34 175	90,75%	31 014
Total Inversión anual	256 429		232 709
Inversiones acumuladas	256 429		232 709

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

236. 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 159 436.

Tabla 33 CAPEX proyectado para el servicio en el nuevo Terminal (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de Activos de Capital	232 709	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	0	0	0	0	0	0	0
Valor de Recupero							159 436
Depreciación anual		11 122	14 655	14 655	14 655	14 655	3 533

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. FLUJO DE CAJA ECONÓMICO

237. 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 el Informe N° 0126-2025-GRE-OSITRAN.

Tabla 34 Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Área demandada anual (m2)		1 184	1 560	1 560	1 560	1 560	376
Cargo		75,79	75,79	75,79	75,79	75,79	75,79
Ingresos Brutos		89 730	118 236	118 236	118 236	118 236	28 506
Retribución al Estado	46,51% -	41 734 -	54 993 -	54 993 -	54 993 -	54 993 -	13 259
Aporte por Regulación	1,00% -	897 -	1 182 -	1 182 -	1 182 -	1 182 -	285
Ingresos Netos		47 098	62 061	62 061	62 061	62 061	14 963
Costos							
Seguro	-	964 -	1 302 -	1 330 -	1 358 -	1 388 -	342
Fee Operador	-	52 -	70 -	72 -	73 -	75 -	18
Costo Directo		-1 017	-1 373	-1 402	-1 432	-1 463	-360
Costo Indirecto	-	6 784 -	9 159 -	9 353 -	9 554 -	9 761 -	2 405
Costo No imputable	-	2 082 -	2 812 -	2 871 -	2 933 -	2 997 -	738
Costos de Operación		-9 883	-13 343	-13 625	-13 919	-14 221	-3 503
Net IGV	-	41 888	14 771	19 419	19 339	19 297	4 642
Pago de IGV	-	-	-	-11 683	-19 339	-19 297	-4 642
Pago de IR	-	-6 758	-8 822	-8 749	-8 673	-8 595	-2 053
Flujo de caja operativo		-41 888	45 229	59 315	47 383	39 469	9 407
Inversión realizada	-	232 709					
Plan de Inversiones			-	-	-	-	-
Recuperación de la Inversión							159 436
Flujo de caja económico		-274 597	45 229	59 315	47 383	39 469	168 842
WACC		9,77%					
VAN		-					

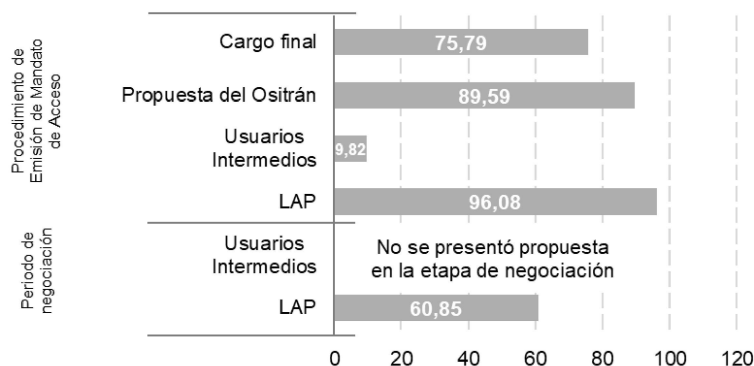
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3. CARGO DE ACCESO APLICABLE

238. 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 (Almacenes de Equipaje Rezagado) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 75,79 por m² (sin IGV).

239. 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 4 Propuestas de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Almacenes de Equipaje Rezagado en el AIJC (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

240. 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”.

241. En ese sentido, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron una propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable considerar que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, no existiría fundamento para asumir que estos plantearían un cargo superior al propuesto por LAP. En consecuencia, resulta jurídicamente válido tomar dicho monto como límite para efectos de la aplicación del artículo 99 del REMA.
242. Por tanto, considerando ello, el Cargo de Acceso mensual que se propone para la Facilidad Esencial de Equipaje Rezagado es de USD 60,85 por m² (sin IGV), correspondiente al cargo de acceso propuesto por LAP en el curso de las negociaciones según consta en las actas notariales.

VI. CONCLUSIONES

243. 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 (Almacenes de Equipaje Rezagado) 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.
244. En el marco del procedimiento establecido en el REMA para la emisión del Mandato de Acceso solicitado, en el Anexo 2 del Informe N° 00126-2025-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° 0024-2025-CD-OSITRAN.
245. 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.
246. Sobre el particular, luego de la evaluación realizada a los comentarios recibidos, se determinó que corresponde incorporar la siguiente modificación al flujo de caja propuesto en el Anexo 2 del Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN:
- i. 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.
247. De esta manera, luego de efectuar las modificaciones respectivas a la Propuesta del Ositrán contenida en el Anexo 2 del Informe N° 00126-2025-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 Almacenes de Equipaje Rezagado es de USD 60,85 por m² (sin IGV).

248. 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.

VII. RECOMENDACIÓN

249. 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 Almacenes de Equipaje Rezagado de USD 60,85 por m² (sin IGV).

Atentamente,

Firmado por

RICARDO QUESADA ORÉ

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

Visado por

JOSUE ZAVALA MEDINA

Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

ROBERTO CABANILLAS BUENDIA

Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

CLAUDIA CORNEJO AMEZAGA

Especialista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT: 2026030903

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° 0909-2025-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 inglés⁴³), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés⁴⁴), 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.
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

⁴³ *Weighted Average Cost of Capital.*

⁴⁴ *Capital Asset Pricing Model.*

(1964)⁴⁵, Lintner (1965)⁴⁶ y Treynor (1961)⁴⁷, sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)⁴⁸ 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)⁴⁹, el modelo CAPM asume lo siguiente:

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

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

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

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

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

I. Tasa Libre de Riesgo

11. La tasa libre de riesgo representa el rendimiento que se espera obtener de un activo sin riesgo. Se considera que un activo es libre de riesgo cuando su rendimiento efectivo coincide constantemente con el rendimiento esperado, es decir, no presenta riesgo de

⁴⁵ 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.

⁴⁶ 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.

⁴⁷ TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

⁴⁸ MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume 7, Issue 1, March 1952. Pages 77-91.

⁴⁹ GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports.

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)⁵⁰ y Brealey et al. (2010)⁵¹ 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)⁵² 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%⁵³.

II. Prima por riesgo de mercado

15. Según Damodaran (2014)⁵⁴, la prima por riesgo de mercado se define como la diferencia entre la rentabilidad esperada del portafolio del mercado y la tasa libre de riesgo. Es decir, la prima por riesgo de mercado representa el retorno adicional que los inversores esperan como compensación por el riesgo asumido al invertir en acciones del mercado, las cuales presentan un mayor riesgo en comparación con activos libres de riesgo.
16. Existen dos tipos de riesgo que afectan la actividad empresarial: el riesgo no sistemático (o específico), que corresponde al riesgo particular de una industria o empresa; y el riesgo sistemático, asociado a factores económicos generales que impactan a todas las empresas. Así, si un inversor posee un portafolio diversificado de acciones, en promedio, los desempeños positivos y negativos de las empresas en el portafolio se compensan, permitiendo al inversor mitigar el riesgo no sistemático mediante la diversificación. No obstante, el riesgo de mercado o riesgo sistemático no puede eliminarse completamente, ya que impacta a todas las empresas, y es este riesgo el que se captura a través de la prima por riesgo de mercado.
17. Para calcular la prima por riesgo de mercado, se utilizan índices que representan diversas industrias, de manera que reflejen el comportamiento general del mercado. Al respecto, el criterio empleado por el Ositrán en procedimientos anteriores ha sido utilizar el índice Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)⁵⁵.
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

⁵⁰ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

⁵¹ BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.:McGraw-Hill.

⁵² BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

⁵³ 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/>.

⁵⁴ DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

⁵⁵ 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.

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)⁵⁶, 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)⁵⁷ 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)⁵⁸, en el cual se afirma:

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

[El subrayado es nuestro.]

⁵⁶ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

⁵⁷ 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).

⁵⁸ MACROCONSULT (2007). "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP". Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

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 tabla⁵⁹.

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 periodo 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 contables⁶⁰. Este enfoque evalúa la sensibilidad de los retornos contables de la empresa respecto al retorno promedio del mercado.
 - **Benchmarking (Empresas comparables):** En la práctica regulatoria, para empresas como LAP que no cotizan en bolsa, se emplea la metodología de benchmarking, o beta de empresa comparable. Esta metodología se basa en la selección de empresas comparables de acuerdo con criterios estandarizados, aunque los criterios en finanzas

⁵⁹ 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.

⁶⁰ 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). 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.

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)⁶¹, 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
København Lufthavn 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 respectiva⁶².
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*⁶³ proporcionado por el sistema.

⁶¹ 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.

⁶² 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.

⁶³ 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/cfovhs/BloombergBetapage.pdf> (último acceso: 9 de enero de 2025).

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 2024⁶⁴, 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 0,721⁶⁵.

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

Operador aeroportuario	País	Símbolo	Bolsa de referencia	Beta apalancado ^{a/}	Impuesto efectivo ^{b/}	Ratio D/E ^{c/}	Beta desapalancado
Flughafen Wien AG	Austria	FLU AV	ATX Index	0,657	0,261	0,034	0,641
Grupo Aeroportuario del Pacífico	México	GAPB MM	MEXBOL Index	1,377	0,255	2,230	0,517
København Lufthavn	Dinamarca	KBHL DC	OMXC25 Index	0,529	0,222	2,198	0,195
Grupo aeroportuario del Sureste	México	ASURB MM	MEXBOL Index	1,220	0,305	0,246	1,042
Grupo Aeroportuario del Centro Norte SAB	México	OMAB MM	MEXBOL Index	1,367	0,270	1,159	0,740
Malta International Airport	Malta	MIA MV	MALTEX Index	1,015	0,354	0,277	0,861
Aeroporto di Bologna	Italia	ADB IM	FTSE MIB Index	0,759	0,290	0,163	0,680
Auckland International	Nueva Zelanda	AIA NZ	NZSE Index	1,095	0,984	0,312	1,090
Promedio aritmético							0,721

Notas:

^{a/} Adjusted beta.

^{b/} Bloomberg code: EFF_TAX_RATE.

^{c/} Bloomberg code: TOT_DEBT_TO_TOT_EQY.

Fuente: Bloomberg®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. Estructura de capital

33. En cuanto a la determinación de las ponderaciones de deuda y capital, Chisari *et al.* (1999)⁶⁶ 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

⁶⁴ Cabe indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, solo se dispone de información anual para el caso de Auckland International. En tal sentido, para el resto de operadores aeroportuarios, se optó por considerar la información más actualizada para ambas variables; así, para el caso de Malta International Airport se consideró la información al primer semestre de 2024 (30.06.2024), mientras que para el resto de operadores se consideró la información al tercer trimestre de 2024 (30.09.2024).

⁶⁵ 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.

⁶⁶ 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.

presente caso se emplearán los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario.

35. A la fecha de la elaboración de la presente Propuesta, la fuente de información financiera auditada que se dispone son los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023. Al respecto, en dicho documento se señala que, al cierre del ejercicio, la empresa presentó deuda financiera clasificada como “Deuda de Corto y Largo Plazo”, derivada del contrato de préstamo “Mini-Perm” suscrito entre LAP y las siguientes entidades: Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Société Générale. Este préstamo tiene como objetivos: i) el pago del préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) el financiamiento del programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión.
36. En relación con este préstamo, las Notas a los Estados Financieros del año 2023 especifican que su monto asciende a USD 1,25 millones, con un plazo de 7 años. Los intereses serán pagaderos trimestralmente los días 15 de marzo, 15 de junio, 15 de septiembre y 15 de diciembre. La tasa de interés aplicable se basa en el SOFR Compuesto Diario, más un margen del 2,50% hasta el 22 de diciembre de 2027, y del 2,75% a partir de esa fecha hasta el vencimiento del préstamo. Cabe señalar que el periodo de amortización iniciará el 15 de junio de 2027.
37. De la revisión de la información del Balance General de LAP del año 2023, se observa que, al cierre del ejercicio, el Activo Total de LAP estaba financiado tanto por fuentes externas (cuentas por pagar, deuda de largo plazo e ingresos diferidos) como por recursos propios (patrimonio neto), como se muestra en la siguiente tabla. Es importante destacar que la deuda a largo plazo formó parte del Pasivo No Corriente de LAP en dicho año, además de que, al cierre del ejercicio 2023, las principales fuentes de financiamiento de los Activos Totales de LAP fueron el Patrimonio Neto (47,5%) y la deuda financiera contraída (40,1%), la cual corresponde exclusivamente a deuda de largo plazo.

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

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

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

38. Al respecto, dado que el año base considerado en la presente Propuesta es el 2024, el cálculo del Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) debe realizarse con información a dicho año. No obstante, debido a que a la fecha de la elaboración del presente informe aún no se dispone de los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024, para la estimación de los montos de deuda y capital correspondientes a dicho año se empleará la información contenida en el balance de comprobación de LAP al mes de diciembre de 2024⁶⁷, toda vez que dicha fuente permite una aproximación a los valores que se observarían en los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024.
39. En la siguiente tabla se detallan las cuentas del balance de comprobación consideradas para la estimación de los montos de deuda (Préstamos y obligaciones de largo plazo) y

⁶⁷

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

capital (Patrimonio Neto), al mes de diciembre de 2023⁶⁸ y 2024. Cabe señalar que en la documentación financiera consultada no se observa deuda financiera de corto plazo en la empresa.

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

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

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

Fuente: Balances de comprobación de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. De este modo, a partir de los cálculos obtenidos para el 2024, el apalancamiento se calcula como el ratio de Deuda Financiera (en este caso, solo se observa deuda de largo plazo) sobre Patrimonio Neto, obteniéndose un valor de 0,988, tal como se detalla en la siguiente tabla⁶⁹.

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

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

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

VI. Costo de la Deuda

⁶⁸ Se presenta la información a diciembre de 2023 de manera ilustrativa, a efectos de evidenciar que, para dicho año, las cuentas consideradas coinciden con la información de los Estados Financieros Auditados 2023 presentada en la Tabla A-5 del presente Anexo.

⁶⁹ Cabe señalar que el Concesionario propone la utilización de un ratio objetivo de 56,39%, calculado como el promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030, sin presentar un sustento adicional. No obstante, dado que actualmente LAP, a diferencia de años anteriores, registra una deuda de largo plazo, se considera más adecuado utilizar la información real de endeudamiento reflejado en su documentación financiera para este análisis.

41. Respecto al costo de deuda de LAP, considerando el enfoque prospectivo de la metodología aplicada en este procedimiento, así como la situación financiera de LAP al cierre de 2024, que incluye un contrato de préstamo de largo plazo para financiar las inversiones en Lado Aire y parte de Lado Tierra, el costo de la deuda se estimará como la tasa que refleje el costo total (*all-in cost*) asociado a dicho contrato. Esta tasa se calculará a partir del flujo de caja relacionado con la deuda contraída por la empresa, e incluirá tanto los desembolsos de principal como los pagos proyectados de amortización, intereses y otros costos derivados de la operación de financiamiento⁷⁰.
42. En este sentido, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162, recibida el 16 de octubre de 2024, LAP remitió los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda, tal como se detalla en la siguiente tabla⁷¹. Cabe señalar que los montos agregados anuales hasta el 2023 fueron contrastados con el Estado de Flujos de Efectivo en los Estados Financieros Auditados de la empresa, mientras que los valores del periodo 2024-2028 corresponden a las proyecciones financieras de LAP respecto a su situación de financiamiento.

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

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

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁷⁰

Cabe indicar que dicho criterio fue considerado en la determinación de los cargos de acceso para oficinas operativas, áreas de mantenimiento, check-in, entre otros, aprobados en 2022. Al respecto, como se indicó en dicha oportunidad, una metodología similar fue considerada en el Informe N° 015-10-GRE-OSITRAN, en el cual se estimó el costo de la deuda de LAP correspondiente a su segundo financiamiento, lo cual fue considerado en la determinación de cargos de acceso de los años 2010, 2013 y 2016. Si bien en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se recomienda aproximar el costo de la deuda a través de la tasa libre de riesgo más la prima de riesgo país, dicha formulación permite reflejar adecuadamente el costo financiero que asume la empresa con la obtención de fondos de terceros para implementación de la infraestructura. En tal sentido, para el presente caso, se considera válida la aplicación del criterio que fue considerado en anteriores determinaciones de cargos de acceso.

⁷¹

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

43. Como puede observarse, la información remitida por LAP incluye tanto el préstamo “Puente” (*Bridge Loan*) como el préstamo “Mini-perm”. Sin embargo, dado que el préstamo “Puente” fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo “Mini-perm”, este último representa el financiamiento vigente y, por ende, el costo efectivo que enfrentará la empresa a futuro (puesto que los intereses y pagos del préstamo “Puente” ya no son una obligación futura). Por tanto, para reflejar de manera más precisa el costo de financiamiento en el horizonte de evaluación, corresponde excluir el costo del préstamo “Puente” del cálculo de la tasa efectiva de deuda y considerar únicamente el costo del préstamo “Mini-perm”, que es el único que afecta los flujos de caja futuros⁷².
44. Cabe indicar que la inclusión del préstamo “Puente” podría llevar a una distorsión en el cálculo al incorporar costos de financiamiento que ya no están vigentes. Así, este ajuste es especialmente relevante, considerando que el enfoque propuesto es prospectivo y debería reflejar el costo real de la deuda que impactará en el servicio durante el periodo de evaluación.
45. Así, con base en esta información, se calcula la Tasa Interna de Retorno (TIR) trimestral a partir del flujo neto de la deuda⁷³, determinando de este modo la tasa que garantiza que el Valor Actual Neto (VAN) de la diferencia entre desembolsos y pagos de la deuda sea cero. Este cálculo arroja una TIR trimestral de 1,78%. Posteriormente, al convertir esta tasa trimestral a una tasa anual para el cálculo del WACC, se obtiene un costo de la deuda para LAP en el presente caso equivalente a 7,33%⁷⁴, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla B-9 Cálculo del Costo de Deuda de LAP

⁷² En la Propuesta de LAP se considera tanto el préstamo “Puente” como el préstamo “Mini perm”; sin embargo, como se indicó previamente, el préstamo “Puente” fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo “Mini-perm”, por lo que el costo de este último préstamo es el que afecta los flujos de caja futuros.

⁷³ Esto es, Desembolsos – (Amortización + Intereses + Comisión de compromiso + Costo de emisión de deuda).

⁷⁴ La conversión de la TIR trimestral (1,78%) a tasa anual se realiza mediante la fórmula de capitalización:

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

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

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)

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO 3

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

A continuación, se presenta el sustento remitido por LAP en su Memorándum N° M-GPF-GSC-2024-0056, adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, con relación al cálculo del costo (en USD) por m² por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal:

ANEXO I: Estimación del Ratio de Oficinas del Terminal

Al 30 de junio del presente año, en el proyecto de ampliación del AIJCH se proyecta una inversión total de USD 1,965,691,171.⁷⁵ Este monto se sustenta de acuerdo con el siguiente desglose, el cual fue proporcionado por el área LAP Proyecto.

Tabla 15. Resumen de inversiones totales del proyecto de ampliación del AIJCH

CONCEPTO	INVERSIÓN (US\$)
CAPEX DIRECTO	1,539,762,037
AIRSIDE	349,927,657
LANDSIDE	1,085,867,884
Contingency	103,966,496
CAPEX DIRECTO (transversal)	170,032,144
MOU - Memorandum of Understanding	3,995,414
DESIGN	103,159,114
EARLYWORKS	39,570,892
SITE MANAGEMENT	15,514,765
INTEGRATION	7,791,959
CAPEX INDIRECTO	245,661,588
Project Management Office (PMO)	151,705,455
Corporate & Others	93,956,133
Total Capex NewLim	1,955,455,769
Other Capex related to NewLim	
Real Estate Projects	2,312,000
Master Planning	1,076,008
Real Estate Consultants	3,724,494
PMO Retail Consultants	1,850,000
Other	1,272,900
Total Budget NewLim	1,965,691,171

A continuación, se procede a realizar una breve descripción las partidas mencionadas en la tabla anterior para un mejor entendimiento de la estructura presupuestal del proyecto.

- **Capex Directo**
 - **Airside:** Corresponde a la inversión en la zona “Airside”, es decir, la zona de tránsito de aviones y personal encargado (lado aéreo). Se ejecutó a través de los paquetes de trabajo WP2.1 y WP2.2 (por sus siglas en inglés Work Package) construcción de la torre de control y pista de aterrizaje, respectivamente. Estos contratos se firmaron con el consorcio Wayra, encargado de la construcción de dicha infraestructura.
 - **Landside:** Corresponde la inversión en la zona “Landside”, es decir, la zona de tránsito de pasajeros, público en general y locatarios (lado tierra). Se viene ejecutando a través del paquete de trabajo WP3 que incluye la construcción del terminal, las vías públicas vehiculares, vías de acceso y edificios auxiliares, mediante un contrato EPC con el consorcio Inti Punku, encargado de la construcción de la infraestructura. Adicionalmente, el concepto “Landside” incluye contratos menores asociados a conceptos del paquete WP3.
 - **Contingency:** Corresponde a la inversión relacionada a las contingencias del proyecto, es decir, montos que se usarán para situaciones no previstas en el presupuesto inicial.
- **Capex Directo (transversal)**
 - **MOU – Memorandum of understanding:** Corresponde a la inversión realizada en la documentación para dar la aprobación de las partes involucradas en los contratos de la construcción del proyecto (en español, Memorando de entendimiento).
 - **Design:** Corresponde a la inversión realizada en la elaboración del diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación.
 - **Early Works:** Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.

⁷⁵ Este importe está sujeto a algunos potenciales incrementos (contratos abiertos que se seguirán actualizando conforme se avance la ejecución del proyecto).

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

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

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

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

Tabla 16. Inversiones Terminal

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	285,232,634
Swing	162,529,618
Doméstico	88,284,070
Internacional	64,701,331
Señalética	4,362,738
Equipos aeroportuarios	70,855,617
Inversiones Terminal	675,966,008

En segundo lugar, se debe relativizar los montos estimados previamente en función de los metros cuadrados que abarca el área del Terminal de pasajeros. De acuerdo con el Plan Maestro de LAP, el Terminal de pasajeros contará con 265,000 m². Para tener el valor por metro cuadrado que sirve para determinar el Ratio Terminal, se dividen los importes obtenidos en el primer paso con las áreas estimadas en el segundo. Los resultados se muestran a continuación.

Tabla 17. Ratio Terminal

Componentes	Resultado
Inver. terminal de pasajeros	675,966,008
Área total del terminal de pasajeros (m2)	265,000
Ratio Terminal INT-INT (US\$/m²)	2,550.82

Respecto al **punto (ii)**, se **identificaron edificios auxiliares** que tienen incidencia en el Terminal de Pasajeros. Algunos de estos son la **Planta de Tratamiento de Aguas Residuales**, la **Planta de Generación Eléctrica**, **Sistema de Obtención de Agua Cruda**, **Redes y Sistemas Eléctricos** etc. Se identificaron las inversiones de estos edificios y sistemas auxiliares que contribuirán con el funcionamiento del Terminal de Pasajeros. Luego, se determinaron ratios de incidencia para la asignación de las inversiones sobre el Terminal en función al consumo proyectado o utilización. Posteriormente, la inversión asignada se divide entre los metros cuadrados del Terminal para obtener ratios específicos.

El detalle de las estimaciones se presenta a continuación:

Tabla 18. Edificios y sistemas auxiliares

Edificios y sistemas auxiliares	Descripción
Edificios auxiliares Landside	Tratamiento de agua, subestación eléctrica principal, data center, etc
Sistema de obtención de agua cruda	Pozos de agua (incluyen grupos de bombeo), red de tuberías de distribución y casetas
PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	Diseño y construcción de la PTAR
Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	Red de distribución de agua potable, alcantarillado sanitario, hidrantes contra incendios y agua helada
Redes y sistemas eléctricos Landside	Sistema, equipamiento y redes de media y baja tensión e iluminación de viales
Planta de generación eléctrica	Grupos electrógenos, transformadores, sistemas de control y la edificación
Planta de producción de agua helada	Chillers (máquinas refrigerantes), torres de enfriamiento, sistemas de bombeo
Depósito de combustible	Sistema de almacenamiento de combustible: sistema de almacenamiento diario, exterior, aspiración, etc.

Fuente: Elaboración propia

a) **Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside**

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

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

Facility	Inversión (US\$)	Factor de Incidencia Terminal
2211 SANITARY FACILITY (Tratamiento de agua)	14,938,459	94.60%
2213 SANITARY BLOCK (Edificio de residuos)	6,595,918	0.00%
2332 Rent a car edificación	336,809	0.00%
2234 Main S/E (substation)	16,672,809	70.98%
2391 Staging area authorized vehicles (Edificaciones)	464,905	0.00%
2511-2512-2513 CONTROL ACCESS POINTS	9,901,663	0.00%
OTROS EDIFICIOS AUXILIARES DE SOPORTE	2,338,407	0.00%
Data Center EXISTENTE (Racks adicionales)	590,672	100.00%
Descon. y desmant. Subestacion Prov. Existente (8111)	43,877	100.00%
AIRSIDE	75,172,557	5.65%

Fuente: Elaboración propia

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

- **2211 Sanitary Facility (tratamiento de agua):** El factor de incidencia es **94.60%**, calculado en base al consumo de m3/d (metros cúbicos por día) proyectados para el Terminal de pasajeros respecto a todo el proyecto. Para poder hallar el consumo de agua proyectado, se utilizaron las proyecciones formuladas por los estudios de diseño del proyecto en donde se especifican los consumos proyectados del Terminal y de las otras zonas del proyecto para el hito de 37.7 millones de pasajeros, el cual se espera alcanzar para fines del 2030, año que guarda relación con el horizonte de evaluación del modelo económico de estimación de tarifas. El resumen de demanda hídrica se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 20. Demanda hídrica del proyecto

NECESIDADES DIARIAS AGUA POTABLE	
INFRAESTRUCTURA	37,7MPax m³/d
Terminal de Pasajeros	2798.5
Agua para aeronaves	36.80
CS - Centro de Manejo de Aguas	0.40
CS - Manejo de Residuos	36.80
CS- Planta de Producción agua helada	938.00
CS-Subestación Principal De Alta Tensión	0.40
Santa Rosa Parcela A	183.35
Santa Rosa Parcela B	0.50
Santa Rosa Parcela C	0.00
Santa Rosa Parcela D	0.00
Santa Rosa Parcela E	17.35
Santa Rosa Parcela F	16.43

Fuente: NL_2211_CD_MCA_IP3_P00_DS_400001 Rev. B

A partir de la información presentada, se estimó que el consumo correspondiente al Terminal de pasajeros corresponde únicamente a los siguientes conceptos: Terminal de Pasajeros, Agua para aeronaves, CS-Centro de Manejo de Aguas, CS-Manejo de Residuos, CS-Planta de Producción agua helada y CS-Subestación Principal de Alta Tensión. Por lo tanto, el cálculo del factor de incidencia es el siguiente.

Tabla 21. Factor de incidencia Agua

Terminal de Pasajeros	2,798.50
Agua para aeronaves	36.80
CS-Centro de Manejo de Aguas	0.40
CS-Manejo de Residuos	36.80
CS-Planta de Producción agua helada	938.00
CS-Subestación Principal de Alta Tensión	0.40
Total del Consumo del Terminal	3,811.30
Total del Consumo del Proyecto	4,028.93
Factor de incidencia agua	94.60%

Fuente: Elaboración propia

- **2234 Main S/E (substation) – Subestación Eléctrica Principal**
El factor de incidencia es **70.98%**, calculado en base a los consumos máximos previstos exclusivamente para el terminal de pasajeros respecto a todo el proyecto.
Para poder hallar el consumo máximo de electricidad, se utilizaron las proyecciones formuladas por los estudios de diseño del proyecto en donde se especifican los consumos proyectados del terminal y de las otras zonas del proyecto para el hito de 37.7 millones de pasajeros, el cual se espera alcanzar para fines del 2030, año que guarda relación con el horizonte de evaluación del modelo económico de estimación de tarifas. El resumen de los consumos máximos previstos se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 22. Consumos máximos previstos

	37,7MPAX
TERMINAL PASAJEROS	15.866,64
DESARROLLO SANTA ROSA	563,26
CAMPO DE SERVICIOS	4.979,44
OTRAS CARGAS LADO AIRE	219,64
WP2 + AEROD. EXIST.	1.766,79
OTRAS CARGAS ASOCIADAS A TERCEROS SANTA ROSA	5.806,14
RECARGA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	166,81

Fuente: NL_4210_FD_IPT_IP3_E00_DS_000001 Rev. 0

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

Tabla 23. Factor de incidencia Electricidad

Terminal de Pasajeros	15,866.64
Campo de servicios	4,979.44
Total del Consumo del terminal	20,846.08
Total del Consumo del proyecto	29,368.72
Factor de incidencia electricidad	70.98%

Fuente: Elaboración propia

- **Airside:** Se consideró un factor de incidencia de **5.65%**, calculado en base la metodología establecida en el Informe Contabilidad Regulatoria de LAP 2023, el cual detalla que los activos relacionados a la plataforma se distribuyen en función al peso de los equipos utilizados en la atención de una aeronave promedio de 88 toneladas de peso (aproximadamente 100 pasajeros).

Dicho informe fue compartido con OSITRAN como parte de los anexos incluidos en la carta C-LAP-GPF-2024-0126 de LAP, la cual dio respuesta al oficio del OSITRAN N° 00218-2024-GRE-OSITRAN. A continuación, se presenta el cálculo realizado por dicho informe.

Tabla 24. Factor de incidencia Airside

Concepto	Estacionamiento de Aeronaves	Rampa	Comida de Avión	Combustible	TUUA	Total
TON	88.20	61.24	16.20	18.14	11.00	194.78
%	45,28 %	31.44 %	8.32%	9.31%	5.65%	100.0%

Fuente: Informe Contabilidad Regulatoria de LAP 2023

- **Data Center y Desconexión y Desmantelamiento de la Subestación Provisional:** El factor de incidencia es **100%**, debido a que de acuerdo con la información suministrada por el área LAP Proyecto, se considera que estas inversiones solo corresponden única y exclusivamente al Terminal de Pasajeros.
- **12213 Sanitary Block (Edificio de residuos), 2332 Rent a car (edificación), 2391 Staging area authorized vehicles (edificaciones), 2511-2512-2513 Control Access Points Y Otros Edificios Auxiliares De Soporte**

Para el caso de estos conceptos, se utilizó el factor de incidencia de **0%**, debido a que, de acuerdo con la información suministrada por el área LAP Proyecto, se considera que este tipo de inversiones se realizaron para facilidades que no implican una relación directa con el terminal de pasajeros.

Luego de aplicar los factores de incidencia a las inversiones de edificios auxiliar, se obtiene el nivel de inversión asignado al Terminal de pasajeros, el cual se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 25. Edificios Auxiliares Landside: inversión asignada al Terminal de pasajeros

Facilidad	Inversión asignada al Terminal (US\$)
2211 SANITARY FACILITY (Tratamiento de agua)	14,131,531
2213 SANITARY BLOCK (Edificio de residuos)	-
2332 Rent a car edificación	-
2234 Main S/E (substation)	11,834,452
2391 Staging area authorized vehicles (Edificaciones)	-
2511-2512-2513 CONTROL ACCESS POINTS	-
OTROS EDIFICIOS AUXILIARES DE SOPORTE	-
Data Center EXISTENTE (Racks adicionales)	590,672
Descon. y desmant. Subestacion Prov. Existente (8111)	43,877
AIRSIDE	4,247,249
Total de la inversión	30,847,781

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, en base al nivel de inversión identificado, se aplica la fórmula anteriormente mencionada y se obtiene el cálculo del ratio general para edificios auxiliares Landside. El resultado se muestra a continuación.

Tabla 26. Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside

Inversión total (US\$)	30,847,781
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 1 (USD/m²)	116.41

Fuente: Elaboración propia

b) Ratio Edificios Auxiliares 2, 3 y 4: Sistema de obtención de Agua Cruda, PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales y Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside.

Para estos edificios, se aplicó el factor de incidencia de **94.60%** (el mismo factor utilizado anteriormente para agua), ya que el cálculo también depende del consumo de agua (m³/d) del Terminal de pasajeros. Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo de cada ratio para estos edificios auxiliares. Los metros cuadrados también son los mismos que fueron utilizados anteriormente. Los resultados de los ratios por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 27. Ratio Edificios Auxiliares 2, 3 y 4

Inversión total (US\$) - Sistema de obtención de agua cruda	3,201,387
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m ²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 2: Sistema de obtención de agua cruda (USD/m²)	11.43
Inversión total (US\$) - PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	4,024,636
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m ²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 3: Planta de 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 (m ²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 4: Redes y sistemas de plomería Landside (USD/m²)	31.14

Fuente: Elaboración propia

c) Ratio Edificios Auxiliares 5, 6 y 8: Redes y sistemas eléctricos Landside, Planta de generación eléctrica y Depósito de combustible

Para estos edificios, se aplicó el factor de incidencia de **70.98%** (el mismo factor utilizado anteriormente para electricidad), ya que el cálculo depende de los consumos máximos de energía eléctrica previstos para Terminal de pasajeros. Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo de cada ratio para estos edificios auxiliares. Los resultados de los ratios por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 28. Ratio Edificios Auxiliares 5, 6 y 8

Inversión total (US\$) - Redes y sistemas eléctricos Landside	19,190,604
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m ²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 5: Redes y sistemas eléctricos Landside (USD/m²)	51.40
Inversión total (US\$) - Planta de generación eléctrica	19,734,790
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m ²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 6: Planta de generación eléctrica (USD/m²)	52.86
Inversión total (US\$) - Depósito de combustible	2,695,168
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m ²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 8: Depósito de combustible (USD/m²)	7.22

Fuente: Elaboración propia

d) Ratio Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada

Se consideró un factor de incidencia de **94.21%**, calculado en base a la demanda simultánea para el Terminal, respecto a la capacidad nominal de la planta de agua helada. Se estimó la demanda simultánea (en KW) en base a la memoria de cálculo NL_2236_FD_MCA_IP3_M00_DS_000001 Rev para la fase dos de la demanda simultánea para el horizonte 2025 y 2030.

Tabla 29. Demanda térmica para el Terminal

	CÁLCULO DE DEMANDA TÉRMICA - FACILITES 2100, 2221 Y 2222 - HORIZONTES 2025 Y 2030 [kW]								
	2100 - TERMINAL			2221/2222 - CPD			TOTAL		
	UMA	FANCOIL	TOTAL	UMA	FANCOIL	TOTAL	UMA	FANCOIL	TOTAL
DEMANDA PICO FASE 1	12,696.6	1,618.2	14,314.8	769.8	0.00	769.8	13,466.4	1,618.2	15,084.6
DEMANDA SIMULTÁNEA FASE 1	9,706.2	1,616.7	11,322.9	627	0.00	627.0	10,333.2	1,616.7	11,949.9
DEMANDA PICO FASE 2	14,550.3	1,618.2	16,168.5	769.8	0.00	769.8	15,320.1	1,618.2	16,938.3
DEMANDA SIMULTÁNEA FASE 2	11,101.9	1,616.7	12,718.6	627	0.00	627.0	11,728.9	1,616.7	13,345.6

Fuente Memoria de cálculo NL_2236_FD_MCA_IP3_M00_DS_000001 Rev 2

El resultado del ratios estimado por metros cuadrados se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 30. Factor de incidencia agua helada

Demanda simultánea para terminal (Facility 2100) (KW)	12,718.60
Capacidad nominal planta de agua helada (KW)	13,500.00
Factor de incidencia agua helada	94.21%

Fuente: Elaboración propia

Al aplicar la fórmula anteriormente mencionada, se obtiene el cálculo del ratio general para este edificio auxiliar. Los metros cuadrados que se hacen referencia fueron presentados anteriormente en la tabla 5.

Tabla 31. Ratio Edificios Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada

Inversión total (US\$) - Planta de producción de agua helada	16,989,389
Factor de incidencia	94.21%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 7: Planta de producción de agua helada (USD/m²)	60.40

Fuente: Elaboración propia

El Ratio Generales corresponde a la sumatoria de cada uno de los ratios estimados para los edificios auxiliares, los cuales son necesarios para el funcionamiento del Terminal de Pasajeros como la subestación eléctrica, redes y sistemas eléctricos, planta de generación eléctrica y el sistema de obtención de agua cruda.

La sumatoria total de todos los ratios de edificios auxiliares estimados se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 32. Ratio Generales

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

Fuente: Elaboración propia

Respecto al **punto (iii)**, la inversión inicial que fue requerida, de manera transversal, para el inicio de la obra corresponden a las realizadas para el proyecto y que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de Pasajeros. Las inversiones que forman parte de este grupo son las siguientes:

- MOU Memorandum of Understanding
- Design
- Early Works
- 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 le 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 “Si” 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 (EOC)	NO
Security Operations Control Centre (CCS)	NO
Rescue Control Room (RCCS)	NO
Maintenance Control Centre (CCM)	NO
IT Control Centre (CCT)	NO
Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	NO
Passenger Counting / Queue Management (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Fast Track Solution (Indicar en OPCIONAL)	NO
Access Control System (ACS)	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
Automotive Barrier Control System	NO
Refresh Alarm System	SI
Security System Integration (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Airside 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
Communications Cabinets	NO
Integration Test Facility (ITF)	NO
Structured Cabling System	SI
Grounding System	NO
Pathways	NO
Antenna Farm	NO
Backup & data recovery	NO

A continuación, se muestra el detalle de las inversiones que se consideran adecuadas retirar para el cálculo del ratio de Oficinas del Terminal:

Tabla 38. Inversiones totales retiradas

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	81,845,180
MEP	67,424,234
ICT	14,420,946
Swing	46,086,675
MEP	35,270,965
ICT	10,815,709
Doméstico	19,728,909
MEP	14,321,055
ICT	5,407,855
Internacional	18,657,472
MEP	13,249,618
ICT	5,407,855
Señalética	4,362,738
Equipos aeroportuarios	70,855,617
Inversiones Retiradas	241,536,591

Por lo tanto, las inversiones consideradas únicamente para determinar el ratio de Oficinas del Terminal, son las siguientes:

Tabla 39. Inversiones totales consideradas

Facilidad	Inversión (US\$)
Procesador	203,387,454
Swing	116,442,943
Doméstico	68,555,161
Internacional	46,043,859
Señalética	-
Equipos aeroportuarios	-
Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal	434,429,418

Finalmente, el cálculo del ratio por metro cuadrado de las Oficinas dentro del Terminal queda determinado por la división de las Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal entre los metros cuadrados total del Terminal de Pasajeros:

Tabla 40. Ratio Terminal ajustado

Componentes	Resultado
Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal	434,429,418
Área total del terminal de pasajeros (m2)	265,000
Ratio Terminal (US\$/m²)	1,639.36

- **Ratio Generales**

Se considera adecuado retirar en su totalidad los conceptos relacionados a los "Ratios Generales", ya que dichas inversiones están relacionadas a servicios que son recuperados en otras tarifas cobradas a los usuarios intermedios: cargos por consumo de energía eléctrica, cargo por consumo de agua, etc. El resumen de los conceptos de estos edificios no considerados es el siguiente:

- Edificios auxiliares Landside
- Sistema de obtención de agua cruda
- PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales
- Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside
- Redes y sistemas eléctricos Landside
- Planta de generación eléctrica
- Planta de producción de agua helada
- Depósito de combustible

Dichos conceptos se explicaron previamente en una sección anterior.

- **Ratio Transversales**

Debido a que no se consideran todas las inversiones del Terminal de Pasajeros, pues se retiran diversas de ellas (lo cual se detalló en la sección de Ratio Terminal), es necesario volver a calcular los ratios transversales ya que se tiene una nueva incidencia de la inversión directa:

Tabla 41. Ratio Transversales ajustado

Inversión Landside (US\$)	1,085,867,884
Inversión Oficinas del Terminal de Pasajeros (US\$)	434,429,418
Factor de incidencia	40.01%
MOU Memorandum of Understanding	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	2,817,638
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión MOU	1,127,337
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	4.25
Design	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	72,749,663
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Design	29,107,140
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	109.84
Early Works	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	27,906,105
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Early works	11,165,232
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	42.13
Site Managment	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	40.01%
Monto de inversión Site Managment	4,377,611
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	16.52
Ratio Transversales Oficinas del Terminal (US\$ / m2)	172.74

Finalmente, el Ratio de las Oficinas del Terminal, es el resultado de la sumatoria de los ratios previamente detallados:

Tabla 42. Ratio Oficinas del Terminal

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

INFORME CONJUNTO N° 00039-2026-IC-OSITRAN

A : **JAVIER CHOCANO PORTILLO**
Gerente General (e)

Asunto : Mandato de Acceso a Facilidad Esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Referencia : Resolución de Consejo Directivo N° 00024-2025-CD-OSITRAN

Fecha : 26 de febrero de 2026

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/02/2026
14:20:42 -0500

Firmado por:
CHOCANO PORTILLO
Javier Eugenio Manuel
Jose FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/02/2026
15:50:23 -0500

I.- OBJETO

- 1.1. El objeto del presente informe es sustentar el proyecto de resolución para dictar los términos y condiciones del Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) respecto a la facilidad esencial de almacenes para depósito de equipaje rezagado 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° 0049-2025-PD-OSITRAN.

II.- ANTECEDENTES

- 2.1. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN, 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 éstas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (arrendamiento de almacenes para el depósito de equipaje rezagado) en el AIJCh (en adelante, Mandato de Acceso Vigente).
- 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 Almacenes para Equipaje Rezagado en el nuevo terminal del 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: 26/02/2026 15:56:55 -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 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 **Almacenes para**

Visado por: ZAMORA BARBOZA
Martha Ysabel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/02/2026 14:50:24 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/02/2026 14:17:26 -0500

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

Visado por: MAMANI OSORIO, ERNESTO
OSORIO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 26/02/2026 13:55:16 -0500

Equipaje Rezagado, 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) 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 **Almacenes para Equipaje Rezagado**, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el REMA.
- 2.7. 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) 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 **Almacenes para Equipaje Rezagado**, 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 las solicitudes de mandatos de acceso presentadas por las aerolíneas, entre otros, por 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-2024-0385, recibida con fecha 18 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 **Almacenes para Equipaje Rezagado** 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° 01575-2024-GSF-OSITRAN de fecha 21 de octubre 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 Almacenes de Equipaje Rezagado 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° 01576-2024-GSF-OSITRAN de fecha 21 de octubre 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 Almacenes de Equipaje Rezagado 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, la GSF solicitó a la Gerencia General tenga a bien ampliar en quince (15) días hábiles el plazo para remitir a las partes los Proyectos de Mandatos de Acceso.
- 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 Counter, 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 (Counter, 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 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 de Ositrán amplió el plazo para la elaboración de los proyectos de Mandato de Acceso para acceder a la facilidad esencial de Almacenes de Equipaje Rezagado 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 los proyectos 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 Almacenes para Equipaje Rezagado, 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 (AEROVÍAS DE MÉXICO), recibida el 02 de diciembre de 2024, la aerolínea solicitó al Ositrán la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de Counter, Oficinas Operativas, **Equipaje Rezagado**, Sistema HBS y Áreas de Mantenimiento en el AIJC.
- 2.22. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2022-0575, 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 Almacenes para el Equipaje Rezagado, 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 remitió a la GRE la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de

acceso para Almacenes de Equipaje Rezagado 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 remitió a la GAJ la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso para Almacenes de Equipaje Rezagado de AMERICAN AIRLINES 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 a la GSF 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 Almacenes de Equipaje Rezagado.
- 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 Almacenes de Equipaje Rezagado, 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 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 Equipaje Rezagado. Siendo así, el plazo para remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso venció el 24 de enero de 2025.
- 2.29. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0605 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 Almacenes de Equipaje Rezagado en el AIJC, en base a la solicitud de mandado de acceso presentada por la Aerolínea **AEROVÍAS DE MÉXICO S.A.**
- 2.30. Con fecha 23 de enero de 2025, la GRE emitió el Informe N° 00006-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Almacenes de Equipaje Rezagado 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° 00015-2025-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 (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado).
- 2.32. Mediante Resolución de Presidencia N° 0014-2025-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 (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) 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° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0081-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
2	SKY AIRLINES	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0083-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
3	AIR EUROPA	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0084-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
4	UNITED AIRLINES	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0085-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
5	LATAM AIRLINES(*)	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0082-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
6	AMERICAN AIRLINES	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0086-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
7	AEROVIAS DE MEXICO	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0087-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
8	LIMA AIRPORT PARTNERS	N° 0014-2025-PD-OSITRAN	N° 0080-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025

(*) Latam considera como fecha de notificación el 10.02.2025

- 2.33. Mediante escritos recibidos entre el 5 y 20 de febrero de 20 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; 01977 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 26 de febrero de 2025.
- 2.35. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2025-0277 y cartas N° S/N recibidas el 26 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 08 de abril de 2025, la GRE emitió el Informe N° 00065-2025-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 (Arrendamiento de Almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado) en el AIJC, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo.
- 2.37. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN, del 09 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00065-2025-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 (Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso.
- 2.38. Mediante los Oficios N° 00314, N° 00315, N° 00316, N° 00317, N° 00318, N° 00319, N° 00320 y N° 00313-2025-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° 0049-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00092-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00065-2025-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° 0049-2025-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° 0049-2025-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° 00315-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán cumplió con notificar adecuadamente, entre otras, la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-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 entre el 06 y 07 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN.
- 2.42. Mediante el Oficio N° 06850-2025-GSF-OSITRAN, notificado 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° 0049-2025-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° 06850-2025-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, indicar si consideran que la emisión del informe que sustenta la resolución de los recursos de reconsideración constituye una situación de emergencia que requiera la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, en virtud del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.
- 2.45. Mediante el Oficio N° 07442-2025-GSF-OSITRAN, notificado 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-2025-00226, 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° 0049-2025-PD-OSITRAN, como una situación de emergencia.
- 2.47. Mediante las Cartas S/N, recibidas el 2 de junio de 2025, los usuarios intermedios PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, AIR EUROPA y AEROVÍAS DE MÉXICO expresaron su posición respecto a si corresponde considerar sus recursos de reconsideración como una situación de emergencia.
- 2.48. El 13 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) emitió el Informe N° 00104-2025-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 (Arrendamiento de Almacenes para el depósito de Equipaje Rezagado) en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.
- 2.49. 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° 00178-2025-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.

- 2.50. Mediante el Memorando N° 00447-2025-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° 00104-2025-GRE-OSITRAN y N° 00178-2025-IC-OSITRAN, emitidos por la GRE, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de la Asesoría Jurídica, respectivamente.
- 2.51. Mediante proveído del 21 de agosto de 2025, recaído en el Memorando N° 00447-2025-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.
- 2.52. 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° 00192-2025-IC-OSITRAN que adjunta el Informe N° 00104-2025-GRE-OSITRAN que resuelve los recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-PD-OSITRAN. Cabe precisar que los mismos fueron devueltos para que, de corresponder, proceda a actualizar los informes de acuerdo a criterios adoptados en la Resolución CD 019-2025.
- 2.53. El 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) remitió a la GSF el Informe N° 00126-2025-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 (Almacenes para el Equipaje Rezagado) en el Nuevo Terminal del AIJC
- 2.54. Mediante Oficio Circular N° 00001-2025-SCD-OSITRAN notificado el 18 de diciembre de 2025, se remitió a las partes la Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2025-PD-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° 0049-2025-PD-OSITRAN, y en consecuencia dejar sin efecto el cargo de acceso indicado en el numeral 3.1 de la cláusula tercera del Anexo 1 del Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de las aerolíneas.
- 2.55. Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-0483 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 Almacenes para el Equipaje Rezagado, de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.56. Mediante escritos s/n 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.
- 2.57. Mediante Oficio N° 17201-2025-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.
- 2.58. 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.
- 2.59. Mediante Cartas s/n recibidas entre el 20 y 21 de enero de 2026, 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 Almacenes para el Equipaje Rezagado.

- 2.60. Mediante Informe Conjunto N° 00036-2026-IC-OSITRAN, de fecha 20 de febrero de 2026, se remitió a la Gerencia General de Ositrán el Informe N° 00026-2026-GRE-OSITRAN a través del cual, dicha gerencia, alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Almacenes para el Equipaje Rezagado para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo
- 2.61. Con fecha 26 de febrero de 2026, la GRE emitió el Informe N° 00031-2026-GRE-OSITRAN a mediante el cual remite su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Almacenes para el Equipaje Rezagado 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:

“d) Fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura pública de transporte 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, aprobado mediante Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, REGO), define el Principio de Libre Acceso, como uno de los Principios de Acción del Ositrán, indicando que:

“La actuación del OSITRAN se orienta a garantizar al usuario el libre acceso a la prestación de servicios y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales, técnicos 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 artículo 11 del REMA establece que el otorgamiento del derecho de Acceso a las Facilidades Esenciales es obligatorio en los casos y supuestos previstos en dicho cuerpo normativo; este artículo recoge además la facultad del Ositrán de ordenar el otorgamiento del derecho de Acceso o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de un acuerdo entre ellas.
- 3.6. El artículo 43 del REMA establece que, mediante el Mandato de Acceso, Ositrán determina, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso. En ese sentido, el referido artículo precisa que los términos del Mandato constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes.

- 3.7. Finalmente, el artículo 44 del REMA establece los casos en que el Consejo Directivo de Ositrán está facultado a emitir Mandatos de Acceso a solicitud de parte, uno de ellos, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos u otras condiciones en el contrato de acceso.

IV.- ANÁLISIS

IV.1. Emisión del 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
- 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 de Ositrán.
- 4.1. Por otro lado, la Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2025-CD-OSITRAN declaró parcialmente fundados los Recursos de Reconsideración interpuestos por las aerolíneas Plus

² REMA:

"Artículo 100.- Comentarios sobre el Proyecto de Mandato en contratos por negociación directa.

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."

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° 0049-2025-PD-OSITRAN en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso.

- 4.2. Lo anterior implicó dejar sin efecto el cargo de acceso indicado en el numeral 3.1 de la cláusula tercera del Anexo 1 del Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. por el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Almacenes para Equipaje Rezagado) dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-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° 0024-2025-CD-OSITRAN y los informes que la sustentaron, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 100 del REMA.
- 4.3. Cabe precisar que, de conformidad con lo resuelto por el Consejo Directivo de Ositrán mediante la Resolución N° 0024-2025-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 (Almacenes para Equipaje Rezagado), 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° 0049-2025-PD-OSITRAN.
- 4.4. Siendo así, mediante Oficio Circular N° 00001-2025-SCD-OSITRAN, notificado a las partes el 18 de diciembre de 2025, se les remitió copia de la Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2025-CD-OSITRAN, del Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN que adjunta el modelo económico de sustento y del Informe Conjunto N° 00278-2025-IC-OSITRAN para su conocimiento y fines siendo así que el plazo para presentar sus comentarios y/o solicitar prórroga de plazo vencía el 07 de enero de 2026.
- 4.5. 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 **21 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	20/01/2026
2	SKY AIRLINES	20/01/2026
3	AIR EUROPA	20/01/2026
4	UNITED AIRLINES	21/01/2026
5	LATAM AIRLINES(*)	20/01/2026
6	AMERICAN AIRLINES	20/01/2026
7	AEROVIAS DE MEXICO	21/01/2026
8	LIMA AIRPORT PARTNERS	21/01/2026

- 4.6. Como puede observarse, las Partes presentaron sus comentarios dentro del plazo establecido en el REMA.
- 4.7. Tal como se indicó previamente, los comentarios de las partes deben recaer exclusivamente sobre la propuesta de cargo de acceso por cuanto fue el único extremo del Mandato de Acceso que fue dejado sin efecto; no obstante, los Usuarios Intermedios señalaron la necesidad de realizar precisiones en el numeral 10 del Anexo 2 del Mandato de Acceso dictado por Ositrán mediante Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN, referido a la definición de "Áreas" el cual hace referencia a "oficinas operativas" y no a "equipaje rezagado".
- 4.8. Sobre el particular, cabe indicar que lo observado por los Usuarios Intermedios no incide en la adecuada ejecución contractual toda vez que es claro que el Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución N° 0049-2025-PD-OSITRAN se encuentra referido a la facilidad

esencial de almacenes para el depósito de equipaje rezagado. Además, el texto indicado por los Usuarios Intermedios se encuentra dentro de las cláusulas que no fueron materia de desacuerdo en la etapa de negociaciones, por tanto, no corresponde al Ositrán abordar aspectos sobre los cuales las partes arribaron a un acuerdo durante el periodo de negociación; lo cual es consistente con el artículo 43 del REMA referido al objeto del mandato que privilegia la negociación entre las partes y restringe la participación del Ositrán únicamente a aquellos supuestos en los que no se concreta la celebración de un contrato de acceso.

- 4.9. Por lo expuesto, teniendo en consideración los comentarios remitidos por las partes en torno al cargo de acceso y conforme al análisis efectuado, así como lo indicado por la GRE mediante Informe N° 00031-2026-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° 0049-2025-PD-OSITRAN el Ositrán dictó el Mandato de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial de Almacenes para el Equipaje Rezagado 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, los Usuarios Intermedios formularon sus comentarios sobre dicho proyecto dentro de los plazos establecidos para tal efecto en el REMA. Cabe precisar que, no se recibieron comentarios por parte de la Entidad Prestadora.
- 5.3. El cargo de acceso por la facilidad esencial de Almacenes para el Equipaje Rezagado 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° 00031-2026-GRE-OSITRAN es de USD 60,85 por m2, sin incluir IGV, y que tendrá la vigencia de las demás condiciones establecidas en el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0049-2025-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 (Almacenes para el Equipaje Rezagado), en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 3.1 de la cláusula tercera del Anexo 1 del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0049-2025-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 (Almacenes para Equipaje Rezagado) 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

Firmado por
JAVIER CHOCANO PORTILLO
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica
Gerencia de Asesoría Jurídica

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

Visado por
VICTOR 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. 2026031045