



Presidencia
del Consejo de Ministros

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



RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 0010-2026-CD-OSITRAN

Lima, 12 de marzo de 2026

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00045-2026-IC-OSITRAN de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica de Ositrán; y, el Informe N° 00040-2026-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 06 de setiembre y el 02 de diciembre de 2024, Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal del Perú, KLM Cía. Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú solicitaron la emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio para brindar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJC), concesionado a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP), dando inicio al procedimiento administrativo para la emisión de mandato de acceso cuyo trámite se detalla en la sección antecedentes del Informe Conjunto N° 00045-2026-IC-OSITRAN;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 0017-2025-PD-OSITRAN, del 24 de enero de 2025, se aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a las Aerolíneas y a LAP mediante los Oficios N° 0107, N° 0108, N° 0109, N° 0110, N° 0111, N° 0112 y N° 0101-2025-PD-OSITRAN, respectivamente;

Que, luego de recibidos los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, mediante la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN, del 11 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00098-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00070-2025-GRE-OSITRAN, se dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para la utilización

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2026
12:54:43 -0500

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2026 12:03:58 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2026 11:25:28 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2026 10:55:42 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2026 10:36:30 -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 Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso;

Que, mediante las Cartas S/N, recibidas entre el 07 y 09 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2025-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° 0052-2025-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° 00040-2026-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 de que sea incorporado en el mandato respectivo; asimismo, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica emitieron el Informe Conjunto N° 00045-2026-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 Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Áreas de Mantenimiento - Autoservicio) en el Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez;

Que, con posterioridad a la revisión respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe N° 00040-2026-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00045-2026-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° 830-2026-CD-OSITRAN de fecha 11 de marzo de 2026;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Dictar Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú, KLM Compañía Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal 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 Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento – Autoservicio); en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 3.1 de la cláusula tercera del Anexo I del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-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 mensualmente, por metro cuadrado, en calidad de Cargo de Acceso y por la puesta en disposición del Área, la suma de US\$ 54,60 (Cincuenta y cuatro y 60/100 Dólares Americanos) por m2, sin IGV.

Artículo 2.- Disponer la notificación de la presente Resolución, del Informe N° 00040-2026-GRE-OSITRAN que adjunta el modelo económico de sustento y del Informe Conjunto N° 00045-2026-IC-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú, KLM Compañía Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del 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° 0052-2025-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° 00040-2026-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00045-2026-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
JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO
Gerente General
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: 2026039915

Informe N° 0040-2026-GRE-OSITRAN

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026
12:26:40 -0500



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

Asunto : Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Mantenimiento Autoservicio) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : a) Informe N° 00129-2025-GRE-OSITRAN

Fecha : 06 de marzo de 2026.

I. OBJETO

1. Analizar los comentarios recibidos respecto a la nueva propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Mantenimiento Autoservicio) 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° 0052-2025-PD-OSITRAN.

II. ANTECEDENTES

2. Entre el 06 de setiembre y el 1° de octubre de 2024, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Latam Airlines, Sky Airlines, y United Airlines solicitaron al Ositrán la emisión de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC) de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Solicitudes presentadas por los Usuarios Intermedios

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

3. El 5 de noviembre de 2024, mediante el Memorando N° 01645-2024-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-2024-0397, 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, de acuerdo con sus competencias y funciones, formule y proponga el Cargo de Acceso correspondiente.
4. 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 la emisión de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el AIJC.
5. El 22 de noviembre de 2024 se llevó a cabo una visita a las obras del Nuevo Terminal del AIJC por parte del personal de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos,

Visado por: CALDAS CABRERA,
Daysi Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 12:28:40 -0500

Visado por: OCHOA CARBAJO Yessica
Guadalupe FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 12:21:44 -0500

acompañados por representantes de LAP, a fin de conocer, entre otros, la nueva infraestructura relacionada con la Facilidad Esencial.

6. El 26 de noviembre de 2024, la empresa KLM Cía. Real Holandesa de Aviación solicitó al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en el AIJC.
7. Mediante Carta S/N (NT: 2024153454) recibida el 02 de diciembre de 2024, la empresa Aerovías de México S.A. de C.V. (en adelante, Aeroméxico) solicitó al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras áreas para aerolíneas en el AIJC.
8. El 24 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0017-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso aplicable al alquiler de áreas para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (en adelante, áreas de mantenimiento autoservicio) en el AIJC solicitado por las líneas aéreas, sustentado en el Informe Conjunto N° 0019-2025-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 007-2025-GRE-OSITRAN.
9. Entre el 27 y 28 de enero de 2025, mediante oficios diversos, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán notificó a LAP y a las líneas aéreas la Resolución de Presidencia N° 0017-2025-PD-OSITRAN y el Proyecto de Mandato de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Notificación del Proyecto de Mandato de Acceso a las partes involucradas

Número de trámite	Oficio N°	Fecha de recepción	Empresa
2025013147	0101-2025-PD-OSITRAN	31.01.2025	LAP
2025013425	0107-2025-PD-OSITRAN	11.02.2025	Latam Airlines Perú
2025013447	0108-2025-PD-OSITRAN	31.01.2025	Sky Airlines Perú
2025013457	0109-2025-PD-OSITRAN	31.01.2025	United Airlines
2025013465	0110-2025-PD-OSITRAN	31.01.2025	American Airlines
2025013482	0111-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	KLM
2025013486	0112-2025-PD-OSITRAN	05.02.2025	Aeroméxico

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

10. 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.
11. Mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0281, recibida el 28 de febrero de 2025, LAP remitió el Memorándum N° M-GPF-GSC-2025-0011 con sus comentarios respecto al Cargo de Acceso propuesto.
12. Entre el 28 de febrero y 03 de marzo de 2025, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas remitieron el Informe "Comentarios a la propuesta de cargo de acceso del OSITRAN para el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en Hangares y otras áreas para Aerolíneas (áreas de Mantenimiento Autoservicio) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez" de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), con comentarios respecto al Cargo de Acceso propuesto, de acuerdo con el detalle presentado en la siguiente tabla.

Comentarios a la propuesta de cargo de acceso presentadas por las aerolíneas

Número de trámite	Carta	Fecha de ingreso	Empresa
2025030231	S/N	03.03.2025	Latam Airlines Perú
2025030288	S/N	03.03.2025	Sky Airline Perú
2025030076	S/N	28.02.2025	United Airlines
2025029560	S/N	28.02.2025	American Airlines
2025029435	S/N	28.02.2025	KLM

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

13. Recibidos los comentarios al Proyecto de Mandato, mediante la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN del 11 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00098-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00070-2025-GRE-OSITRAN, el Ositrán dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (**Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio**); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso.
14. Mediante los Oficios N° 00342, N° 00343, N° 00344, N° 00345, N° 00346, N° 00347 y N° 00341-2025-PD-OSITRAN, se notificó a Latam Airlines, Sky Airlines, United Airlines, American Airlines, Klm, Aerovías de México y LAP, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00098-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00070-2025-GRE-OSITRAN y el modelo económico de sustento.
15. Mediante las Cartas S/N, recibidas entre el 07 y 09 de mayo de 2025, Latam Airlines, Sky Airlines, United Airlines y American Airlines (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN.
16. Mediante el Oficio N° 06856-2025-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° 0052-2025-PD-OSITRAN, a fin de que pueda presentar las alegaciones u observaciones que consideren necesarias dentro del plazo de cinco (05) días hábiles.
17. 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° 06856-2025-GSF-OSITRAN; a efectos de hacer sus comentarios a los recursos de impugnación presentados por las Aerolíneas.
18. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-00220, recibida el 29 de mayo de 2025, LAP remitió sus comentarios a los recursos de impugnación presentados por los Usuarios Intermedios.
19. 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.
20. 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.

21. Mediante el Informe N° 00107-2025-GRE-OSITRAN del 14 de agosto de 2025, se remitió a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el pronunciamiento de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos respecto a los argumentos relacionados con la determinación del Cargo de Acceso contenidos en el Recurso de Reconsideración presentado por las aerolíneas.
22. 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.
23. 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.
24. 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.
25. Mediante Proveído de fecha 26 de noviembre de 2025, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán solicitó actualizar el Informe N° 107-2025-GRE-OSITRAN considerando los criterios adoptados en la Resolución de Consejo Directivo N° 019-2025-CD-OSITRAN.
26. Mediante el Informe N° 00129-2025-GRE-OSITRAN del 11 de diciembre de 2025, se remitió a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán la actualización del Informe N° 00107-2025-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, correspondía dejar sin efecto el Cargo de Acceso aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-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.
27. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2025-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° 0052-2025-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 3.1 de la cláusula tercera 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.
28. Mediante Carta N° 0008-2026-GG/AETAI recibida el 20 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 áreas de mantenimiento autoservicio en el Informe

N° 00129-2025-GRE-OSITRAN. Dichas consultas fueron atendidas por esta Gerencia mediante el oficio N° 00029-2026-GRE-OSITRAN y emitido el 05 de febrero de 2026.

29. Entre el 02 y 04 de febrero de 2026, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Latam Airlines, American Airlines, Aero México y United Airlines remitieron el documento “Comentarios a la propuesta de Cargo de Acceso de Alquiler de Áreas de Mantenimiento 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.

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

Número de trámite	Documento	Fecha de ingreso	Empresa
2026015596	Carta S/N	02.02.2026	Latam Airlines Perú
2026015466	Carta S/N	02.02.2026	American Airlines Inc.
2026016529	Carta S/N	03.02.2026	United Airlines
2026017033	Carta S/N	04.02.2026	Aerovías de México S.A de C.V.

30. 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.
31. Mediante la Carta S/N (NT: 2026020908) del 10 de febrero de 2026, la empresa United Airlines remitió el archivo Excel® que sustenta y desarrolla las estimaciones presentadas por AETAI.
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 Memorando N° 00041-2026-GRE-OSITRAN, de fecha 23 de febrero de 2026, se solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización algunas precisiones respecto de la información de inversiones que le fuera proporcionada por el Ositrán a la AETAI mediante el Oficio N° 00009-2026-OGD-GG-OSITRAN.
35. Mediante el Memorando N° 0426-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 04 de marzo de 2026, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización dio atención a las consultas efectuadas mediante el Memorando N° 00041-2026-GRE-OSITRAN.

III. ANALISIS

III.1. Marco Normativo Aplicable

36. 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.

37. Así, conforme al artículo 26 del REMA, los principios económicos que rigen la determinación de los Cargos de Acceso son, entre otros, los siguientes:
- a) Mantener los incentivos para la eficiente utilización y mantenimiento de la infraestructura.
 - b) Mantener los incentivos para la inversión en reposición y ampliación de la infraestructura.
 - c) Minimizar los costos económicos de proveer y operar la infraestructura, a fin de maximizar la eficiencia productiva.
 - d) Incentivar la entrada de prestadores de servicios eficientes, a fin de maximizar la eficiencia en la asignación de recursos.
 - e) Minimizar el costo regulatorio y de supervisión de los Contratos de Acceso.
 - f) Evitar subsidios cruzados, duplicidad de cobros y distorsiones similares.
 - g) Evitar que los Cargos de Acceso cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
38. De este modo, y acorde con el artículo 27 del REMA, la contraprestación monetaria por el uso de las Facilidades Esenciales debe *“permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura, que incluyen un margen de utilidad razonable. (...)”*. Así, considera, entre otras, las siguientes metodologías que Ositrán puede emplear para determinar el Cargo de Acceso: (i) Costos incrementales de largo plazo, (ii) Costos completamente distribuidos, (iii) Empresa modelo eficiente, y (iv) Por comparación (*benchmarking*).
39. Cabe subrayar, además, que el REMA privilegia la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso. En el presente caso, la actuación del Regulador se justifica al no haberse llegado a un acuerdo, entre otras condiciones de acceso, sobre el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Autoservicio) 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 Nueva Propuesta de Cargos de Acceso

40. 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

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.”

completamente distribuidos² mediante un flujo de caja descontado, ello en línea con el criterio empleado para la determinación del cargo de acceso en procedimientos anteriores, ya que, como es frecuente en la industria de infraestructura de transporte, existen costos directos e indirectos derivados de la inversión en activos fijos que deben amortizarse en un periodo de varios años³.

41. No obstante, es necesario señalar que, debido a que la Facilidad Esencial que es materia de análisis presenta características de una infraestructura de tipo *greenfield*, puesto que su implementación forma parte del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC, los criterios aplicados para efectos de proyectar la demanda y los costos asociados a la prestación del servicio tomarán como base la información y las características presentadas en la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal; ello, en la medida en que representan la mejor aproximación a las condiciones que se presentarían en la operación de la nueva infraestructura.
42. Cabe mencionar que, en los procedimientos anteriores de Mandato de Acceso del presente Servicio Esencial, el referido servicio se brindaba en contenedores de acero y/o áreas con características distintas según las actividades de almacenamiento, gestiones administrativas o desarrollo de trabajos menores que se requerían para el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y Otras Áreas para Aerolíneas, por lo que en tales procedimientos se determinaban tres cargos de acceso diferenciados.
43. No obstante, según LAP, el servicio ya no se brindará en contenedores de acero, sino que en el Nuevo Terminal del AIJC se contará con una edificación de concreto, lo cual fue verificado por este Organismo Regulador en su visita de inspección realizada con fecha 22 de noviembre de 2024. De acuerdo con lo señalado por LAP ello ha involucrado un cambio en el diseño y estructura de estos espacios, que permiten que en las áreas designadas en el Nuevo Terminal puedan desarrollarse todas las actividades necesarias para la adecuada prestación del Mantenimiento de Aeronaves, incluido el almacenamiento de materiales, el desarrollo de gestiones administrativas y el desarrollo de trabajos menores, sin que sea necesario que se delimiten espacios separados para cada actividad, sino que los nuevos espacios designados por el Concesionario para el referido servicio esencial permiten la consolidación de dichas labores en un solo espacio.
44. En ese sentido, considerando que en lo referido a inversión en infraestructura y costos operativos no existen diferencias entre las áreas destinadas a las actividades necesarias para el Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo (almacén, oficinas y/o Talleres), en el presente procedimiento se estimará un cargo de acceso único correspondiente a esta nueva Facilidad Esencial que el Concesionario ha designado para que los Usuarios Intermedios puedan desarrollar todas las actividades necesarias para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas.

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.

a) Horizonte de evaluación

45. 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.
46. 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 Terminal)⁴ 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.
47. Cabe indicar que, con la finalidad de guardar consistencia con las fechas estimadas para el inicio y fin de la vigencia del Cargo de Acceso, los flujos de ingresos y egresos de los años 2025 y 2030 serán ajustados en función al número de días en los que están vigente dicha contraprestación. En particular, para el año 2025, el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio $(365-31-28-29)/365$, en tanto que, para el año 2030, el ajuste se realizará multiplicando la variable anual proyectada por el ratio $(31+28+29)/365$.

b) Demanda

b.1. Unidad de cobro

48. 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 Mantenimiento preventivo de Aeronaves está relacionado con el arrendamiento de áreas, deber ser cobrado en USD por m², ello de acuerdo con la unidad de cobro vigente.

b.2. Proyección de Demanda

49. Como se ha señalado anteriormente, la propuesta de LAP, remitida con Carta C-LAP-GCC-2024-0397, señala que se pondrá a disposición de los Usuarios Intermedios un área total de 917,76 m² ubicadas en el Plot F (área exterior al terminal) para que las aerolíneas puedan prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo autoservicio, superficie que proyecta mantener constante a lo largo del periodo de evaluación de 5 años.
50. En relación con la infraestructura que el Concesionario ha destinado para la presentación del Servicio a las áreas de mantenimiento ubicada fuera del terminal en el Plot F, resulta necesario precisar que en el marco de la visita a las obras del nuevo Terminal del AIJC llevada a cabo el 22 de noviembre de 2024, se verificó las características de la nueva infraestructura correspondiente a la Facilidad Esencial que será utilizada por los Usuarios Intermedios para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo de

⁴ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2025). Nota de Prensa: "Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez iniciará operaciones el 30 de marzo de este año". Disponible en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1091421-nuevo-aeropuerto-internacional-jorge-chavez-iniciara-operaciones-el-30-de-marzo-de-este-ano> (última revisión: 18.01.2025).

Aeronaves. En dicha visita se constató que la nueva infraestructura se trata de una construcción con características distintas al área utilizada actualmente en la terminal actual del AIJC en que se utilizan *containers*.

51. Las Partes concuerdan en que de acuerdo con el comportamiento histórico que han tenido los Usuarios Intermedios en relación con el alquiler de áreas que faciliten sus actividades de mantenimiento preventivo resulta coherente asumir que dichas áreas tendrán un factor de ocupación del 100%, el cual será utilizado en el presente procedimiento.

Tabla 1
Demanda proyectada para el alquiler de áreas de mantenimiento autoservicio, 2025-2030

Año	Unidad	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Demanda mensual de áreas de mantenimiento autoservicio	m ²	918	918	918	918	918	918
Demanda anual de áreas de mantenimiento autoservicio	m ²	11 013	11 013	11 013	11 013	11 013	11 013
Factor de Ocupación		100%	100%	100%	100%	100%	100%
Demanda efectiva anual (m²)*		8 358	11 013	11 013	11 013	11 013	2 655

* Considera 277 días de 2025 y 88 días de 2030

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

c) Costos de operación y mantenimiento

52. En procedimientos de determinación de cargos de acceso anteriores sobre este mismo servicio, las proyecciones de los costos de operación y mantenimiento a incluir en el flujo de caja tomaron como base la información de la Contabilidad Regulatoria del año anterior al de la determinación del cargo de acceso, a excepción del procedimiento inmediatamente anterior (2022).
53. En efecto, en el procedimiento tramitado durante 2022 se tomó en cuenta que el año 2021 (año anterior al de la determinación del cargo de acceso) correspondía a un año de recuperación de la actividad aeroportuaria después de la afectación experimentada en 2020 por la pandemia de la COVID-19, y en atención a la alta volatilidad de dichos costos en ese periodo, se consideró pertinente recurrir a información histórica que permita establecer una base apropiada a partir de la cual proyectar la evolución de los costos en el horizonte temporal del flujo de caja (2022-2024). En esa línea, el criterio utilizado por el Regulador fue establecer un año base a partir de la información histórica de la Contabilidad Regulatoria **del periodo posterior al que se tomó en cuenta para la determinación del cargo de acceso previo.**
54. En esa línea, siguiendo con el criterio del procedimiento tramitado en el año 2022, en el que se construyó el año base con información correspondiente al periodo 2016-2021, corresponde que en el presente procedimiento se utilice la información de la Contabilidad Regulatoria de los años 2022 y 2023, que cumplen con el criterio de ser posteriores al que se utilizó para la determinación del cargo vigente.
55. 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 en el periodo 2025 a 2030, se considerará dicha información en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.
56. Cabe indicar que, las Propuestas de las Partes también hacen uso de la información histórica de costos para la proyección de los diferentes conceptos del OPEX, en el caso

de la Propuesta de LAP incluye información de la Contabilidad Regulatoria 2018-2023, en tanto que, en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo 2020-2022.

57. Adicionalmente, cabe precisar que, en el marco del monitoreo de la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al ejercicio 2023, mediante el Informe N° 0093-2024-GRE-OSITRAN, de fecha 2 de setiembre de 2024, esta Gerencia incluyó como parte de su análisis, observaciones a los drivers plateadas por AETAI. Como resultado de dichas observaciones, LAP remitió información actualizada de los Anexos N° 2, 9 y 11, y también del Anexo 4, los cuales fueron validados por sus auditores.
58. Cabe indicar que, para efectos de la presente Propuesta, se propone excluir de la base de costos de la Contabilidad Regulatoria de LAP los gastos relacionados a los siguientes conceptos:
- “Participación de Trabajadores”, debido a que esta es calculada posteriormente mediante la aplicación de la tasa impositiva efectiva;
 - “Consumo de Electricidad”, debido a que este servicio debe ser pagado por los Usuarios Intermedios en adición al Cargo de Acceso;
 - “Donaciones”, “Sanciones Administrativas”, “Programas de ayuda social”, “Subscripciones a Revistas y Diarios” y “Premios y obsequios”, debido a que no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe;
 - “Impuesto General a las Ventas”, debido a que este es calculado posteriormente para efectos de determinar el crédito fiscal en el flujo de caja descontado.
59. Ahora bien, de acuerdo con los criterios utilizados para la determinación del cargo de acceso anterior del Servicio Esencial de arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo, los costos de operación y mantenimiento se componen de costos directos, costos indirectos y costos no imputables,
60. En línea con los procedimientos anteriores de determinación de cargos de acceso para el Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo, los **costos directos** a incluir en el cálculo de los cargos de acceso corresponden a los conceptos de Seguros⁵ y *Fee* del operador⁶, estos dos últimos conceptos serán calculados a partir de la Contabilidad Regulatoria correspondiente al área de mantenimiento.
61. Por su parte, para la estimación de los **costos indirectos**, se considera la información de este rubro presentada en el Reporte de Contabilidad Regulatoria neta de 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”.

⁵ 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.

⁶ Cabe mencionar que, si bien la propuesta de LAP incluyó como costo directo el concepto de “limpieza”, la limpieza de áreas comunes (externas al área a arrendar) no puede formar parte de los costos directos del servicio. Adicionalmente, conforme con la cláusula 12.3.2. del Proyecto de Mandato de acceso dicho concepto será remunerado por las aerolíneas de manera adicional al cargo de acceso; en consecuencia, se estaría duplicando el pago de la limpieza de áreas comunes. Finalmente, se debe precisar que dicho concepto tampoco fue utilizado en la determinación de cargos de acceso previos de este servicio, por lo que en la presente propuesta tampoco se incluirá la limpieza de áreas comunes como costo directo.

62. En el caso de la estimación de los **costos no imputables**, se considera el ratio Costos No Imputables netos/(Costos Directos netos + Costos Indirectos netos), el cual fue de 26,25% para el año base.

Tabla 2
Costos de operación y mantenimiento en la Contabilidad Regulatoria, 2022-2023 (USD)

Costos	2022	2023	
a. Seguros	3 566	5 320	
b. Fee del Operador	289	317	
c. Directo (a+b)	3 855	5 637	
d. Costo directo neto CR	8 088	11 557	
e. Costo Indirecto neto	10 976	5 903	
f. No imputable neto - CR	5 415	4 207	
g. Ratio no imputable f/(d+e)	28,40%	24,19%	26,25%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP 2022 y 2023 - Anexo 4 actualizado, descontadas las exclusiones detalladas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

63. Una vez obtenidos los costos directos, indirectos y el ratio de costos no imputables para el año base, se proyectan dichas cantidades considerando un ajuste por la reducción de áreas disponibles (entre el año base y el periodo proyectado) y también considerando como tasa de crecimiento de los costos las proyecciones de variación anual del Consumer Price Index de Estados Unidos, publicadas por el Fondo Monetario Internacional en su publicación *World Economic Outlook database* del mes de abril de 2025⁷, tal como se muestra en la siguiente tabla. La utilización de dicho índice se debe a que los costos a proyectar se encuentran medidos en dólares.

Tabla 3
Tasa de crecimiento de los costos de operación, 2025-2030
Variación porcentual del CPI de Estados Unidos, 2024-2030

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. En el siguiente cuadro se presentan las proyecciones de los costos de operación y mantenimiento para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento autoservicio para el periodo 2025 – 2030.

⁷ Disponible en:
<<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2025/april/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCCH.&sy=2023&ey=2030&ssm=0&scsm=1&scd=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1>> (último acceso: 30.07.2025).

Tabla 4
Proyección de costos de operación y mantenimiento, 2025-2030 (USD)

Año	Base (prom 22-23)	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Tasa de Inflación		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Costo Directo							
Seguros	4 443	2 487	3 358	3 429	3 503	3 579	882
Fee operador	303	170	229	234	239	244	60
Costo Indirecto	8 439	4 724	6 378	6 513	6 653	6 797	1 674
Costo No Imputable		1 937	2 616	2 671	2 729	2 788	687
Costo Total		9 318	12 581	12 846	13 123	13 408	3 303

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

d) Base de capital e inversiones (CAPEX)

65. De acuerdo con lo establecido en el artículo 27 del REMA, el criterio de valorización de costos para calcular el Cargo de Acceso y su modalidad de aplicación debe permitir a la Entidad Prestadora recuperar los costos económicos eficientes de proveer, mantener y desarrollar la infraestructura⁸. En ese marco, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso, en anteriores procedimientos de áreas de mantenimiento se han considerado dos tipos de inversiones: las realizadas y las proyectadas.
66. En el caso de las inversiones realizadas, estas corresponden a la base de activos de capital existente de LAP, las cuales forman parte de la Facilidad Esencial y se encuentran disponibles para su uso (o han venido siendo utilizadas en el marco de contratos de acceso previos), y por ende son considerados, netos de depreciación, en el año 0 del flujo de caja descontado. Por su parte, en el caso de las inversiones proyectadas, estas hacen referencia al plan de inversión que LAP proyecta ejecutar a lo largo del horizonte de evaluación del flujo de caja descontado.
67. En particular, para el caso de las inversiones realizadas, debe señalarse que, en línea con anteriores procedimientos⁹, el criterio seguido por el Regulador ha sido considerar solo aquellos montos aprobados por el Ositrán conforme a los términos y condiciones establecidos en los numerales 5.7 y 5.10 y el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión¹⁰. Al respecto, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo

⁸ REMA.-

"Artículo 27.- Valorización de costos.

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

⁹ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJC, así como el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN (GRE-GSF-GAJ), que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.

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

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.

68. 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.
69. 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.
70. Asimismo, considerando que, a la fecha de la presente Propuesta, la inauguración del nuevo Terminal del AIJC, y por ende la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se encuentra programada para el 30 de marzo de 2025¹¹, las inversiones que conformarían dicha Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que las obras del proyecto de construcción del nuevo Terminal del AIJC aún se encuentran en curso y la Facilidad Esencial propiamente no se encuentra disponible para ser utilizada.
71. De este modo, de acuerdo con lo señalado anteriormente, dado que las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial representan, a la fecha de la 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.

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).

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

72. 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.
73. Adicionalmente, cabe mencionar que, en el procedimiento más reciente de Mandato de Acceso del presente Servicio Esencial en el marco del cual se estimó el Cargo de acceso vigente, 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 el Servicio Esencial de mantenimiento preventivo de aeronaves en el Nuevo Terminal del AIJC se brindará en una edificación ubicada fuera del terminal (en el Plot F). Cabe indicar que en la visita realizada por este Regulador el 22 de noviembre de 2024 al Nuevo Terminal, se visitó la zona destinada a las áreas de mantenimiento y se verificó que dicha edificación estaba en proceso de construcción.
74. De otro lado, la Propuesta de los Usuarios Intermedios considera que el servicio de mantenimiento preventivo continuaría brindándose bajo las condiciones actuales (utilizando contenedores), por lo que su información de inversiones está referida a la adquisición e implementación de 42 nuevos contenedores
75. En tal sentido, considerando que la información sobre inversiones en la Propuesta de las Usuarios Intermedios no corresponde al tipo de infraestructura que LAP ha destinado para que las aerolíneas desarrollen sus actividades de mantenimiento preventivo y que se viene implementando en el Nuevo Terminal del AIJC, en la presente propuesta de cargo de acceso se descartará la información de inversiones presentada por los Usuarios intermedios y se tomará en cuenta la información de inversiones incluida en la Propuesta de LAP remitida a Ositrán con Carta N° C-LAP-GSC-2024-0397, de fecha 29 de octubre de 2024, por tratarse de información actual y que representa la mejor aproximación a las inversiones efectuadas en la implementación de la nueva infraestructura.
76. En relación con las inversiones, LAP señala que la inversión en la nueva infraestructura para el arrendamiento de áreas de mantenimiento preventivo autoservicios se puede dividir en **Inversiones Directas e Inversiones Indirectas**.
77. Las **Inversiones Directas** fueron estimadas por LAP en función al valor del presupuesto de construcción de las diversas áreas de mantenimiento ubicadas en el Plot F del aeropuerto (una superficie total de 1 308,67 m²) que serán desarrolladas por el contratista Inti Punku. Considerando que el presupuesto total de construcción de dicha zona asciende a USD 3 448 231,47, es posible estimar que el valor de cada m² construido en la zona del Plot F equivale a USD 2 634,91.
78. A partir del valor del m² en dicha zona fuera del Terminal, se puede obtener un valor estimado de la inversión de la infraestructura que será entregada a los usuarios intermedios (en total 917,7 m²) es de USD 2 418 218.

Tabla 5
Inversiones directas para las Áreas de Mantenimiento preventivo autoservicio

Denominación	Cantidad	Unidad	USD / m ²	TOTAL USD
Áreas de mantenimiento	917,76	m ²	2 635	2 418 218

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

79. Las **Inversiones Indirectas** fueron estimadas en función de porcentajes de los siguientes costos indirectos: LAP Project Management Office (PMO) (5%), CESEL-INECO (3.54%), CIP (1%) y Contingencias (10%), porcentajes que se asignan a los costos directos

previamente determinados. Los montos de dichas inversiones se presentan a continuación:

Tabla 6
Inversiones indirectas para las Áreas de Mantenimiento preventivo autoservicio

Rubro	%	TOTAL USD
Inversiones directas USD		2 418 218
LAP PMO 5%, CESEL-INECO 3,54% CIP 1%	9,54%	230 698
LAP Contingencia estimación Clase 2	10%	241 822
Inversión total – Área de mantenimiento autoservicio		472 520

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

80. En este punto, cabe indicar que, en el marco de la fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC, aprobada mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN de fecha 23 de noviembre de 2025, mediante el Memorando N° 0180-2025-GRE-OSITRAN del 22 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar sobre el monto de las inversiones de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que, a la fecha, han concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto solicitado por LAP y el monto reconocido por el Ositrán.
81. 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 esa fecha habían concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones. Sobre el particular, en la información remitida, se observa que LAP solicitó un reconocimiento de inversiones ascendente a USD 663 797 756, de los cuales el Ositrán solamente ha reconocido un monto de USD 602 395 813, lo cual equivale al 90,75% (conforme al detalle presentado en el Anexo 1 del presente informe):

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

82. Al respecto, se advierte que dicha información puede ser utilizada como una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador, por lo cual se considera adecuado ajustar el valor proyectado de las inversiones consideradas para calcular el Cargo de Acceso por el ratio de 90,75%. Ello, con el fin de obtener mayor precisión en los montos de inversiones proyectadas.
83. Así, para efectos de la presente nueva 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 2025¹². En la siguiente tabla se presenta el detalle de las inversiones luego del ajuste efectuado.
84. En resumen, la inversión estimada que será incluida en la propuesta de cargo de acceso puede observarse en la siguiente tabla.

¹² Al respecto, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización señala que la información remitida mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN tiene como fecha de corte al 26 de agosto de 2025, siendo el último reconocimiento de inversiones del 22 de julio de 2025.

Tabla 7
Inversiones estimadas para las Áreas de Mantenimiento preventivo autoservicio

Concepto	Inversiones	Ajuste Reconocimiento
Inversiones directas USD	2 418 218	2 194 530
Inversiones indirectas USD	472 520	428 812
Inversión total – Área de mantenimiento	2 890 737	2 623 344

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

85. De otro lado, para el caso de la depreciación, LAP ha considerado que la Inversión debe depreciarse considerando todo el periodo de vigencia del Contrato de Concesión, es decir teniendo como fecha máxima el 2041, conforme el criterio de depreciación utilizado por Ositrán en procedimientos anteriores para la determinación de Cargos de Acceso.
86. Por su parte, los Usuarios intermedios en su propuesta utilizaron para la depreciación un periodo de 30 años para infraestructura, que excede el periodo de vigencia de la Concesión, porque, según alegan, al ser una depreciación económica lo relevante es que el activo continúe en uso y la infraestructura materia de análisis continuará operando más allá de la terminación del plazo de la concesión, los equipos e infraestructura continuarán siendo utilizadas por cualquier otro operador que gestione el AIJC. En consecuencia, a criterio de los usuarios Intermedios, los flujos deben considerar el período de vida útil de los diferentes activos que se utilizan en el Servicio Esencial, sin limitarse al periodo de la concesión, porque aceptar el periodo de vida útil propuesto por LAP implicaría asumir que el terminal cierra cuando finaliza la concesión, sin embargo, el servicio aeroportuario es continuo, independientemente de quien lo brinde.
87. En relación con dicho argumento planteado por los Usuarios Intermedios, debe mencionarse que el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se suscribió bajo la modalidad autosostenible o autofinanciada, lo que implicar que, el inversionista asume íntegramente el riesgo de demanda, siendo que, la recaudación por los servicios que brinda 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.
88. Conforme, lo señala el Reglamento de APPs¹³, al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la concesión revierte al Estado Peruano de manera transitoria hasta suscribir un nuevo contrato de concesión, por lo que a la fecha de vencimiento de la Concesión LAP perderá el derecho a percibir ingresos derivados de la gestión del Aeropuerto. Aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar periodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión¹⁴.

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

“Artículo 61.- Caducidad y Liquidación

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

¹⁴ Contrato de Concesión.-

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

89. Si bien como señalan los usuarios intermedios, la infraestructura continuará operando más allá de la terminación del plazo de la concesión, los equipos e infraestructura continuarán operando al revertir al Estado o ser entregado a otro operador que gestione el AIJC, es el Estado Peruano, en su calidad de propietario permanente de la infraestructura del AIJC, quien considera al AIJC como un activo fijo¹⁵ y lo deprecia de acuerdo a sus propias políticas contables, teniendo en consideración que el Estado Peruano, desde la perspectiva contable, tiene vida infinita y puede emplear políticas de depreciación basadas en la vida útil de la infraestructura, a diferencia de LAP que tiene una vida finita que coincide con el periodo de vigencia de la Concesión.
90. En ese sentido, para la presente propuesta de Cargo de Acceso se utilizará como periodo máximo para la depreciación el 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 inversiones.
91. Considerando lo anterior, en la siguiente tabla se muestra el resumen de las inversiones proyectadas para la Facilidad Esencial de áreas de mantenimiento preventivo autoservicio, así como la depreciación del activo a lo largo del horizonte de evaluación:

Tabla 8
CAPEX y depreciación para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento (USD)

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Inversión acumulada		2 623 344	2 623 344	2 623 344	2 623 344	2 623 344	2 623 344
Depreciación anual		125 374	290 577	455 781	620 985	786 189	826 018
Valor neto de la inversión	2 623 344	2 497 970	2 332 767	2 167 563	2 002 359	1 837 156	1 797 326

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

e) Régimen tributario

e.1) Impuesto a la renta

92. Para calcular los egresos de caja debido al impuesto a la renta, es preciso aplicar la tasa impositiva efectiva, que asciende a 25,90%¹⁶, sobre las utilidades antes de impuestos. Dicha tasa efectiva resulta de combinar la tasa de Impuesto a la Renta para LAP (22,0%) y la participación de los trabajadores (5,0%).
93. Considerando los ingresos brutos, la Retribución al Estado y la Tasa Regulatoria, los gastos operativos directos e indirectos y la depreciación, se obtiene la utilidad neta a la que se aplica la tasa efectiva considerada en el párrafo anterior.

(...)

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

(...)"

¹⁵ En el siguiente enlace se puede consultar la Cuenta General de la República al 31/12/2023, en la página 157 se aprecia que la infraestructura del AIJC forma parte del activo fijo del Estado Peruano: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/Cuenta_General_Republica_2023.pdf (última revisión 17 de enero de 2025).

¹⁶ Esto es, $22\% + 5\% \times (100\% - 22\%) = 25,9\%$.

Tabla 9
Impuesto a la renta efectivo, 2025-2030 (USD)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos brutos	810 706	1 068 259	1 068 259	1 068 259	1 068 259	257 553
Gastos operativos	-394 492	-520 121	-520 387	-520 664	-520 948	-125 669
Depreciación	-125 374	-165 204	-165 204	-165 204	-165 204	-39 830
Utilidad Neta	290 840	382 934	382 669	382 392	382 107	92 054
Pago de IR	-75 328	-99 180	-99 111	-99 039	-98 966	-23 842

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

e.2) Impuesto General a las Ventas

94. Para calcular el efecto neto del IGV, se han replicado los criterios utilizados en la determinación del cargo de acceso de este servicio en años previos, es decir, se ha considerado el pago de IGV en la totalidad de los ingresos brutos y en la totalidad de los Costos Directos; sin embargo, en el caso de los Costos Indirectos y los Costos No Imputables, se ha considerado el pago de IGV del 75% de estos egresos como base imponible
95. El efecto del IGV en el flujo de caja es la suma de IGV neto (la diferencia entre el IGV recaudado y el IGV pagado) más el desembolso pagado del IGV (o cero si es que el Concedente cuenta con crédito por IGV).

Tabla 10
Efecto del IGV en el Flujo de Caja, periodo 2025-2030 (USD)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito fiscal inicial	-472 202	-327 652	-137 225	-	-	-
Net IGV	- 472 202	144 550	190 427	190 388	190 347	190 305
IGV Ingresos	145 927	192 287	192 287	192 287	192 287	46 360
IGV Gastos operativos	-1 377	-1 860	-1 899	-1 940	-1 982	-488
IGV Inversiones	- 472 202	-	-	-	-	-
Crédito fiscal final	-472 202	-327 652	-137 225	-	-	-
Pago de IGV	-	-	-	-53 162	-190 347	-190 305
						-45 871

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

f) Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

96. 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 I del presente Informe.

g) Flujo de caja económico

97. 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 11
Flujo de caja económico proyectado (USD)

		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	97,00	810 706	1 068 259	1 068 259	1 068 259	1 068 259	257 553
Retribución al Estado	46,51%	377 068	496 858	496 858	496 858	496 858	119 790
Tasa Regulatoria	1%	8 107	10 683	10 683	10 683	10 683	2 576
Ingresos Netos		425 532	560 718	560 718	560 718	560 718	135 187
Egresos							
Costo directo		2 657	3 587	3 663	3 742	3 823	942
Costo Indirecto		4 724	6 378	6 513	6 653	6 797	1 674
Costo no imputable		1 937	2 616	2 671	2 729	2 788	687
Net IGV	- 472 202	144 550	190 427	190 388	190 347	190 305	45 871
Pago de IGV	-	-	-53 162	-190 347	-190 305	-190 305	-45 871
Pago de IR		-75 328	-99 180	-99 111	-99 039	-98 966	-23 842
Flujo operativo	-472 202	485 436	639 385	585 987	448 556	448 345	108 042
Inversión	- 2 623 344						
Plan de inversión							
Recuperación							1 797 326
Flujo Económico	-3 095 546	485 436	639 385	585 987	448 556	448 345	1 905 368
WACC	9,77%						
VAN	0						

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

98. Cabe señalar que el flujo de caja económico se descontó 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

99. El cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Áreas de mantenimiento autoservicio) que hacen que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 97,00 por m² (sin IGV).
100. Sin embargo, el Artículo 99 del REMA indica que el Cargo de Acceso que fije el Ositrán, se establecerá dentro los límites propuestos por las partes durante el período de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación.
101. En ese sentido, en la siguiente tabla se muestra el cargo de acceso propuesto por LAP, según consta en las actas notariales del proceso de negociación, las propuestas remitidas en el marco de la Solicitud de mandato de acceso y el cargo calculado por el Regulador, Cabe indicar que, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable inferir que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, no existiría fundamento para asumir que estos plantearían montos superiores a los propuestos por LAP. En consecuencia, resulta jurídicamente válido tomar dichos montos como límite para efectos de la aplicación del artículo 99 del REMA.
102. Por lo tanto, la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Áreas de mantenimiento autoservicio) asciende a USD 54,60 por m² (sin IGV) correspondiente a la propuesta de acceso planteada por LAP en el curso de las negociaciones según consta en las actas notariales.

Tabla 12
Propuestas de Cargo de Acceso para Áreas de Mantenimiento - Autoservicio

Cargo (USD por m²)	Proceso de Negociación		Solicitud Mandatos de acceso		Propuesta del Regulador	Límite Art 99 REMA
	LAP	Usuarios Intermedios	LAP	Usuarios Intermedios		
Área de Mantenimiento Autoservicio	54,60	No se presentó	117,57	14,73	97,00	54,60

IV. ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS A LA NUEVA PROPUESTA DEL OSITRÁN

103. 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 hábiles; 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.
104. En el presente caso, mediante diversas comunicaciones recibidas entre el 02 y 04 de febrero de 2026, las líneas aéreas Latam Airlines, American Airlines, Aero México y United Airlines remitieron sus comentarios a la Nueva propuesta de Cargo de Acceso, adjuntando además el documento “Comentarios a la Propuesta del Cargo de Acceso de Alquiler de Areas de Mantenimiento en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI). A continuación, se analizan los comentarios recibidos, los cuales se resumen en el siguiente cuadro:

Comentario	Tema	Parte	Comentario
1	Inversiones CAPEX	Usuarios Intermedios	1. Cuestionan el porcentaje de Reconocimiento de Inversiones y proponen que debe ser 0% o en su defecto 56,13%, sustentado en una comunicación de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización. 2. Cuestionan la determinación de la inversión por parte del Regulador pues consideran elevado el valor del m² incluido en el cálculo y plantean modificaciones a componentes del presupuesto como MEP, ICT y otros. 3. Cuestionan el porcentaje de costos indirectos aplicado a la inversión directa.
2	Régimen tributario: IGV	Usuarios Intermedios	Sostienen que el modelo económico debe incluir el beneficio de la Recuperación Anticipada del IGV. Argumentan que, según los estados financieros de LAP, este beneficio financiero se concretaría durante el año 2025, por lo que debe reflejarse en el flujo de caja descontado para evitar que el cargo de acceso esté sobreestimado y traslade costos fiscales que el Concesionario realmente recuperará del Estado.

105. A continuación, se analizan los referidos comentarios.

IV.1. Comentarios sobre las Inversiones o base de Capital (CAPEX) planteados por las aerolíneas

106. En el Informe “Comentarios a la propuesta del Cargo de Acceso de Alquiler de Areas de Mantenimiento en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez”, se han planteado comentarios relacionados con los distintos componentes relacionados con las Inversiones consideradas en el modelo de Ositrán.

IV.1.1. Comentarios sobre el porcentaje utilizado como reconocimiento de inversiones

107. Las aerolíneas manifiestan que, a través de una solicitud de acceso a la información pública, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización proporcionó a la AETAI determinada información referida a las inversiones reconocidas en el AIJC al 31 de diciembre de 2025. Según las aerolíneas, sobre la base de dicha información, el porcentaje de reconocimiento de inversiones aplicable al servicio de oficinas ejecutivas de mantenimiento sería de 0,00%, mientras que el porcentaje de reconocimiento de inversiones del proyecto de ampliación del AIJC sería de 56,13%. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

9. *Mediante Carta N° 0001-2026-GG/AETAI, AETAI solicitó a la Gerencia de Fiscalización y Regulación, el monto de la inversión que había sido reconocido hasta el 31 de diciembre de 2025 en el servicio de oficinas operativas del AIJCH. Mediante Oficio N° 00009-2026-OGD-GG-OSITRAN (20 de enero de 2026), OSITRAN nos hizo llegar la respuesta de la referida Gerencia, en la cual decía lo dijo lo siguiente:*

[...]

- 1 *Montos de inversión que ha sido reconocido por el OSITRAN hasta el 31 de diciembre de 2025 en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCH en los siguientes servicios:*

- ✓ *Servicio de alquiler de mostradores (check in)*
- ✓ *Servicio de alquiler de oficinas operativas.*
- ✓ *Servicio de alquiler de oficinas de equipaje rezagado.*
- ✓ *Servicio de alquiler de áreas de mantenimiento.*
- ✓ *Servicio de alquiler de áreas de mantenimiento ejecutivas.*
- ✓ *Servicio de Inspección de Equipaje en Bodega – Servicio HBS.*
- ✓ *Servicio de alquiler de oficinas operativas Dique.*

Sobre esta solicitud de información relacionado al reconocimiento de inversión en mejoras por “servicios de alquiler” a diferentes usuarios internos del AIJC, LAP a la fecha no ha presentado solicitud relacionado a expedientes de reconocimiento de inversión; y en la medida que sean presentados al Regulador estos serán evaluados en aplicación a lo establecido en la directiva de reconocimiento de inversiones vigente.

[...]”

- 10 ***En otras palabras, ninguna de las inversiones que la Gerencia de Regulación utiliza en el flujo de caja del servicio de alquiler de áreas de mantenimiento ejecutivas cuenta con reconocimiento de la GSF. Esto implica que, aunque dichas inversiones fueron efectivamente ejecutadas por el concesionario, su valor real no ha sido validado ni verificado por el Regulador. En consecuencia, el porcentaje de reconocimiento aplicable a este servicio debe ser igual a 0.00%, en coherencia con la lógica de la variable proxy utilizada por OSITRAN para reflejar el tratamiento de inversiones ejecutadas, pero no reconocidas”.***

[El énfasis es de origen]

108. Además, 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:

*“11. Si bien se ha utilizado la información proporcionada por LAP a OSITRAN para estimar el monto de **las inversiones**, dichos datos continúan siendo insuficientes, pues **no han sido objeto de un proceso formal de validación por parte del Regulador**. Esta limitación 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”.*

12. *En efecto, OSITRAN ha recurrido a una variable denominada “proxy” para aproximar el monto de las inversiones. Sin embargo, **el uso de variables proxy solo es metodológicamente aceptable en estudios exploratorios o académicos, donde sus resultados no generan efectos económicos directos sobre los usuarios**. En contraste, un cargo de acceso constituye un parámetro tarifario con impacto económico obligatorio para las aerolíneas. Por tanto, no puede ser determinado mediante aproximaciones indirectas o variables sustitutas, sino únicamente a partir de información verificable, trazable y sustentada en inversiones reales.*

13. *El empleo de un proxy en este contexto vulnera los principios de predictibilidad, transparencia y razonabilidad que rigen la regulación económica, salvo que dicho proxy se sustente en información histórica validada que otorgue robustez a la estimación o, en su defecto, que el reconocimiento de inversiones se haya efectuado durante un periodo anual debidamente acreditado.*

109. Finalmente, en sus comentarios sobre este aspecto, las aerolíneas proponen que en todo caso se actualice el monto de inversiones reconocidas al 31 de diciembre de 2025, lo que de acuerdo con lo indicado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización asciende a 56,13%, porcentaje que se debe utilizar en el modelo para ajustar las inversiones. Al respecto, las aerolíneas señalan lo siguiente:

14. *AETAI, mediante Carta N° 0003-2026-GG/AETAI del 13 de enero de 2026, solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN informar los montos de inversión efectivamente reconocidos para este servicio. En atención a ello, y como se indicó previamente, mediante Oficio N° 00009-2026-OGD-GG-OSITRAN se actualizó el monto de inversiones reconocidas al 31 de diciembre de 2025. Conforme a dicha actualización, el nivel de inversión reconocido asciende al 56.13% (Ver Figura N° 3).*

FIGURA N° 3: MONTO RECONOCIDO DE INVERSIONES EN EL AIJCH

En lo que respecta al proyecto de Ampliación del AIJC, que incluye la Segunda Pista, Nuevo Terminal y elementos conexos, se tiene el siguiente reconocimiento de inversión en mejoras:

Item	Paquete de Trabajo	Descripción	Presupuesto Referencial - Etapa de Desarrollo 95 US\$	Monto de inversión en Mejoras Reconocido Acumulado	
				US\$	%
1	WP1.0	Limpieza y preparación del sitio	28,349,070.69	17,639,067.23	60.10%
2	WP2.1	Nueva Torre de Control	49,567,487.99	36,299,712.67	73.05%
3	WP2.2	Segunda Pista de Atarizaje	228,979,273.67	61,653,250.70	27.16%
4	WP2.3	ICT Activo para Aterrizaje	5,498,920.17	4,710,438.40	85.66%
5	WP3.0	EPC Nuevo Terminal	689,166,578.76	476,496,985.93	70.06%
6	WP3.A02	EPC Nuevo Terminal - Adenda 2	341,653,335.51	548,699,514.06	43.52%
7	WP4	Subestación eléctrica en 60 Kv	1,772,635.51	1,684,003.74	95.00%
8	WP4	Línea de utilización en 60 Kv	7,889,619.13	6,692,052.94	84.82%
Total Inversión			1,341,867,912.43	753,187,832.64	56.13%

A parte del cuadro resumen mostrado, en el Anexo 1 adjunto se muestra el monto reconocido (aprobado) así como el avance porcentual de reconocimiento por paquete de trabajo del proyecto ampliación, donde se detalla por partida y ubicación de acuerdo a la modalidad de contrato de cada uno.

Fuente y Elaboración: GSF de OSITRAN

[El énfasis es de origen]

110. Conforme se aprecia, los comentarios de las aerolíneas sobre el reconocimiento del porcentaje de inversiones se pueden analizar en tres partes: (i). El pedido de que se utilice 0% sustentado en que el porcentaje de reconocimiento de inversiones aplicable al Servicio específico de Oficinas Ejecutivas de Mantenimiento sería de 0,00%; (ii) el monto de inversiones no puede ser determinado mediante aproximaciones indirectas, sino únicamente a partir de información verificable, trazable y sustentada en inversiones reales. y (iii) el pedido de que se utilice el 56,13% como porcentaje de reconocimiento que corresponde al dato actualizado a diciembre de 2025 -informado por la GSF- del proyecto de ampliación del AIJC (en su conjunto). A continuación, se analizan dichos argumentos:
- (i) **La solicitud de que se utilice 0% como porcentaje de reconocimiento de inversiones.**
111. Al respecto, como se aprecia en el texto antes citado ante la consulta formulada por AETAI, GSF indicó que, a la fecha, LAP no se habría presentado solicitudes de reconocimiento relacionadas específicamente a expedientes de inversión en mejoras por “servicios de alquiler” en el AIJC. A partir de dicha respuesta, las aerolíneas concluyen que ninguna de las inversiones del servicio esencial bajo análisis cuenta con reconocimiento del Regulador y, por ende, el porcentaje de reconocimiento de inversiones aplicable a este servicio debería ser 0,00%.
112. Sobre el particular, debe indicarse que, mediante el Memorando N° 00041-2026-GRE-OSITRAN, de fecha 23 de febrero de 2026, se le consultó a la GSF si, a través del procedimiento llevado a cabo para el reconocimiento de los montos de inversión solicitados por LAP en el marco del proyecto de ampliación del AIJC, es posible identificar de manera particular los montos de las inversiones reconocidas asociadas a los servicios de alquiler de facilidades esenciales brindados a los usuarios del AIJC.
113. Al respecto, mediante el Memorando N° 0426-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 04 de marzo de 2026, la GSF manifestó lo siguiente:
- El Concesionario, con la finalidad de optimizar el plazo de ejecución para el desarrollo del Proyecto de Ampliación del AIJC, ha optado por un sistema de entrega acelerada tipo *Fast Track*, siendo que dicha metodología de ejecución del proyecto superpone las actividades de diseño y de construcción.
 - El procedimiento de reconocimiento de inversiones en Mejoras en el AIJC realizada por LAP se efectúa en cumplimiento de la Directiva aplicable al Procedimiento de Reconocimiento de Inversiones en Mejoras en el AIJC¹⁷ y el

¹⁷ Actualizado mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN del 09 de setiembre de 2021.

numeral 3 del artículo 53 de las Funciones de la GSF contemplada en el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ositrán¹⁸.

- El procedimiento de reconocimiento de inversiones en Mejoras en el AIJC se inicia con la recepción, por parte del Ositrán, de la solicitud de reconocimiento respectiva, debiendo el Concesionario enviar la solicitud con copia al Supervisor. Posterior a ello, el Ositrán -a través del Consorcio Supervisor CESEL-INECO- verifica, entre otros, el cumplimiento del numeral “1.2.1. Contenido del ERM¹⁹ para inversiones directas” de la Directiva aplicable, emitiendo el informe técnico con la opinión técnica correspondiente. Una vez ello, se realiza la emisión de la correspondiente Resolución de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán. Cabe señalar que, considerando que las obras tienen plazos de ejecución mayores a un año, la directiva vigente permite el reconocimiento de inversiones por avance de Mejoras, el cual se refiere al avance físico en la ejecución de la obra, o el cumplimiento de las metas de entrega y desempeño, o el avance de las tareas ejecutadas.
- Los montos de las inversiones en Mejoras reconocidas, en el marco de la Directiva de Reconocimiento de Inversiones vigente, se realizan por subproyectos y/o funcionalidades relacionadas al proyecto de Ampliación del AIJC, tal como se detalla a continuación:

“1.2.1. CONTENIDO DEL ERM PARA INVERSIONES DIRECTAS:

El contenido del ERM deberá ser, según corresponda, el que se describe a continuación:

1.2.1.1 Un cuadro resumen con:

Código del ERM.

- *Descripción de la modalidad contractual y forma de pago.*
- *Identificación del Sub-proyecto CAPEX / CAPEX OPERACIONAL (AGI – Órdenes de Inversión / Funcionalidad – PEPs) al que corresponde la Inversión en Mejoras.*
- *Descripción del comprobante de pago que sustenta la Inversión indicando la Orden de Compra o Servicio al que pertenece.*

(...)”

[El subrayado es de origen.]

- Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que, para la ejecución de las Mejoras, el Concesionario podrá optar por la modalidad contractual más conveniente para el proyecto (EPC: Ingeniería, Procura y Construcción; BUILD: Construcción, etc.), en el marco de la cláusula 5.7²⁰ del Contrato de Concesión del AIJC, buscando garantizar el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos, de conformidad con el numeral 5.7 del Contrato de Concesión.

114. Así, de acuerdo con lo señalado por la GSF, en el marco del reconocimiento de inversiones en Mejoras en el AIJC, el Concesionario remite, como parte de su solicitud, el Expediente

¹⁸ Aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM del 27 de febrero de 2015.

¹⁹ ERM: Expediente para el Reconocimiento de la inversión en Mejoras. Al respecto, el ERM es elaborado por el Concesionario de acuerdo con lo estipulado en la directiva vigente.

²⁰ “5.7 **Ejecución de las Mejoras.** Las Mejoras Obligatorias y las Mejoras Complementarias deben ser efectuadas a tiempo según lo previsto en la Cláusula 5. 6, el Anexo 6 del presente Contrato y en las actualizaciones que se realicen al Plan Maestro. Dichas Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias, deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. El Concesionario deberá sustentar ante OSITRAN los montos derivados de la construcción de las Mejoras, de acuerdo con la modalidad contractual correspondiente, seleccionada por el Concesionario; solo en el caso de contratos bajo modalidad de precios unitarios, será de aplicación lo establecido en la cláusula 5.7.3 del Contrato de Concesión. (...)”.

para el Reconocimiento de la inversión en Mejoras, debiendo tenerse en cuenta que dichos expedientes son realizados por subproyectos y/o funcionalidades relacionadas al proyecto de Ampliación del AIJC, conforme a lo establecido en la Directiva de Reconocimiento de Inversiones vigente.

115. Por tanto, si se tiene en cuenta que los “servicios de alquiler” prestados en el AIJC no representan como tal subproyectos y/o funcionalidades relacionadas al proyecto de Ampliación del AIJC, ya que todo servicio prestado en el AIJC se deriva de la explotación que lleva a cabo el Concesionario sobre la infraestructura y que, por tal motivo, involucra la utilización de los diversos activos de la Concesión -tanto específicos como compartidos- resulta evidente que la ausencia de expedientes de inversión en mejoras circunscritos a “servicios de alquiler”, manifestado por la GSF a la AETAI, se debe a que los servicios prestados en el AIJC no son considerados por sí mismos como subproyectos y/o funcionalidades relacionadas al proyecto de Ampliación²¹.
116. Así, contrario a lo asumido por las aerolíneas, no resulta razonable afirmar que el porcentaje de reconocimiento sea igual a 0,00% bajo el argumento de que no se habría presentado algún expediente de inversión referido específicamente al “servicio de HBS”, ya que, como se evidenció, las solicitudes de reconocimiento se basan en expedientes conformados por subproyectos y/o funcionalidades relacionadas al proyecto de Ampliación del AIJC, conforme a lo establecido en la Directiva de Reconocimiento de Inversiones vigente.
117. De este modo, la propuesta de las aerolíneas de considerar que el porcentaje de reconocimiento de inversiones empleado -como variable *proxy*- para calcular el Cargo de Acceso sea igual a 0,00% carecería de fundamento al tratarse de un valor que surge de una interpretación sesgada de la información proporcionada por la GSF a la AETAI, tal como fue expuesto. Además, debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con el criterio presentado en la Nueva Propuesta del Ositrán, la variable *proxy* corresponde al porcentaje de inversiones solicitadas por el Concesionario que cuentan con el reconocimiento formal del Regulador en el marco del proyecto de ampliación del AIJC, lo cual es un aspecto que no se ve reflejado conceptualmente en el porcentaje propuesto por las aerolíneas.
118. Así, sobre la base de lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

(ii) El cuestionamiento al uso de una variable proxy en la determinación de las inversiones

119. 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° 0052-2025-PD-OSITRAN, vinculado a la debida verificación del Ositrán a la información de inversiones proyectadas de LAP.
120. En efecto, en el Informe N° 0129-2025-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

²¹ Cabe añadir que la construcción de la variable *proxy* empleada para el ajuste de las inversiones en la Propuesta del Ositrán se encuentra en línea con lo manifestado por la GSF respecto al procedimiento de reconocimiento de inversiones en el AIJC, toda vez que, para dicha variable, se considera el porcentaje de inversiones solicitadas por el Concesionario que cuentan con el reconocimiento del Regulador, expresado en términos globales del proyecto de ampliación, y no de manera particular por servicio prestado.

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%.

121. Asimismo, en el Informe N° 0129-2025-GRE-OSITRAN se mencionó que, en el marco de la fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC²², 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%.
122. En tal sentido, sobre la base de dicha información, en el Informe N° 0129-2025-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.
123. Ahora bien, respecto a los cuestionamientos de las aerolíneas cuestionando el uso de la variable *proxy* debe indicarse lo siguiente:
 - Lo manifestado en el Informe N° 0129-2025-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° 0052-2025-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

²² 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.

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° 0129-2025-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.
- 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° 0129-2025-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 AIJC²³, 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.

124. Así, sobre la base de lo expuesto, el empleo de la variable *proxy* para ajustar las inversiones correspondería a un procedimiento totalmente válido para efectos del cálculo del Cargo de Acceso en el presente caso.

(iii) La solicitud de que se utilice 56,13% como porcentaje de reconocimiento de inversiones, por ser el dato actualizado entregado por la GSF.

125. Adicionalmente, sobre el porcentaje de reconocimiento las aerolíneas consideran que en todo caso el porcentaje de reconocimiento a utilizar para la determinación del cargo de

²³ 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.

acceso de Oficinas Ejecutivas de Mantenimiento debe ser de **56,13%**, los Usuarios sustentan su pedido en el avance acumulado real de reconocimiento global del Proyecto de Ampliación al cierre del último ejercicio que corresponde a la información efectivamente reconocida por la GSF al 31 de diciembre de 2025.

126. Al respecto, cabe precisar, que si bien las aerolíneas se refieren a dicho porcentaje como una actualización del monto de inversiones reconocidas al 31 de diciembre de 2025, el porcentaje de 56,13% no representaría una actualización del porcentaje utilizado en la construcción de la variable *proxy* empleada para el Cargo de Acceso del servicio de Oficinas Ejecutivas de Mantenimiento, toda vez que el porcentaje que se observa en el cuadro resumen -alcanzado a través del Oficio N° 00009-2026-OGD-GG-OSITRAN- es equivalente al “Monto de inversión en Mejoras reconocido acumulado” dividido entre el “Presupuesto referencial del proyecto de ampliación”, mientras que el porcentaje considerado como variable *proxy* es equivalente al “Monto de inversión reconocida por el Ositrán” dividido entre el “Monto de inversión solicitada por LAP para reconocimiento”.
127. En efecto, de acuerdo con lo señalado por la GSF a través del Memorando N° 0426-2026-GSF-OSITRAN, el referido porcentaje de 56,13% corresponde a la sumatoria de las inversiones en mejoras reconocidas respecto al presupuesto referencial de cada una de las obras listadas, cuyo costo o valor final del contrato de cada una de estas obras se determinan en la Etapa de Desarrollo 8 - Conclusión formal del proyecto. Así, contrario a lo alegado por las aerolíneas, dicho porcentaje no puede ser tomado como una actualización del porcentaje empleado como variable *proxy* en el cálculo del Cargo de Acceso del servicio de Oficinas Ejecutivas de Mantenimiento.
128. Cabe indicar que, tal como fue señalado anteriormente, en el caso de la variable *proxy* empleada para el ajuste de las inversiones en la Propuesta del Ositrán, resultó consistente emplear el porcentaje de inversiones solicitadas por el Concesionario que cuentan con el reconocimiento formal del Regulador debido a que las inversiones proyectadas para el cálculo del Cargo de Acceso forman parte del total de inversiones del proyecto de ampliación del AIJC que, a solicitud de LAP, pasarán por el procedimiento de reconocimiento respectivo; así, al extrapolarse el resultado observado en aquellas inversiones que ya fueron solicitadas por LAP hacia el resto de inversiones del proyecto de ampliación del AIJC se buscaría aproximar los posibles montos de inversión reconocida correspondientes al servicio de Mantenimiento Ejecutivo.
129. Por tal motivo, contrario a lo señalado por las aerolíneas, el porcentaje de 56,13% no representaría una actualización del porcentaje utilizado en la construcción de la variable *proxy*, ni tampoco podría ser empleado como un sustituto de dicha variable en la Propuesta del Ositrán en tanto ambos porcentajes reflejan el cálculo de conceptos diferentes.
130. Sin perjuicio de lo anterior, debe destacarse que, en este punto las aerolíneas aunque cuestionan el empleo de la variable *proxy* para el ajuste de las inversiones, también plantean un porcentaje de reconocimiento de inversiones.
131. Como se ha explicado previamente, como parte de la evaluación del comentario formulado por las aerolíneas antes señalado, a través del Memorando N° 00041-2026-GRE-OSITRAN se formularon diversas consultas a la GSF. En atención a ello, la GSF remitió el Memorando N° 0426-2026-GSF-OSITRAN adjunto al cual remitió, entre otros, información sobre el porcentaje de inversiones del Concesionario que cuentan con el reconocimiento del Regulador, actualizada al 31 de diciembre de 2025²⁴, conforme al detalle presentado en el Anexo 1 del presente informe.
132. De la revisión de dicha información remitida por la GSF, se observa que LAP solicitó un reconocimiento de inversiones ascendente a USD 868 257 770,67, de lo cual el Ositrán

²⁴ Al respecto, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización señala que la información remitida mediante el Memorando N° 0426-2026-GSF-OSITRAN tiene como fecha de corte al 31 de diciembre de 2025, siendo el último reconocimiento de inversiones del 15 de diciembre de 2025.

ha reconocido un monto de USD 759 397 851,01, lo cual equivale al 87,46% del monto de inversión solicitada por LAP. En efecto:

$$\% \text{ Reconocimiento} = \frac{\text{Inversión reconocida}}{\text{Inversión solicitada}} = \frac{759\,397\,851,01}{868\,257\,770,67} = 87,46\%$$

133. Así, en vista de los comentarios formulados por las aerolíneas relativas a la información utilizada para emplear la variable *proxy*, teniendo en cuenta la etapa en la que se encuentra el presente procedimiento, y siguiendo el criterio empleado en la Propuesta del Ositrán, se considera pertinente incorporar la información sobre el porcentaje de inversiones del Concesionario que cuenta con el reconocimiento del Regulador actualizada al 31 de diciembre de 2025, para el cálculo del Cargo de Acceso en la siguiente sección de este informe. En consecuencia, **se acoge parcialmente el comentario presentado por los Usuarios Intermedios**.
134. Adicionalmente, 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.
135. Sobre el particular, considerando que, al igual que para el caso de la TUUA de transferencia, en la determinación del Cargo de Acceso que es materia del presente análisis se encuentra involucrada información de inversiones relacionadas con el proyecto de ampliación del AIJC que deberá pasar por el procedimiento de reconocimiento de inversiones respectivo, corresponderá también la revisión del cálculo del Cargo de Acceso por parte de esta Gerencia, una vez que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones correspondientes al proyecto de ampliación del AIJC, exclusivamente en lo referido al componente de inversiones.

IV.1.2. Comentarios sobre los componentes utilizados para el cálculo de la inversión directa

136. Los Usuarios Intermedios han formulado diversos cuestionamientos referidos a la valoración de la infraestructura destinada al servicio de mantenimiento preventivo (mantenimiento autoservicio), ubicada en la zona externa del edificio denominada Plot F. Estos argumentos se centran en (i) la supuesta inconsistencia de los costos unitarios de esta facilidad esencial, en especial en comparación con el costo unitario determinado para las facilidades esenciales que se ubican dentro del edificio terminal y (ii) una presunta falta de transparencia en la información proporcionada por el Regulador.
- (i) ***Sobre la base de valoración del m² del área para la prestación del servicio de mantenimiento y sus componentes técnicos***
137. Respecto de la valorización del metro cuadrado de inversión estimada para las áreas de mantenimiento autoservicio, las aerolíneas cuestionan que se ha obtenido un valor muy elevado en comparación con el metro cuadrado determinado para el edificio terminal y por lo tanto proponen una reasignación integral de los componentes asociados a dicha inversión. En particular, argumentan lo siguiente:

19. *Los terminales de pasajeros incorporan infraestructura altamente especializada, que incluye áreas de embarque y desembarque, sistemas avanzados de control y seguridad, equipamiento para el procesamiento de*

pasajeros, instalaciones comerciales, climatización integral, acabados de alto estándar y una elevada densidad de redes MEP (mecánicas, eléctricas y sanitarias) y TIC (tecnologías de información y comunicación). Estas exigencias incrementan sustancialmente el costo unitario de construcción, lo que explica que, **en términos comparativos, el costo por m² de un terminal sea sistemáticamente superior al de un almacén o infraestructura de mantenimiento dentro del mismo aeropuerto, no al revés.**

20. Por el contrario, las edificaciones destinadas a mantenimiento —como el Plot F— corresponden a estructuras de naturaleza industrial y funcional, orientadas al almacenamiento, manipulación de mercancías o soporte operativo. Estas instalaciones demandan especificaciones técnicas más simples, menores exigencias de acabados, sistemas MEP de alcance básico y una complejidad operativa considerablemente menor. En consecuencia, el costo por m² de este tipo de infraestructura es sustancialmente inferior al de un terminal de pasajeros, lo cual constituye un patrón reconocido en la industria aeroportuaria.

[El énfasis es de origen]

138. Por su parte, en cuanto a los componentes del presupuesto de inversión presentado por LAP, los usuarios intermedios señalan lo siguiente:

Con respecto al componente del MEP

26. Como se aprecia en la información remitida por OSITRAN, este componente se encuentra conformado por CLIMATIZACION, ELECTRICIDAD, PLOMERIA, SISTEMA CONTRA INCENDIOS y CORRIENTES DEBILES (ELV). Con la información que se tiene podemos asumir que estos componentes se encuentran en el valor del MEP que es reportado por OSITRAN en su modelo.

27. Para dimensionar las inversiones se debe partir del hecho, que en la zona de mantenimiento se almacena “carga seca” y “no peligrosa”, por ejemplo, ticketeras u otros utensilios que requieren las aerolíneas para operar. Pero en todos los casos, la carga no requiere de un tratamiento especial, como si sucede cuando se trata de almacenar carga peligrosa o perecible.

(...)

Como consecuencia, la eliminación de la climatización en determinados ambientes genera una disminución sustantiva en los costos de las instalaciones eléctricas, tanto en materiales como en mano de obra. Para tratar de cuantificar esta reducción se utilizará la información del Contratista de LAP que fue entregada por OSITRAN a las aerolíneas.

31. Con el fin de capturar, el hecho que el espacio en cuestión puede ser utilizado como almacén (que es el uso más frecuente), taller u oficina, y que no requiere contar con las mismas características del terminal, entonces, en primer lugar, procederemos a comparar el valor del M2 del MEP en la zona del terminal con respecto al Plot F. **Según se puede observar el costo del M2 en la zona Plot es de USD 977, mientras que en el terminal sólo es de USD 361, lo cual es económicamente viable por lo expuesto anteriormente.**

Para sincerar el valor del MEP, le descontamos la “climatización” (en el cuadro se observa en la columna denominada “Terminal Ajustado”) y la dividimos entre los M2, obteniendo que el costo por M2 es de USD 277.

(...)

Con respecto al componente ICT

32. En relación con este componente, corresponde precisar que **las áreas materia de análisis están destinadas exclusivamente al mantenimiento preventivo de**

aeronaves. Bajo las características con las que LAP propone arrendar dichos espacios, las aerolíneas no requieren la instalación de puntos de red ni puertos de conexión de datos. Ello se explica porque al interior de estas áreas se desarrollan actividades eminentemente operativas — vinculadas al soporte técnico y al mantenimiento de equipos— y no labores administrativas o tecnológicas que demanden infraestructura de conectividad estructurada.

Por tanto, **la inclusión de puntos de red o puertos de conexión en la estimación de inversiones carece de sustento técnico y no responde a las necesidades reales del servicio.** Por lo tanto, se debe retirar el valor del ICT.

Con respecto a los demás componentes

33. Respecto de los demás componentes incluidos en el presupuesto de inversiones, no es posible formular observaciones técnicas debido a que se desconoce el significado de los acrónimos empleados por el Regulador en la documentación remitida. La ausencia de definiciones, glosarios o descripciones mínimas impide identificar la naturaleza de cada concepto, su correspondencia con partidas reales de obra y, en general, su pertinencia dentro del modelo de costos (Ver Figura N° 12).

Figura N° 12

Disciplina	Superficie (m2)	Monto USD
DIS		65,000
CIV		126,523
EST		634,041
ARQ		454,035

Fuente y Elaboración: OSITRAN.

34. Sin perjuicio de lo anterior, y utilizando únicamente la información disponible a la que hemos tenido acceso, es posible inferir que los acrónimos DIS, CIV y EST hacen referencia a las actividades de diseño, obras civiles y arquitectura requeridas para la implementación del área de mantenimiento. En consecuencia, recurriendo nuevamente al archivo “Inversiones del Terminal.xlsm”, podemos estimar, en términos de metros cuadrados (M2), el valor asociado a estos componentes, asumiendo que dichas cuentas corresponden a movimiento de tierras, subestructuras, superestructura, juntas sísmicas y acero estructural³.

Se observa que el valor por M2 en el terminal asciende a USD 467, mientras que en el Plot F alcanza los USD 631, excluyendo la cuenta ARQ, la misma que se estima de forma separada. En atención a ello, reestimamos los valores en función del costo por M2 del terminal (...)

35. Con la información disponible se ha podido establecer un valor de USD 911 dólares por M2, que es menor que el costo del M2 en el terminal de pasajeros, lo cual hace consistente las estimaciones realizadas (Ver Cuadro N° 3.1, N° 3.2 y N° 3.3).

Cuadro N° 3.1: Estimación de las Inversiones para el Servicio en Cuestión

Disciplina	Superficie (m2)	Monto USD	Ratio
DIS		31,032	
CIV		60,404	
EST		302,701	
ARQ		161,103	
MEP		362,105	
ICT		-	
Subtotal		917,345	
Otros Costos del contratista	30%	275,204	
Costo Directo Total	1,308.67	1,192,549	911.27

Fuente: OSITRAN. Elaboración: AETAI

[El énfasis es de origen]

139. Tal como se aprecia, los Usuarios Intermedios sostienen que el costo por metro cuadrado asignado a la edificación ubicada en el denominado Plot F que asciende a USD 2 635 no es coherente con la premisa de que una edificación exterior, destinada a funciones de

soporte operativo, no puede superar bajo ningún criterio técnico el valor unitario del edificio terminal de pasajeros (USD 1 812), el cual posee mayores exigencias constructivas, estándares de diseño y niveles de acabado significativamente superiores. A criterio de las aerolíneas, las áreas del Plot F corresponden a estructuras de naturaleza industrial y funcional que demandan especificaciones técnicas más simples y sistemas de alcance básico, en contraste con la infraestructura altamente especializada y la elevada densidad de redes que caracteriza al edificio procesador de pasajeros.

140. Bajo esta lógica, los Usuarios Intermedios proponen una reestimación integral de la base de inversión del servicio, sugiriendo:
- La exclusión del 100% de los componentes de **ICT**, alegando que las áreas de mantenimiento no requieren puntos de red ni puertos de datos para su operación.
 - Una reducción sustancial del rubro **MEP**, pues proponen reemplazar el valor asignado al Plot F por el ratio observado para ese mismo componente en el edificio terminal, retirando del presupuesto de MEP del terminal los costos relacionados con la climatización por considerar que el almacenamiento de “carga seca” no demanda tales sistemas.
 - Asimismo, plantean cambios en los demás conceptos que integran el presupuesto, identificando y analizando de manera individual las categorías de **Diseño (DIS)**, **Obras Civiles (CIV)** y **Estructuras (EST)**, sobre las cuales proponen aplicar los ratios de costo directo observados en el edificio terminal (USD 467 por m²) en sustitución de los valores del Plot F. Finalmente, proponen un valor de **Arquitectura (ARQ)** de USD 347 por m².
141. Respecto al cuestionamiento sobre la supuesta inconsistencia entre el costo unitario del edificio terminal y el de la edificación en el Plot F, se considera importante precisar la naturaleza metodológica de cómo se llegó al valor de USD 1 812 por m² utilizado como referencia por las aerolíneas.
142. Contrariamente a lo sostenido por los Usuarios Intermedios, dicho monto no representa el costo promedio constructivo de la totalidad del terminal de pasajeros, sino que constituye un ratio depurado y específico determinado para aquellas áreas internas donde se ubicarán algunas facilidades esenciales como Oficinas Ejecutivas de Mantenimiento, entre otras. En efecto, conforme se detalla en el Anexo 4 del Informe N° 130-2025-GRE-OSITRAN que contiene la Propuesta de cargo de acceso de la referida facilidad esencial, dicho valor es el resultado de un proceso de depuración técnica que partió de una inversión bruta en infraestructura de USD 675 966 008, a la cual se le aplicaron deducciones exhaustivas por conceptos que no guardan relación con el servicio de oficinas o almacenes internos, tales como: puentes de embarque fijos - PLB), (ii) señalética vinculada a la TUUA, y (iii) componentes de MEP y componente de ICT no atribuibles a las facilidades esenciales.
143. Bajo este esquema metodológico, el ratio base resultante de USD 1 641 por m² fue incrementado únicamente por la incidencia proporcional de las inversiones transversales (MOU, *Design*, *Early Works* y *Site Management*), consolidando así el valor final de USD 1 812 por m².
144. No debe perderse de vista que el Edificio Terminal constituye una infraestructura de naturaleza compleja y multipropósito, diseñada para soportar una multiplicidad de servicios de forma simultánea, que abarcan desde el procesamiento de pasajeros y equipaje hasta actividades comerciales y operativas de diversa índole. Debido a esta heterogeneidad funcional, la recuperación de la inversión en el terminal no recae sobre un único concepto tarifario, sino que se distribuye a través de un esquema de remuneración diversificada.

Bajo este esquema, el Concesionario recupera su capital mediante: tarifas reguladas orientadas al pasajero final, diversos cargos de acceso por el uso de facilidades esenciales para aerolíneas, y precios libres derivados de la explotación de áreas comerciales.

145. Esta coexistencia de servicios y fuentes de ingreso conlleva a que en el cálculo del valor del edificio de pasajeros se haya llevado a cabo un proceso de segregación y depuración técnica de los costos. Conforme a los principios de eficiencia y no duplicidad previstos en el REMA, se deben detraer de la base de inversión del terminal todos aquellos activos que ya cuentan con una fuente de retribución específica o que no guardan una relación de causalidad directa con el servicio que se pretende tarificar.
146. En consecuencia, el valor de USD 1 812 por m² que las aerolíneas utilizan como referente comparativo no representa el costo directo de construcción del terminal, pues es el resultado de restar de la inversión bruta de una masa de activos no atribuibles, ajustándola para reflejar únicamente la porción de infraestructura que debe ser remunerada específicamente a través de los cargos de acceso de las facilidades esenciales ubicadas dentro del edificio procesador y los diques.
147. De otro lado, respecto a la propuesta de reestructuración integral de la base de inversiones planteada por los Usuarios Intermedios, este Regulador ratifica la validez de los montos consignados en la Propuesta debido a que estos provienen de un presupuesto de construcción específico y exclusivo para las áreas de mantenimiento ubicadas en el denominado Plot F. A diferencia de las áreas internas del terminal, el presupuesto para el Plot F, desarrollado por el contratista principal Inti Punku por un monto total de USD 3 448 231,47, constituye la mejor información disponible, al ser una proyección directa del costo real en el que incurre el Concesionario para proveer esta infraestructura, la cual fue verificada físicamente en la visita de inspección del 22 de noviembre de 2024.
148. En ese sentido, la pretensión de los Usuarios Intermedios de sustituir estos valores por ratios derivados del edificio terminal no resulta técnicamente sustentable ni metodológicamente consistente. Es preciso recordar que el valor de USD 1 812 por m² del terminal no es un costo de obra promedio, sino un ratio depurado para áreas específicas de oficinas. Intentar trasladar tal resultado a una edificación de uso único como el Plot F desnaturalizaría el cálculo.
149. Asimismo, la propuesta de reestructuración integral de las aerolíneas carece de coherencia regulatoria al basarse en la "finalidad operativa" (almacenamiento de carga seca) para exigir el retiro de componentes técnicos esenciales. Bajo el Principio de Causalidad, la remuneración del activo debe responder a la naturaleza técnica de la infraestructura efectivamente construida; los costos en rubros como MEP e ICT son generados por las especificaciones estructurales y los estándares de seguridad y protección contra incendios exigidos en el recinto aeroportuario, y no por el uso que el arrendatario opte por darle al espacio. Por tanto, valorar un edificio de concreto y sistemas integrados bajo la estructura de costos de un "almacén simple", como sugieren las aerolíneas de USD 911 por m² subestimaría la inversión real y podría comprometer la sostenibilidad financiera del servicio.
150. Por lo expuesto, **se desestiman los comentarios** planteados por las aerolíneas en el extremo de reestimar el valor de la inversión de las áreas de mantenimiento autoservicio en función de la información de inversión del Terminal.

(ii) Sobre la supuesta falta de transparencia y el uso de acrónimos

151. En su documento de comentarios de febrero de 2026, los Usuarios Intermedios denuncian que la propuesta del Regulador carece de sustento técnico verificable al incorporar diversos acrónimos (como DIS, CIV, EST y ARQ) sin detallar su significado ni su correspondencia con los componentes del proyecto. Sostienen que no cuentan con información que permita identificar la procedencia de los valores de inversión, dado que la

documentación no contendría las partidas, subpartidas ni los desagregados necesarios. Según las aerolíneas, esta supuesta omisión de información limitaría de manera sustantiva su capacidad para formular una opinión técnica debidamente fundamentada y alineada con los presupuestos reales de la obra.

23. *Mediante la **Carta N° 008-2026-GG/AETAI**, de fecha 20 de enero de 2026, AETAI solicitó a OSITRAN que precisara la metodología utilizada para obtener la información de inversiones asociada al servicio materia de análisis. No obstante, **hasta la fecha de elaboración del presente informe, el Regulador no ha proporcionado respuesta alguna a dicho requerimiento**. Esta ausencia de información limita de manera sustantiva la posibilidad de formular una opinión técnica debidamente fundamentada. En la citada comunicación, AETAI advirtió que los cuadros de inversiones presentados por OSITRAN carecían de sustento por dos motivos principales:*
 - a. *La propuesta del Regulador incorpora diversos acrónimos sin detallar su significado ni su correspondencia con los componentes del proyecto; y*
 - b. *No se cuenta con información que permita identificar la procedencia de los valores de inversión incluidos en el modelo, dado que la documentación entregada no contiene las partidas, subpartidas ni desagregados que conforman cada componente de inversión.*
 24. *En consecuencia, las inversiones consideradas por OSITRAN no han sido verificadas y su cálculo o estimación por parte de LAP presenta un nivel significativo de incertidumbre. A pesar de estas deficiencias, el Regulador incorpora dichos montos en el flujo de caja del cargo de acceso, trasladando su impacto económico a los usuarios intermedios. Esta práctica incrementa de manera considerable el riesgo regulatorio, pues obliga a los usuarios a asumir cargos de acceso que carecen de una justificación técnica y económica verificable, reflejando únicamente la posición monopólica del Concesionario en la provisión del servicio.*
 25. *En este escenario se realizará un esfuerzo por aproximar las inversiones del servicio utilizando la información contenida en los presupuestos del Contratista de LAP que fueron remitidos por OSITRAN a AETAI. Sin embargo, es necesario enfatizar que este ejercicio no subsana la omisión del Regulador de presentar la información completa, consistente y verificable que permita formular comentarios más precisos y alineados con los presupuestos reales del proyecto.*
152. En relación con dicho argumento, se debe tener en cuenta que el requerimiento de los Usuarios Intermedios fue atendido por este Regulador mediante el Oficio N° 0029-2026-GRE-OSITRAN. Si bien dicha comunicación fue notificada con posterioridad a la fecha de emisión del informe de comentarios de las aerolíneas, el contenido de este documento ratificó que el significado de los acrónimos empleados (**Diseño, Civil, Estructuras y Arquitectura**) coincide con los conceptos estándar de la industria que el Regulador ha venido utilizando en los diversos procedimientos de determinación de cargos para el Nuevo Terminal.
 153. Es importante añadir que en el numeral 34 de su propio documento de comentario, AETAI manifiesta textualmente que, a partir de la información a la que tuvo acceso, “es posible inferir que los acrónimos DIS, CIV y EST hacen referencia a las categorías de Diseño, Civil y Estructuras, respectivamente”. Este reconocimiento explícito demuestra que la terminología empleada en la propuesta era conocida para los usuarios y que su interpretación resultó ser correcta y coincidente con la respuesta del Regulador, lo que anula cualquier alegato de error o confusión que pudiera haber afectado su análisis.
 154. En efecto, los Usuarios Intermedios pudieron analizar el modelo económico de la Propuesta de Ositrán y propusieron ajustes específicos sobre cada uno de los componentes y llegaron a formular una propuesta de cargo alternativa y detallada. Ello

confirma que los usuarios contaron con los elementos necesarios para auditar la base de activos y ejercer su derecho de contradicción.

155. Finalmente, cabe destacar que el uso de estos acrónimos guarda consistencia con la estructura de los presupuestos de obra del contratista principal y con la información técnica compartida en otros procedimientos simultáneos (como el de Oficinas Ejecutivas y Equipaje Rezagado, entre otros). Tal es así que los usuarios comprendieron el alcance de las siglas y que su propuesta económica alternativa se basó en una interpretación correcta de los datos.
156. Por tanto, **se desestiman los argumentos de las aerolíneas** en el extremo de que haya existido una limitación sustantiva a su capacidad de defensa.

IV.1.3. Comentarios sobre el cálculo de las inversiones indirectas

157. Las aerolíneas plantean el uso de un ratio alternativo para la estimación de la inversión indirecta, el cual, a su criterio, debería ascender a 11,4% según sus estimaciones basadas en información procedente de las inversiones en el Terminal. En particular, plantean lo siguiente:

- 15 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 FEP	LEVEL 1 (BUDGET CODE)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total (Forecast)
Costo Directo										
A-20-P099.59	Contingencia del proyecto de expansión	0	0	0	0	0	0	20,534	0	20,534
A-20-P096	Ejecución									
A-20-P096.01	Trabajos tempranos	17,990	21,511	474	0	-1	0	-304	0	20,571
A-20-P096.05	Desarrollo del Diseño	3,995	0	0	0	0	0	0	0	3,995
A-20-P096.06	Desarrollo del Diseño	63,853	25,372	8,511	4,358	-587	0	402	0	103,159
A-20-P096.10	Lado Aire	0	39,058	151,438	128,168	27,640	4,107	0	0	340,812
A-20-P096.29	Lado Tierra	0	0	5,162	171,246	421,600	467,520	101,354	0	1,167,282
A-20-P096.07	Interfase	944	334	13,373	1,250	-26	237	-508	0	15,515
A-23-P096.08	INTEGRATION	0	0	0	0	38	3,708	4,133	0	7,961
		86,782	87,876	179,889	305,062	447,683	475,982	125,864	0	1,760,140

Fuente y Elaboración: LAP

- 16 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	70,908
A-20-P001.62	LAP-ADP NON-LABOR RELATED	2,552	1,385	1,446	2,337	1,987	1,965	1,575	803	14,947
A-20-P001.63	CONSULTANTS & CONTRACT SERVICES	19,160	3,912	3,904	5,213	6,862	9,335	6,534	2,361	56,351
A-20-P001.64	MISCELLANEOUS OTHER COST	151	36	252	377	256	1,110	630	65	2,876
A-20-P099.99	Owners (LAP/Report) Costs	3,792	671	813	854	983	29	385	383	7,969
A-20-P004.04	Concept & Preliminary Design	6,439	0	0	0	0	227	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	Planificación y aprobación Municipal/Medioambientales	1,270	452	306	300	328	457	1,192	353	4,708
A-20-P067.67	Puesta en servicio	0	0	138	413	155	26	21	0	733
A-20-P005.08	CRAT	0	0	0	0	5	945	875	0	1,825
A-20-P012.12	CONTRAM Supervision	0	110	1,912	4,103	6,995	12,334	10,200	25,997	59,652
A-23-0010.00	Master Planning	0	0	0	1,076	0	0	0	0	1,076
		52,281	13,580	18,980	30,559	30,823	39,997	33,860	30,314	250,979
Total Inversión										
		138,983	101,182	197,879	335,661	478,506	515,979	159,723	30,314	1,958,238
Total Inversión acumulada										
		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%

- 17 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

158. Tal como se aprecia los Usuarios Intermedios sustentan su propuesta de porcentaje para el cálculo de las inversiones indirectas asignados al servicio de arrendamiento de áreas de mantenimiento autoservicio, sin tomar en cuenta las diferencias entre los cálculos de la inversión de la infraestructura denominada Plot F y las estimaciones de inversión que este Regulador ha realizado para otras infraestructuras ubicadas dentro del edificio del terminal.
159. En efecto, en procedimientos de determinación de cargos de acceso relativos a facilidades esenciales desarrollados por Ositrán de manera simultánea al presente procedimiento (como el caso de oficinas operativas o de mantenimiento ejecutivo), las aerolíneas han cuestionado la inclusión de "inversiones transversales" (tales como el MOU, *Design, Early Works* y *Site Management*), alegando una supuesta duplicidad con el *markup* del contratista. No obstante, para el caso de las Áreas de Mantenimiento Autoservicio en el Plot F, no se contempla el concepto de inversiones transversales. Por tanto, los argumentos de los Usuarios Intermedios planteados en esos otros procedimientos sobre una presunta duplicidad de conceptos carecen de objeto en este procedimiento, pues como se ha señalado antes, la base de inversión para este servicio es específica y acotada a su realidad constructiva y en el presupuesto preparado por LAP no se incluyen dichos conceptos.
160. Las inversiones indirectas para las facilidades esenciales de mantenimiento autoservicio han sido estimadas mediante la aplicación de porcentajes fijos sobre las inversiones directas, los cuales están relacionadas con la gestión y supervisión del Proyecto de Ampliación del AIJC. Dichos porcentajes corresponden a: (i) LAP Project Management Office (PMO) (5%), (ii) CESEL-INECO (3.54%), (iii) CIP (1%) y (iv) Contingencias (10%), siendo CESEL-INECO, la entidad encargada de la supervisión externa contratada por Ositrán para velar por el cumplimiento técnico y contractual de las obras del AIJC.
161. En este punto, cabe precisar que la inclusión de partidas para PMO y supervisión independiente es una práctica común en proyectos de infraestructura de gran envergadura como es la ampliación del AIJC. Así pues, en contratos de tipo *greenfield*, la gestión profesional del proyecto (PMO) y la fiscalización técnica externa (Supervisión) son componentes indispensables para mitigar riesgos, asegurar estándares de calidad aeronáutica y garantizar la trazabilidad de los desembolsos ante la entidad reguladora. Por su parte, el porcentaje asignado a contingencias (10%) también es un concepto usual en la elaboración de presupuestos de obras que se encuentran en fase de ejecución, por lo que dichos porcentajes presentados por LAP fueron incluidos en la estimación del Cargo de acceso a fin de permitir la recuperación de dichos conceptos.
162. Por lo expuesto, **corresponde desestimar la propuesta** de los Usuarios Intermedios de utilizar un ratio de costos indirectos del 11,4% basado en promedios extraídos del presupuesto del edificio terminal.

IV.2. Comentario sobre la solicitud de recuperación anticipada del IGV de LAP planteado por los Usuarios Intermedios

163. 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:

"53. 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.

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

164. 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 Cargos de Accesos para alquileres de áreas de Mantenimiento Autoservicio presentada como parte de sus comentarios, se observa lo siguiente:

PAGO DE IGV 18.00%							
Crédito Fiscal Inicial		-94,130	-	-	-	-	-
Net IGV	94,130	123,833	39,095	39,055	39,014	38,972	9,386
IGV Ingresos		31,080	40,954	40,954	40,954	40,954	9,874
IGV Egresos - OPEX		-1,377	-1,860	-1,899	-1,940	-1,982	-488
IGV Egresos - CAPEX	-94,130		-	-	-	-	-
Recuperación Anticipada de IGV		94,130					
Crédito Fiscal Final	-94,130						
Pago IGV	-	29,703	39,095	-39,055	-39,014	-38,972	-9,386

165. 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 años²⁵.
166. Cabe precisar que, de acuerdo con el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 973²⁶, mediante resolución ministerial del sector competente se aprueba a las personas naturales o

²⁵ 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.]

²⁶ 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.

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° 973²⁷.

167. 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)”.
168. De este modo, si LAP se acoge al RERAIGV, este beneficio financiero sí tiene un efecto en la determinación de pago del IGV que se toma en cuenta en los flujos de caja, por lo que, con el fin de contar con mayores elementos de 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).
169. 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).
170. 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,

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.]

²⁷ De acuerdo con los artículos 7 y 8 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 973:

Artículo 7.- Monto y periodicidad de solicitudes de devolución

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

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

[El énfasis es de origen.]

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)”.

171. 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 Nueva Propuesta del Ositrán

172. 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° 00129-2025-GRE-OSITRAN:
- Para el Plan de inversiones ajustadas por el porcentaje de reconocimiento de inversiones, se considerará el porcentaje de 87,46% de acuerdo con la información contenida en el Anexo 1 del Memorando N° 0426-2026-GSF-OSITRAN.

173. A continuación, se procederá a incorporar en el cálculo la modificación antes indicada.

a) Porcentaje de reconocimiento de inversiones

174. De acuerdo con el análisis efectuado en la sección anterior, la información contenida en el Anexo 1 del Memorando N° 0426-2026-GSF-OSITRAN representa la mejor información disponible sobre el porcentaje de inversiones solicitadas por LAP que cuentan con el reconocimiento del Ositrán a la fecha del presente informe, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso se empleará el porcentaje de reconocimiento de inversiones de 87,46% como variable proxy para el ajuste del plan de inversiones correspondiente al servicio bajo análisis. De esta forma, se obtienen los montos proyectados en la siguiente tabla.

Tabla 13
Inversiones ajustadas para las Áreas de Mantenimiento preventivo autoservicio

Concepto	Inversiones	Factor de Ajuste	CAPEX Ajustado
Inversiones directas USD	2 418 218	87,46%	2 114 973
Inversiones indirectas USD	472 520	87,46%	413 266
Inversión total – Área de mantenimiento	2 890 737		2 528 239

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

175. A partir de lo anterior, 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.

Tabla 14
CAPEX y depreciación para el servicio de alquiler de áreas de mantenimiento (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de activos de capital	0	0	0	0	0	0	0
Plan de inversiones	2 528 239	0	0	0	0	0	0
Valor de Recupero							1 732 166
Depreciación		120 829	159 214	159 214	159 214	159 214	38 386

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

b) Flujo de Caja Económico

176. 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 Anexo 2 del Informe N° 0129-2025-GRE-OSITRAN.

Tabla 15
Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas demandadas anual, m2		8 358	11 013	11 013	11 013	11 013	2 655
Cargo		93,56	93,56	93,56	93,56	93,56	93,56
Ingresos Brutos		781 980	1 030 407	1 030 407	1 030 407	1 030 407	248 427
Retribución al Estado	46,511%	-363 707	-479 253	-479 253	-479 253	-479 253	-115 546
Aporte por Regulación	1,00%	-7 820	-10 304	-10 304	-10 304	-10 304	-2 484
Ingresos Netos		410 454	540 850	540 850	540 850	540 850	130 397
Costos							
Seguro		-2 487	-3 358	-3 429	-3 503	-3 579	-882
Fee Operador		-170	-229	-234	-239	-244	-60
Costo Directo		-2 657	-3 587	-3 663	-3 742	-3 823	-942
Costo Indirecto		-4 724	-6 378	-6 513	-6 653	-6 797	-1 674
Costo No imputable		-1 937	-2 616	-2 671	-2 729	-2 788	-687
Costos de Operación		-9 318	-12 581	-12 846	-13 123	-13 408	-3 303
Net IGV	-455 083	139 379	183 613	183 574	183 533	183 491	44 229
Pago de IGV	0	0	0	-51 484	-183 533	-183 491	-44 229
Pago de IR		-72 600	-95 585	-95 517	-95 445	-95 371	-22 975
Flujo de caja operativo	-455 083	467 915	616 298	564 578	432 283	432 072	104 119
Inversión realizada	-2 528 239						
Plan de Inversiones			0	0	0	0	0
Recuperación de la Inversión							1 732 166
Flujo de caja económico	-2 983 322	467 915	616 298	564 578	432 283	432 072	1 836 285
WACC	9,77%						
VAN	-						

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

V.2. Cargo de Acceso aplicable

177. El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas – Mantenimiento Autoservicio que hace que el VAN de los flujos de caja económicos sea cero ascienden a USD 93,56 por m² (sin IGV), respectivamente.

178. 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”.

179. En ese sentido, en la siguiente tabla se muestran los cargos de acceso propuestos por LAP, según consta en las actas notariales del proceso de negociación; las propuestas remitidas en el marco de la Solicitud de mandato de acceso, y los cargos de acceso calculados por el Regulador. Cabe indicar que, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargos de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable inferir que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto de los Cargos de Acceso, no existiría fundamento para asumir que estos plantearían montos superiores a los propuestos por LAP. En consecuencia, resulta jurídicamente válido tomar dichos montos como límite para efectos de la aplicación del artículo 99 del REMA.
180. Por lo tanto, la propuesta de Cargos de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Áreas de mantenimiento autoservicio) en el AIJC asciende a USD 54,60 por m² (sin IGV) correspondiente a la propuesta de cargo de acceso planteada por LAP en el curso de las negociaciones, según consta en las actas notariales.

Tabla 16
Propuestas de Cargo de Acceso para Áreas de Mantenimiento Autoservicio USD por m²

Cargos (USD por m ²)	Proceso de Negociación	Solicitud Mandatos de acceso		Regulador		Límite Art 99 REMA
	LAP	LAP	Usuarios Intermedios	Propuesta	Final	
Area de mantenimiento autoservicio	54,60	117,57	-	97,00	93,56	54,60

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VI. CONCLUSIONES

181. En el presente informe se formula el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Áreas de mantenimiento autoservicio) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, 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.
182. En el marco del procedimiento establecido en el REMA para la emisión del Mandato de Acceso solicitado, en el Anexo 2 del Informe N° 00129-2025-GRE-OSITRAN, esta Gerencia formuló la propuesta de Cargos 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° 0029-2025-CD-OSITRAN.
183. En el marco del procedimiento, los Usuarios Intermedios formularon comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso en conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA, los cuales estuvieron circunscritos a las inversiones o base de capital y al régimen tributario del modelo.
184. 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° 00129-2025-GRE-OSITRAN:

- Para el Plan de inversiones ajustadas por el porcentaje de reconocimiento de inversiones, se considerará el porcentaje de 87,46% de acuerdo con la información contenida en el Anexo 1 del Memorando N° 0426-2026-GSF-OSITRAN.

185. De esta manera, luego de efectuar las modificaciones respectivas a la Propuesta del Ositrán contenida en el Anexo 2 del Informe N° 00129-2025-GRE-OSITRAN, y en aplicación de lo estipulado en el artículo 99 del REMA, para la prestación del Servicio Esencial de Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves y otras Áreas para Aerolíneas (Áreas de mantenimiento autoservicio) el cargo de acceso asciende a USD 54,60 por m² (sin IGV), monto que corresponde a la propuesta de cargos de acceso planteada por LAP en el curso de las negociaciones, según consta en las actas notariales.
186. 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

Se recomienda a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización elevar el presente informe para la consideración del Consejo Directivo del Ositrán, en el que se ha determinado el Cargo de Acceso aplicable a la Facilidad Esencial de Áreas de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves y otras Áreas para Aerolíneas (Áreas de mantenimiento autoservicio) de **USD 54,60 por m² (sin IGV)**.

Atentamente,

Firmado por

RICARDO QUESADA ORÉ

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

Visado por

MELINA CALDAS CABRERA

Jefa de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por

YESSICA OCHOA CARBAJO

Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT: 2026036548

ANEXO 1
INVERSIONES DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL AIJC QUE HAN CONCLUIDO CON
EL PROCEDIMIENTO DE RECONOCIMIENTO DE INVERSIONES (USD)

Expediente (ERM)	Nombre de la Mejora	Reconocimiento solicitados por LAP	Reconocimiento por Ositrán	Porcentaje ¹
1221-P005-01C	ACOMETIDA ELECTRICA CAMPAMENTO DE OBRA - FASE 0	\$ 116,267.74	\$ -	0.00%
1221-P005-02C	MEJORAS EN EL CAMPAMENTO DE OBRA	\$ 125,619.04	\$ -	0.00%
0322-P005-01C	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-P005-02C	SOTELO & ASOCIADOS S.A.C	\$ 72,300.12	\$ -	0.00%
0322-P005-01.1C	LINEA DE UTILIZACIÓN EN 60 KV (WP4)	\$ 6,692,052.04	\$ 6,692,052.04	100.00%
0522-P005.1C	LIMPIEZA Y PRERACIÓN DEL SITIO (WP1)	\$ 17,039,067.24	\$ 17,039,067.24	100.00%
0622-P005.1C	EJECUCIÓN DE PILOTES PARA LA TORRE DE CONTROL	\$ 1,065,492.77	\$ -	0.00%
0722-P005.1C	SUB-ESTACIÓN ELECTRICA PROVISIONAL 60 KV	\$ 1,684,003.73	\$ 1,684,003.73	100.00%
0322-P005-02C	CAMPAÑA GEOTÉCNICA - ZONA LAGUNAS	\$ 72,300.12	\$ 72,300.12	100.00%
1221-P005-01C	ACOMETIDA ELÉCTRICA CAMPAMENTO OBRA - FASE 0	\$ 79,062.09	\$ -	0.00%
1221-P005-02C	MEJORAS EN EL CAMPAMENTO OBRA 0	\$ 88,911.63	\$ -	0.00%
0522-P005-01C	CAMPAÑA GEOTÉCNICA ETAPA II CONSCO-0099	\$ 89,085.28	\$ 89,085.28	100.00%
1022-P005-01C	SOPORTE DE ICT Y DISEÑO DE SEGURIDAD	\$ 352,320.00	\$ 352,320.00	100.00%
0223-P005-03C	REVISIÓN ESTRUCTURAL SÍSMICA FASE 1-2, RFP WP3	\$ 46,375.00	\$ 46,375.00	100.00%
0523-P005-01C	DISEÑO LIMITE BATERIA WP2.2 POR RETIRO AMA Y TAXWAYS M&U	\$ 259,100.00	\$ 259,100.00	100.00%
0523-P005-01C	Soporte Topográfico Durante Trabajos Preliminares	\$ 31,332.46	\$ -	0.00%
0723-P005-01C	Campaña y Reportes Geotécnicos Lado Tierra (4400039166)	\$ 179,029.65	\$ 179,029.65	100.00%
0723-P005-02C	ICT Activo para Airside (WP2.3)	\$ 883,819.46	\$ 883,819.46	100.00%
0823-P005-02C	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-P005-02C	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-P005-03C	ICT Activo para Airside (WP2.3)	\$ 853,462.32	\$ 853,462.32	100.00%
1023-P005-01C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	\$ 5,041,401.82	\$ 5,041,401.82	100.00%
0923-P005-01C	Campaña Geotécnica-Etapa 2	\$ 8,782.05	\$ 8,782.05	100.00%
1123-P005-02C	ICT Activo para Airside (WP2.3)	\$ 200,817.00	\$ 200,817.00	100.00%
1123-P005-01C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2	\$ 13,718,884.02	\$ 13,718,884.02	100.00%
0124-P005-01C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	\$ 19,563,167.95	\$ 19,284,388.85	98.57%
0124-P005-02C	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-P005-01C	Paquete de Trabajo 2.1 - Edificios del Lado Aire - 1er Expediente	\$ 10,790,295.72	\$ 10,790,295.72	100.00%
0224-P005-02C	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-P005-03C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 3er Expediente	\$ 6,878,841.74	\$ 6,878,841.74	100.00%
0324-P005-04C	ICT Activo para Airside (WP2.3), (OS 4400040727), por Avance de Mejora	\$ 2,772,339.62	\$ 2,772,339.62	100.00%
0324-P005-03C	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-P005-05C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 4to Expediente	\$ 3,121,322.57	\$ 896,555.75	28.69%
0324-P005-02C	Paquete de Trabajo 2.1 - Edificios del Lado Aire - 2do Expediente	\$ 20,343,518.52	\$ 19,263,448.31	94.69%
0424-P005-01C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 5to Expediente	\$ 30,884,406.05	\$ 30,877,228.29	99.98%
0424-P005-02C	Paquete de Trabajo 2.1 - Edificios del Lado Aire - 3er Expediente	\$ 6,930,449.19	\$ 6,155,967.54	88.82%
0424-P005-04C	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-P005-03C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 6to Expediente	\$ 43,726,463.77	\$ 41,398,048.69	94.68%
0624-P005-02C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 7mo Expediente	\$ 94,400,901.17	\$ 81,811,820.99	86.66%
0824-P005-03C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 8vo Expediente	\$ 34,751,954.14	\$ 34,751,954.14	100.00%
0924-P005-02C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 9no Expediente	\$ 18,673,501.08	\$ 18,673,501.08	100.00%
0924-P005-01C	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-P005-01C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 10mo Expediente	\$ 19,337,481.12	\$ 19,337,481.12	100.00%
1224-P005-01C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 11avo Expediente	\$ 11,414,179.43	\$ 11,414,179.43	100.00%
0125-P005-01C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 12avo Expediente	\$ 29,117,865.72	\$ 29,117,865.72	100.00%
0325-P005-03C	Equipos PBSS - Landside, 1er Expediente	\$ 3,421,680.50	\$ 3,421,680.50	100.00%

Expediente (ERM)	Nombre de la Mejora	Reconocimiento solicitados por LAP	Reconocimiento por Ositrán	Porcentaje*
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%
0625-P006-01C	EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	\$ 32,241,490.98	\$ 31,226,827.89	96.85%
0925-P006-01C	EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	\$ 48,785,596.30	\$ 48,092,543.13	98.58%
0825-P006-01C	Adenda No 2 Contrato, diseño ingeniería, suministro y construcción a suma alzada (EPC) Paquete de trabajo 3	\$ 25,851,697.96	\$ 25,851,697.96	100.00%
1025-D400-01C	Concurso Contrato de EPC Comisaría PN	\$ 1,747,632.67	\$ 1,336,778.97	76.49%
1025-P006-02C	Adenda No 2 Contrato, diseño ingeniería, suministro y construcción a suma alzada (EPC) Paquete de trabajo 3	\$ 41,051,776.71	\$ 24,192,465.45	58.93%
1125-P006-01C	EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	\$ 54,781,820.31	\$ 26,301,724.94	48.01%
Total		\$ 868,257,770.67	\$ 759,397,851.01	87.46%

Nota: Información con fecha de corte al 31 de diciembre de 2025, siendo el último reconocimiento de inversiones del 15 de diciembre 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° 0426-2026-GSF-OSITRAN de fecha 04.03.2026).

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 inglés²⁸), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés²⁹), 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.

²⁸ *Weigthed Average Cost of Capital.*

²⁹ *Capital Asset Pricing Model.*

6. Para calcular el costo del capital propio, en la práctica regulatoria se utiliza el modelo CAPM de valoración de activos de capital. El modelo CAPM fue desarrollado por Sharpe (1964)³⁰, Lintner (1965)³¹ y Treynor (1961)³², sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)³³ 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)³⁴, 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.

³⁰ 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.

³¹ 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.

³² TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

³³ MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume 7, Issue 1. March 1952. Pages 77-91.

³⁴ GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports.

I. Tasa Libre de Riesgo

11. La tasa libre de riesgo representa el rendimiento que se espera obtener de un activo sin riesgo. Se considera que un activo es libre de riesgo cuando su rendimiento efectivo coincide constantemente con el rendimiento esperado, es decir, no presenta riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. En este sentido, en las últimas décadas, los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos (*T-Bonds*) han sido reconocidos globalmente como el principal activo seguro. Por lo tanto, de acuerdo con el criterio utilizado por el Ositrán en procedimientos anteriores, se empleará como *proxy* de la tasa libre de riesgo el promedio histórico del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.
12. Respecto al tipo de promedio a utilizar, ya sea aritmético o geométrico, no existe una norma específica que determine cuál de las dos opciones es superior. Al respecto, autores como Ross et al. (2012)³⁵ y Brealey et al. (2010)³⁶ 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)³⁷ 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%³⁸.

II. Prima por riesgo de mercado

15. Según Damodaran (2014)³⁹, 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

³⁵ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

³⁶ BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.:McGraw-Hill.

³⁷ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

³⁸ 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/>.

³⁹ DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

criterio empleado por el Ositrán en procedimientos anteriores ha sido utilizar el índice Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)⁴⁰.

18. En la siguiente tabla se presenta la diferencia entre el promedio aritmético de los rendimientos anuales del índice S&P 500 y el promedio aritmético de los rendimientos anuales de los T-Bonds a 10 años emitidos por el gobierno de los EE.UU., considerando el periodo 1928-2024.

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

Indicador	Promedio
Rentabilidad de mercado (S&P 500)	11,79%
Tasa libre de riesgo (T-Bond)	4,79%
Prima por riesgo de mercado	7,00%

Fuente: <http://people.stern.nyu.edu/adamodar/>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III. Prima por riesgo país

19. Según López-Dumrauf (2010)⁴¹, 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)⁴² 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)⁴³, en el cual se afirma:

⁴⁰ 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.

⁴¹ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

⁴² 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).

⁴³ MACROCONSULT (2007). "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP". Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

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

[El subrayado es nuestro.]

23. En este sentido, para calcular la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBIG+ Perú para el periodo de enero de 2023 a diciembre de 2024, obteniéndose una prima de riesgo país de 1,71%, como se muestra en la siguiente tabla⁴⁴.

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

Mes	2023	2024
Enero	207	170
Febrero	192	160
Marzo	204	153
Abril	202	154
Mayo	197	156
Junio	181	161
Julio	169	159
Agosto	167	170
Setiembre	169	163
Octubre	180	154
Noviembre	175	155
Diciembre	162	154
Promedio	171	

Nota: 100 puntos básicos es un 1%.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV. Riesgo sistémico (β)

24. El valor del parámetro β (en adelante, beta) refleja el riesgo sistemático específico de la empresa en relación con el riesgo de mercado. Según la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción respecto al mercado, basado en los cambios en los precios históricos. En este sentido, el beta puede interpretarse como el riesgo por el cual el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.
25. Existen tres metodologías para estimar este parámetro:
- **Empresas cotizadas:** Si la empresa cotiza en bolsa, el beta se estima como el coeficiente de correlación entre los rendimientos de la empresa y los del mercado. Es fundamental que el período de análisis sea suficientemente amplio, generalmente entre dos y cinco años, variando en función de la frecuencia de los datos (diaria, semanal o mensual), para asegurar una estimación adecuada del parámetro.
 - **Empresas no cotizadas (Beta contable):** Para empresas cuyas acciones no cotizan en bolsa, una alternativa es calcular el beta contable utilizando información de libros contables⁴⁵. Este enfoque evalúa la sensibilidad de los retornos contables de la empresa respecto al retorno promedio del mercado.

⁴⁴ 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.

⁴⁵ Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000; y, GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012).

- **Benchmarking (Empresas comparables):** En la práctica regulatoria, para empresas como LAP que no cotizan en bolsa, se emplea la metodología de benchmarking, o beta de empresa comparable. Esta metodología se basa en la selección de empresas comparables de acuerdo con criterios estandarizados, aunque los criterios en finanzas regulatorias pueden diferir de los usados en finanzas corporativas.

26. En procedimientos anteriores, Ositrán ha empleado la metodología de benchmarking para estimar el beta de empresas reguladas. Según Alexander et al. (1999)⁴⁶, 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
Københavns 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 respectiva⁴⁷.
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

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.

⁴⁶ 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.

⁴⁷ 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.

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*⁴⁸ proporcionado por el sistema.

31. Posteriormente, para eliminar la influencia del riesgo financiero específico de cada aeropuerto, se procedió a desapalancar cada beta. Este proceso se realizó utilizando la tasa impositiva efectiva (t) y el ratio deuda-patrimonio (D/E) de cada operador aeroportuario, con información al 31 de diciembre de 2024⁴⁹, 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 0,721⁵⁰.

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

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

Notas:

^{a/} Adjusted beta.

^{b/} Bloomberg code: EFF_TAX_RATE.

^{c/} Bloomberg code: TOT_DEBT_TO_TOT_EQY.

Fuente: Bloomberg®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. Estructura de capital

33. En cuanto a la determinación de las ponderaciones de deuda y capital, Chisari *et al.* (1999)⁵¹ señalan que existen dos métodos para calcular el nivel de apalancamiento y la

⁴⁸ Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente formula:

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

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

⁴⁹ 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).

⁵⁰ 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.

⁵¹ 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.

participación del capital propio en el capital total: i) Valor en libros y ii) Valor de mercado. Al respecto:

- **Valor en libros:** Su principal ventaja es la estabilidad a lo largo del tiempo y su disponibilidad para todas las empresas.
- **Valor de mercado:** Este enfoque presenta la desventaja de que la mayoría de las empresas no cotizan en bolsa, lo que dificulta el acceso a sus valores de mercado.

34. En este contexto, Chisari *et al.* (1999) destacan que, para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros. Por consiguiente, en el presente caso se emplearán los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario.
35. A la fecha de la elaboración de la presente Propuesta, la fuente de información financiera auditada que se dispone son los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023. Al respecto, en dicho documento se señala que, al cierre del ejercicio, la empresa presentó 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 (Bridge 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 2024⁵², toda vez que dicha fuente permite una aproximación a los valores que se observarían en los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024.

39. En la siguiente tabla se detallan las cuentas del balance de comprobación consideradas para la estimación de los montos de deuda (Préstamos y obligaciones de largo plazo) y capital (Patrimonio Neto), al mes de diciembre de 2023⁵³ 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 tabla⁵⁴.

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.

⁵² Información remitida mediante Carta N° C-LAP-GCF-2025-0005, recibida el 10.01.2025.

⁵³ 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.

⁵⁴ 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.

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

VI. Costo de la Deuda

41. Respecto al costo de deuda de LAP, considerando el enfoque prospectivo de la metodología aplicada en este procedimiento, así como la situación financiera de LAP al cierre de 2024, que incluye un contrato de préstamo de largo plazo para financiar las inversiones en Lado Aire y parte de Lado Tierra, el costo de la deuda se estimará como la tasa que refleje el costo total (*all-in cost*) asociado a dicho contrato. Esta tasa se calculará a partir del flujo de caja relacionado con la deuda contraída por la empresa, e incluirá tanto los desembolsos de principal como los pagos proyectados de amortización, intereses y otros costos derivados de la operación de financiamiento⁵⁵.
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 tabla⁵⁶. 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.

⁵⁵ 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.

⁵⁶ Dicha información fue remitida en el marco del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC; no obstante, su consideración en el presente procedimiento resulta relevante para efectos de la estimación del costo de deuda.

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

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

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Como puede observarse, la información remitida por LAP incluye tanto el préstamo "Puente" (*Bridge Loan*) como el préstamo "Mini-perm". Sin embargo, dado que el préstamo "Puente" fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo "Mini-perm", este último representa el financiamiento vigente y, por ende, el costo efectivo que enfrentará la empresa a futuro (puesto que los intereses y pagos del préstamo "Puente" ya no son una obligación futura). Por tanto, para reflejar de manera más precisa el costo de financiamiento en el horizonte de evaluación, corresponde excluir el costo del préstamo "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 futuros⁵⁷.
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 deuda⁵⁸, 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

⁵⁷ 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.

⁵⁸ Esto es, Desembolsos – (Amortización + Intereses + Comisión de compromiso + Costo de emisión de deuda).

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%⁵⁹, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla B-9 Cálculo del Costo de Deuda de LAP

Fecha	Desembolso de deuda (principal)	Amortización	Pago de intereses	Costo de emisión de deuda	Comisión de compromiso	Flujo neto de la deuda
31/12/2021	0,00	0,00	0,00	-1,04	0,00	1,04
31/03/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/09/2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2022	0,00	0,00	0,00	-15,49	0,00	15,49
31/03/2023	400,00	0,00	0,00	-15,23	-2,45	-382,32
30/06/2023	100,00	0,00	-7,69	-3,23	0,00	-89,07
30/09/2023	110,00	0,00	-9,59	0,00	0,00	-100,41
31/12/2023	120,00	0,00	-10,76	0,00	0,00	-109,24
31/03/2024	80,00	0,00	-12,26	0,00	-1,15	-66,59
30/06/2024	105,00	0,00	-13,69	0,00	-0,94	-90,37
30/09/2024	105,00	0,00	-15,22	0,00	-0,70	-89,08
31/12/2024	75,00	0,00	-16,55	0,00	-0,47	-57,98
31/03/2025	50,00	0,00	-17,31	0,00	-0,32	-32,37
30/06/2025	50,00	0,00	-17,85	0,00	-0,21	-31,94
30/09/2025	30,00	0,00	-18,37	0,00	-0,10	-11,53
31/12/2025	25,00	0,00	-18,57	0,00	-0,06	-6,37
31/03/2026	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00	18,89
30/06/2026	0,00	0,00	-18,94	0,00	0,00	18,94
30/09/2026	0,00	0,00	-18,91	0,00	0,00	18,91
31/12/2026	0,00	0,00	-18,89	0,00	0,00	18,89
31/03/2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2027	0,00	-5,73	-37,51	0,00	0,00	43,24
30/09/2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2027	0,00	-8,93	-37,37	0,00	0,00	46,30
31/03/2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
30/06/2028	0,00	-4,58	-38,75	0,00	0,00	43,34
30/09/2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
31/12/2028	0,00	-1 230,76	-38,78	0,00	0,00	1 269,54
Valor Presente Neto						0,00
Costo de deuda - Trimestral						1,78%
Costo de deuda - Anual						7,33%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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.

⁵⁹ La conversión de la TIR trimestral (1,78%) a tasa anual se realiza mediante la fórmula de capitalización:

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

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

Tabla B-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.

INFORME CONJUNTO N° 00045-2026-IC-OSITRAN

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

Asunto : Mandato de Acceso para prestar el servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Áreas de Mantenimiento - Autoservicio) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Referencia : Resolución de Consejo Directivo N° 00029-2025-CD-OSITRAN

Fecha : 06 de marzo de 2026.

Firmado por:
JIMENEZ CERRON
Tito Fernando FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026
14:17:20 -0500

Firmado por:
JARAMILLO
FRANCISCO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026
14:31:56 -0500

I. OBJETO

- 1.1 El objeto del presente informe es sustentar el proyecto de resolución para dictar el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) respecto a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio para prestar el servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJC) 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° 0052-2025-PD-OSITRAN.

II. ANTECEDENTES

- 2.1 Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0040-2022-CD-OSITRAN de fecha 23 de setiembre de 2022, se dictó el Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o Concesionario) a favor de diversas aerolíneas¹ con el fin de que estas puedan prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC); cuyo plazo de vigencia fue establecido hasta el 31 de diciembre de 2024, contemplando la posibilidad de extenderse el plazo hasta que se inicien las operaciones en el nuevo terminal, previa aprobación del Ositrán.
- 2.2 Después de una etapa de negociaciones, entre setiembre y diciembre de 2024, se recibieron solicitudes de emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial de Áreas de Mantenimiento – Autoservicio en el AIJCH, 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	FECHA DE SOLICITUD
1	2024111195	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.	06/09/2024
2	2024113472 2024113622	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.	11/09/2024
3	2024123310	UNITED AIRLINES INC.	01/10/2024
4	2024146899	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ	19/11/2024
5	2024150480	KLM - Compañía Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del Perú	26/11/2024
6	2024153454	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ	02/12/2024

Elaboración: GSF

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 14:34:28 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 14:27:15 -0500

Visado por:
ZAMORA BARBOZA, MARTHA
YSABEL
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 14:09:41 -0500

Visado por: ORTIZ VARIAS Cristian
Ricardo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 14:02:25 -0500

¹ Aeroméxico S.A, Latam Airlines Perú, United Airlines INC Suc Perú, y Copa Airlines Suc Perú.

- 2.3 Mediante Oficio N° 11007-2024-GSF-OSITRAN notificado el 16 de setiembre de 2024, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán (en adelante, GSF) notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentadas por las aerolíneas LATAM AIRLINES PERÚ S.A. (LATAM AIRLINES) y SKY AIRLINES PERÚ S.A.C. (SKY AIRLINES) por la Facilidad Esencial, entre otros, de Área de Mantenimiento - Autoservicio, 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 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° 12185-2024-GSF-OSITRAN notificado el 04 de octubre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentada por la aerolínea UNITED AIRLINES INC. (UNITED AIRLINES) por la Facilidad Esencial, entre otros, de Área de Mantenimiento - Autoservicio, 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 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 INC.
- 2.8 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.
- 2.9 Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0397, recibida con fecha 29 de octubre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso, entre otros, por el acceso a las facilidades esenciales de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio en el AIJC, en base a la solicitud de mandato de acceso de las aerolíneas LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES y UNITED AIRLINES INC.
- 2.10 Mediante Memorando N° 01645-2024-GSF-OSITRAN de fecha 04 de noviembre de 2024, se le 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 Áreas de Mantenimiento – Autoservicio de LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES INC y SKY AIRLINES a fin de que se sirva disponer el cálculo de los cargos de acceso respectivos
- 2.11 Mediante Memorando N° 01646-2024-GSF-OSITRAN de fecha 04 de noviembre de 2024, se le remitió a la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, GAJ) la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso para Áreas de Mantenimiento - Autoservicio de LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES INC y SKY AIRLINES, solicitando su participación para la elaboración de los informes conjuntos por las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.12 Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0411 de fecha 13 de noviembre de 2024, el Concesionario remitió un documento aclaratorio respecto a las áreas y cargos de acceso correspondientes al servicio de mantenimiento de aeronaves.
- 2.13 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.

- 2.14 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, **Áreas de Mantenimiento – Autoservicio** y Áreas de Mantenimiento Ejecutivo en el AIJC.
- 2.15 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.
- 2.16 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.
- 2.17 Mediante los Oficios N° 14778, 14784, 14785, 14786, 14787 y 14788-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 25 de noviembre de 2024, se notificó a las aerolíneas solicitantes del Mandato de Acceso y a LAP que la Gerencia General del Ositrán amplió el plazo para la elaboración del proyecto de Mandato de Acceso para acceder a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento – Autoservicio por quince (15) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el artículo 99 del Reglamento Marco de Acceso de la Infraestructura de Uso Público (REMA), contados a partir del 20 de noviembre de 2024. Siendo así, el plazo para remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso vencía el 12 de diciembre de 2024.
- 2.18 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, entre otros, de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto en el REMA.
- 2.19 Mediante Carta S/N de KLM - Compañía Real Holandesa de Aviación KLM Sucursal del Perú (KLM), recibida el 26 de noviembre de 2024, la aerolínea solicitó a Ositrán la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de Áreas de Mantenimiento – Autoservicio y Áreas de Mantenimiento Ejecutivo en el AIJC.
- 2.20 Mediante Oficio N° 15092-2024-GSF-OSITRAN de fecha 29 de noviembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentada por la aerolínea KLM por la facilidad esencial, entre otros, de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio, 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 a Ositrán la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de Counter, Oficinas Operativas, Equipaje Rezagado, Sistema HBS, Áreas de Mantenimiento – Autoservicio y Áreas de Mantenimiento Ejecutivo en el AIJC.
- 2.22 Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0577², recibida el 03 de diciembre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta

² LAP señala que la información compartida por la presente carta es la misma que ha compartido con su Carta N° C-LAP-GSC-2024-0397, del 29 de octubre del 2024

de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Área de Mantenimiento - Autoservicio en el AIJC, en base a la solicitud de mandato de acceso de las aerolíneas AMERICAN AIRLINES y KLM.

- 2.23 Mediante Memorando N° 01815-2024-GSF-OSITRAN de fecha 05 de diciembre de 2024, se le remitió a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandato de acceso para Áreas de Mantenimiento - Autoservicio de AMERICAN AIRLINES, KLM y AEROVÍAS DE MÉXICO a fin de que se sirva disponer el cálculo de los cargos de acceso respectivos.
- 2.24 Mediante Memorando N° 01814-2024-GSF-OSITRAN de fecha 05 de diciembre de 2024, se le remitió a la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, GAJ) la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso para Áreas de Mantenimiento - Autoservicio de AMERICAN AIRLINES, KLM 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, las de Área de Mantenimiento - Autoservicio.
- 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 Mandato de Acceso presentada por la aerolínea AEROVÍAS DE MÉXICO por la facilidad esencial, entre otros, de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio, 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 Áreas de Mantenimiento - Autoservicio, solicitados por LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES, KLM y AEROVÍAS DE MÉXICO. Asimismo, a través de dicha resolución se prorrogó en veinticinco (25) días hábiles 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. La indicada 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 Áreas de Mantenimiento - Autoservicio. 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-2024-0607³, 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 Área de Mantenimiento - Autoservicio en el AIJC, en base a la solicitud de mandato de acceso de la aerolínea AEROVÍAS DE MÉXICO.
- 2.30 Con fecha 23 de enero de 2025, la GRE emitió el Informe N° 00007-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio para prestar el servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas, a efectos que sea incorporado en el proyecto de mandato respectivo.

³ LAP señala que la información compartida por la presente carta es la misma que ha compartido con su Carta N° C-LAP-GSC-2024-0397, del 29 de octubre del 2024.

- 2.31 Mediante Informe Conjunto N° 00021-2025-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 Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (**Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio**).
- 2.32 Mediante Resolución de Presidencia N° 00017-2025-PD-OSITRAN, se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (**Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio**) 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.

Cuadro N° 02.
Usuarios solicitantes de Mandato de Acceso

Item	USUARIO INTERMEDIO	RESOLUCIÓN DE PD	OFICIO DE NOTIFICACIÓN	FECHA DE NOTIFICACIÓN
1	LATAM AIRLINES PERÚ S.A. (*)	N° 0017-2025-PD-OSITRAN	N° 0107-2025-PD-OSITRAN	31/01/2025
2	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.		N° 0108-2025-PD-OSITRAN	31/01/2025
3	UNITED AIRLINES INC SUCURSAL DEL PERU		N° 0109-2025-PD-OSITRAN	31/01/2025
4	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ		N° 0110-2025-PD-OSITRAN	31/01/2025
5	KLM - COMPAÑÍA REAL HOLANDESA DE AVIACIÓN KLM SUCURSAL DEL PERÚ		N° 0111-2025-PD-OSITRAN	31/01/2025
6	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ		N° 0112-2025-PD-OSITRAN	31/01/2025
7	LIMA AIRPORT PARTNERS		N° 00101-2025-PD-OSITRAN	31/01/2025

(*) Latam considera como fecha de notificación el 11.02.2025.

- 2.33 Mediante escritos recibidos entre el 5 y 20 de febrero de 2025, LAP y las aerolíneas solicitantes del mandato, pidieron una ampliación de plazo para remitir sus comentarios de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.34 Mediante Oficios N° 02301; 2303; 01947; 01976; 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 28 de febrero de 2025.
- 2.35 Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2025-0281 y Cartas S/N recibidas el 28 de febrero de 2025, LAP y las aerolíneas solicitantes del mandato, respectivamente, con excepción de AEROVÍAS DE MÉXICO, remitieron a Ositrán sus comentarios respecto del proyecto de Mandato de Acceso, dentro del plazo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.36 El 11 de abril de 2025, la GRE emitió el Informe N° 00070-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente al servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (**Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio**) en el AIJCH, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo.
- 2.37 Mediante la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN del 11 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00098-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00070-2025-GRE-OSITRAN, el Ositrán dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (**Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio**); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso.

- 2.38 Mediante los Oficios N° 00342, N° 00343, N° 00344, N° 00345, N° 00346, N° 00347 y N° 00341-2025-PD-OSITRAN, se notificó a LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES, KLM, AEROVÍAS DE MÉXICO y LAP, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00098-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00070-2025-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° 0052-2025-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° 0052-2025-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° 00342-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán cumplió con notificar adecuadamente, entre otras, la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-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 07 y 09 de mayo de 2025, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, UNITED AIRLINES y AMERICAN AIRLINES (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN.
- 2.42 Mediante el Oficio N° 06856-2025-GSF-OSITRAN, recibido el 15 de mayo de 2025, se trasladó a LAP los recursos de reconsideración presentados por las Aerolíneas en contra de la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-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° 06856-2025-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° 07436, N° 07437 y N° 07439-2025-GSF-OSITRAN del 29 de mayo de 2025, se solicitó a AMERICAN AIRLINES, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES y SKY AIRLINES, respectivamente, indicar si consideran que la emisión del informe que sustenta la resolución de los recursos de reconsideración constituye una situación de emergencia que requiera la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, en virtud del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.
- 2.45 Mediante el Oficio N° 07442-2025-GSF-OSITRAN, recibido el 29 de mayo de 2025, se solicitó a LAP indicar si considera que la emisión del informe que sustenta la resolución de los recursos de reconsideración constituye una situación de emergencia que requiera la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva; así como, 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-2025-00220, recibida el 29 de mayo de 2025, LAP presentó sus alegaciones u observaciones a los recursos de reconsideración presentados por los usuarios intermedios LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, UNITED AIRLINES y AMERICAN AIRLINES, conforme se le solicitó mediante el Oficio N° 06856-2025-GSF-OSITRAN.

- 2.47 Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-00226, recibida el 02 de junio de 2025, LAP solicitó se sirva considerar la emisión del informe que sustente la resolución de los recursos de reconsideración presentados por las Aerolíneas en contra de la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN, como una situación de emergencia.
- 2.48 Mediante las Cartas S/N, recibidas el 02 de junio de 2025, los usuarios intermedios LATAM AIRLINES y UNITED AIRLINES expresaron su posición respecto a si corresponde considerar sus recursos de reconsideración como una situación de emergencia.
- 2.49 El 14 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) emitió el Informe N° 00107-2025-GRE-OSITRAN, a través del cual analiza el extremo de los recursos de reconsideración referido a la determinación del cargo de acceso correspondiente al Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio) en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.
- 2.50 El 20 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe N° 00181-2025-IC-OSITRAN, a través del cual analizan el extremo de los recursos de reconsideración referido a las cláusulas específicas del Mandato de Acceso, recomendando que sea declarado infundado. Adicionalmente, en dicho informe se recomendó a la Gerencia General poner en consideración de la Presidencia Ejecutiva la emisión del pronunciamiento como una medida de emergencia.
- 2.51 Mediante el Memorando N° 00445-2025-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° 00107-2025-GRE-OSITRAN y N° 00181-2025-IC-OSITRAN, emitidos por la GRE, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de la Asesoría Jurídica, respectivamente.
- 2.52 Mediante proveído del 21 de agosto de 2025, recaído en el Memorando N° 00445-2025-GG-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva devolvió los documentos remitidos por la Gerencia General a fin de que sean elevados para aprobación del Consejo Directivo en su oportunidad.
- 2.53 Con fecha 02 de setiembre de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00197-2025-IC-OSITRAN que adjunta el Informe N° 00107-2025-GRE-OSITRAN que resuelve los recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN. Cabe precisar que los mismos fueron devueltos para que, de corresponder, se proceda a su actualización.
- 2.54 El 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) remitió a la GSF el Informe N° 00129-2025-GRE-OSITRAN, a través del cual analiza el extremo de los recursos de reconsideración referido a la determinación del cargo de acceso correspondiente al Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio) en el Nuevo Terminal del AIJC.
- 2.55 El 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00277-2025-IC-OSITRAN que adjunta el Informe N° 00129-2025-GRE-OSITRAN que analizan los recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN.
- 2.56 Mediante Oficio Circular N° 00007-2025-SCD-OSITRAN de fecha 19 de diciembre de 2025 se remitió a las partes la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2025-CD-OSITRAN de fecha 17 de diciembre de 2025, que declaró parcialmente fundados los recursos de reconsideración presentados por Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., United Airlines Inc. Sucursal del Perú y American Airlines Inc. Sucursal del Perú contra la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN, y en consecuencia dejó 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.

- 2.57 Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-0485 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 Áreas de Mantenimiento - Autoservicio, de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.58 Mediante Oficio N° 17204-2025-GSF-OSITRAN, de fecha 30 de diciembre de 2025, se le concedió a LAP la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.59 Mediante escritos recibidos entre el 5 y 7 de enero de 2026, las aerolíneas Latam Airlines Perú S.A., American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú solicitan que la notificación – entre otros – de la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2025-CD-OSITRAN sea realizada de forma completa, en específico que se remita el modelo de Excel que sustenta el cargo de acceso aprobado.
- 2.60 Mediante Oficio Circular N° 00004-2026-SCD-OSITRAN de fecha 05 de enero de 2026 se remitió a las partes – en forma complementaria – el modelo económico del cargo de acceso aplicable a la Facilidad Esencial de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio en el AIJC.
- 2.61 Mediante escritos recibidos entre el 5 y 7 de enero de 2026, las aerolíneas Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., 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, 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.
- 2.62 Mediante Oficios N° 00188; 00191; 00256; 00275 y 00295-2026-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.
- 2.63 Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2026-0029 recibido el 21 de enero de 2026, LAP presentó sus comentarios respecto a la nueva propuesta de cargo de acceso por el uso de la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio, a fin de que sean considerados en su evaluación por OSITRAN.
- 2.64 Mediante Cartas s/n recibidas entre el 02 y 03 de febrero de 2026, las aerolíneas Latam Airlines Perú 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 Áreas de Mantenimiento - Autoservicio.
- 2.65 Con fecha 06 de marzo de 2026, la GRE emitió el Informe N° 00040-2026-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio para prestar el servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo.

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 numeral 1 del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, señala que el Consejo Directivo ejerce la función reguladora respecto de la infraestructura de transporte de uso público de competencia del Ositrán, en tanto que el numeral 8 del citado artículo señala que es función del Consejo Directivo el emitir mandatos de acceso conforma a la normativa del Ositrán en la materia
- 3.6. El artículo 11 del 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.
- 3.7. 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.
- 3.8. 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

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 OSITRAN 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 REMA⁴
- 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.
- 4.6. Por otro lado, la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2025-CD-OSITRAN declaró parcialmente fundados los recursos de reconsideración presentados por Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., United Airlines Inc. Sucursal del Perú y American Airlines Inc. Sucursal del Perú contra la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-PD-OSITRAN, en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso.
- 4.7. Lo anterior implicó dejar sin efecto el cargo de acceso indicado en el numeral 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 Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Áreas de Mantenimiento – Autoservicio) dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-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° 0029-2025-CD-OSITRAN y los informes que la sustentaron, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 100 del REMA.
- 4.8. Cabe precisar que, de conformidad con lo resuelto por el Consejo Directivo de Ositrán mediante la Resolución N° 0029-2025-CD-OSITRAN, los comentarios a remitir al Ositrán solo

⁴ 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.”

deben recaer sobre la propuesta de cargo de acceso por el servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas, 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° 0052-2025-PD-OSITRAN.

- 4.9. Siendo así, mediante Oficio Circular N° 00007-2025-SCD-OSITRAN, notificado a las partes el 19 de diciembre de 2025, se les remitió copia de la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2025-CD-OSITRAN, del Informe N° 00129-2025-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00277-2025-IC-OSITRAN para su conocimiento y fines siendo así que el plazo para presentar sus comentarios y/o solicitar prórroga de plazo vencía el 08 de enero de 2026
- 4.10. No obstante, mediante escritos presentados entre el 5 y 7 de enero de 2026, las aerolíneas solicitaron que la notificación de la Resolución de Consejo Directivo N° 0029-2025-CD-OSITRAN se realice de forma completa, requiriendo la remisión del modelo de Excel que sustenta el cargo de acceso. En atención a ello, mediante Oficio Circular N° 00004-2026-SCD-OSITRAN recibido el 06 de enero de 2026, se remitió a las partes, de manera complementaria, el modelo económico del cargo de acceso aplicable a la Facilidad Esencial de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio en el AIJC.
- 4.11. En ese sentido, considerando que la notificación íntegra de la Resolución fue efectuada el 6 de enero de 2026, el cómputo del plazo para la presentación de comentarios se inició a partir del día hábil siguiente. En consecuencia, aplicando el plazo previsto en el REMA y la prórroga adicional de diez (10) días hábiles solicitada por las Partes, la nueva fecha de vencimiento para la presentación de comentarios venció el 03 de febrero 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:

Ítem	USUARIO INTERMEDIO	Recepción de Comentarios
1	LATAM AIRLINES	02/02/2026
2	UNITED AIRLINES	03/02/2026
3	AMERICAN AIRLINES	03/02/2026
4	AEROVÍAS DE MEXICO	03/02/2026
5	LIMA AIRPORT PARTNERS	21/01/2026

- 4.12. Como puede observarse, las Partes presentaron sus comentarios dentro del plazo establecido en el REMA.
- 4.13. Por lo expuesto, teniendo en consideración los comentarios remitidos por las partes y conforme al análisis efectuado, así como lo indicado por la GRE mediante Informe N° 00040-2026-GRE-OSITRAN, donde se establece el monto del cargo de acceso y su vigencia, 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° 0052-2025-PD-OSITRAN el Ositrán dictó el Mandato de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el nuevo terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Si bien el extremo referido a la determinación del cargo de acceso fue dejado sin efecto en la etapa recursiva del procedimiento, las demás condiciones de dicho mandato quedaron establecidas en dicha resolución.
- 5.2 En aplicación del artículo 100 del REMA, se remitió a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso en el extremo referido al cargo. Al respecto, tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios formularon sus comentarios sobre dicho proyecto dentro de los plazos establecidos para tal efecto en el REMA.

- 5.3 El cargo de acceso por la facilidad esencial de Áreas de Mantenimiento - Autoservicio para prestar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez conforme a lo indicado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante Informe N° 00040-2026-GRE-OSITRAN es de **USD 54,60 por m2**, sin incluir IGV, el cual tendrá la vigencia de las demás condiciones establecidas en el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0052-2025-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 Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Áreas de Mantenimiento - Autoservicio), en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 3.1 de la cláusula tercera del Anexo I del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0052-2025-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 Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Áreas de Mantenimiento - Autoservicio) en el AIJC, en el extremo referido al cargo de acceso.

Atentamente,

Firmado por
TITO JIMÉNEZ CERRÓN
Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica (e)
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
VÍCTOR ARROYO TOCTO
Jefe de Asuntos Jurídicos Regulatorios y
Administrativos
Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por
MARTHA ZAMORA BARBOZA
Abogada Senior
Gerencia de Asesoría Jurídica

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

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

Visado por
CRISTIAN ORTIZ VARIAS
Supervisor Económico Financiero
Jefatura de Contratos Aeroportuarios

N.T. 2026036631.