



Presidencia
del Consejo de Ministros

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



RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 0011-2026-CD-OSITRAN

Lima, 12 de marzo de 2026

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00044-2026-IC-OSITRAN de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica; y, el Informe N° 00041-2026-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, con fecha 05 de setiembre de 2024, Latam Airlines Perú S.A. (en adelante, Aerolínea o Usuario Intermedio) solicitó la emisión de Mandato de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, de Oficinas Operativas - Dique en el Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC), concesionado a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP), dando inicio al procedimiento administrativo para la emisión de mandato de acceso cuyo trámite se detalla en la sección antecedentes del Informe Conjunto N° 00044-2026-IC-OSITRAN;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 00015-2025-PD-OSITRAN, del 24 de enero de 2025, se aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue remitido a las partes estableciendo el plazo para la presentación de sus comentarios u objeciones al proyecto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 100 del REMA;

Que, luego de recibidos los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, mediante la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN, del 16 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00104-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00067-2025-GRE-OSITRAN, se dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de la Aerolínea para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que pueda prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas - Dique); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso;

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2025
12:59:35 -0500

Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2026 12:04:41 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2026 11:25:37 -0500

Visado por: JARAMILLO TARAZONA
Francisco FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2026 10:56:18 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 12/03/2026 10:36:29 -0500

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

Que, mediante la Carta S/N, recibida el 13 de mayo de 2025, la Aerolínea presentó recurso de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0025-2025-CD-OSITRAN de fecha 17 de diciembre de 2025 se declaró parcialmente fundado el recurso de reconsideración presentado por la Aerolínea contra la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-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° 00041-2026-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial materia del presente procedimiento, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo; asimismo, las Gerencias de Supervisión y Fiscalización, y de Asesoría Jurídica emitieron el Informe Conjunto N° 00044-2026-IC-OSITRAN que tiene por objeto sustentar el proyecto de resolución para dictar el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios; documentos referidos a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas - Dique) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez;

Que, con posterioridad a la revisión respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe N° 00041-2026-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00044-2026-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., para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que pueda prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas - Dique); 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° 0054-2025-PD-OSITRAN, en los siguientes términos:

MANDATO DE ACCESO

Anexo 1: CONDICIONES PARTICULARES

Cláusula Tercera: Cargo de acceso

3.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar a favor de LAP mensualmente, en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el arrendamiento del Área la suma de US\$ 57.25 (cincuenta y siete y 25/100 Dólares Americanos) por m2 al mes sin IGV por Oficinas Operativas Dique 1 y 64.80 (sesenta y cuatro y 80/100 Dólares Americanos) por m2 al mes sin IGV por Oficinas Operativas Dique 2.

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

Artículo 2.- Disponer la notificación de la presente Resolución, del Informe N° 00041-2026-GRE-OSITRAN que adjunta el modelo económico de sustento y del Informe Conjunto N° 00044-2026-IC-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L. y Latam Airlines Perú S.A.

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° 0054-2025-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° 00041-2026-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00044-2026-IC-OSITRAN, en el portal institucional del Ositrán ubicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe/ositrán).

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

Regístrese y comuníquese.

Firmado por

VERÓNICA ZAMBRANO COPELLO

Presidente del Consejo Directivo

Presidencia Ejecutiva

Visado por

JUAN CARLOS MEJIA CORNEJO

Gerente General

Gerencia General

Visado por

FRANCISCO JARAMILLO TARAZONA

Gerente de Supervisión y Fiscalización

Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Visado por

JAVIER CHOCANO PORTILLO

Jefe de la Gerencia de Asesoría Jurídica

Gerencia de Asesoría Jurídica

Visado por

RICARDO QUESADA ORÉ

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT: 2026039923

Informe N° 00041-2026-GRE-OSITRAN

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

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

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

Referencia : Informe N° 00127-2025-GRE-OSITRAN del 11.12.2026.

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 Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas) 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° 0054-2025-PD-OSITRAN.

II. ANTECEDENTES

1. El 02 de setiembre de 2024, mediante Carta S/N, la línea aérea LATAM Airlines, solicitó al Ositrán la emisión de Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas operativas – Dique) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez (en adelante, AIJC), de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 1: Solicitud presentada por LATAM Airlines

Número de trámite	Documento	Fecha de ingreso	Empresa
2024111184	Carta S/N	02.09.2024	LATAM Airlines Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

2. El 5 de noviembre de 2024, mediante el Memorando N° 01575-2024-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) remitió copia de la solicitud de Mandato de Acceso presentada por la referida línea aérea, así como copia de la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0377, de fecha 11 de octubre de 2024, remitida por Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario); con la finalidad de que la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, de acuerdo con sus competencias y funciones, formule y proponga el Cargo de Acceso correspondiente.
3. Mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de noviembre de 2024, en el marco de lo establecido en el artículo 99 del REMA, la GSF solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo por quince (15) días hábiles para la notificación a las partes de los Proyectos de Mandato de Acceso.
4. Mediante Memorando N° 00675-2024-GG-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2024, la Gerencia General otorgó la ampliación de plazo solicitada por la GSF hasta por un periodo de quince (15) días hábiles.
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, acompañados por representantes de LAP, a fin de conocer, entre otros, la nueva infraestructura relacionada con la Facilidad Esencial.

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 12:51:22 -0500

Visado por: ZAVALETA MEDINA Josue
Mack Linder FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 12:43:28 -0500

Visado por: CABANILLAS BUENDIA
Roberto Alexis FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 12:38:33 -0500

6. Mediante Memorando N° 00256-2024-GRE-OSITRAN, de fecha 5 de diciembre de 2024, se solicitó a la GSF que disponga una ampliación de plazo de veinticinco (25) días hábiles para emitir los proyectos de mandato de acceso. Al respecto, mediante Informe Conjunto N° 00203-2024-IC-OSITRAN, de fecha 12 de diciembre de 2024, la GSF y la Gerencia de Asesoría Jurídica recomendaron, entre otros, prorrogar en veinticinco (25) días hábiles adicionales el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para la notificación del proyecto de mandato de acceso que se encuentran en trámite.
7. Mediante Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN, de fecha 16 de diciembre de 2024, se dispuso, entre otros, prorrogar en veinticinco (25) días hábiles adicionales al plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de mandatos de acceso que se encuentran en trámite.
8. Mediante la Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN, de fecha 16 de diciembre de 2024, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dispuso, entre otros, prorrogar en veinticinco (25) días hábiles adicionales al plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de mandatos de acceso que se encuentran en trámite.
9. El 23 de enero de 2025, mediante el Informe N° 00005-2025-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos remitió a la GSF la propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas-Dique) en el AIJC.
10. El 29 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0015-2025-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas-Dique) en el AIJC (en adelante, el Proyecto de Mandato de Acceso) a favor de las líneas aéreas, sustentado en el Informe Conjunto N° 0018-2025-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 005-2025-GRE-OSITRAN.
11. Entre el 29 de enero y el 10 de febrero de 2025, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán notificó a LAP y a Latam Airlines Perú (en adelante, Latam) la Resolución de Presidencia N° 0015-2025-PD-OSITRAN y el Proyecto de Mandato de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

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

Número de trámite	Oficio N°	Fecha de recepción	Empresa
2025012562	0090-2025-PD-OSITRAN	29.01.2025	LAP
2025012607	0091-2025-PD-OSITRAN	10.02.2025	Latam Airlines Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

12. 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.
13. Entre el 05 y 10 de febrero de 2025, mediante diversas comunicaciones, LAP y Latam Airlines solicitaron al Ositrán una prórroga de diez (10) hábiles adicionales para remitir comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 3 Solicitudes de prórroga presentadas por las partes involucradas

Número de trámite	Carta	Fecha de ingreso	Empresa
2025016740	N° C-LAP-GSC-2025-0194	05.02.2025	LAP
2025025192	S/N	20.02.2025	Latam Airlines Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

14. Mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0276, recibida el 26 de febrero de 2025, LAP remitió el Memorándum N° M-GPF-GSC-2025-0009 con sus comentarios respecto al Cargo de Acceso propuesto.
15. El 7 de marzo de 2025, Latam Airlines Perú (Carta S/N del 07.03.25, NT: 2025033215) remitió el Informe “Comentarios a la propuesta de cargo de acceso de servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Oficinas Operativas- Dique) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), con comentarios respecto al Cargo de Acceso propuesto.
16. Recibidos los comentarios al Proyecto de Mandato, mediante la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN de fecha 16 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N°00104-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00067-2025-GRE-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de la aerolínea para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas-Dique); estableciendo las condiciones y el Cargo de Acceso respectivos.
17. El 13 de mayo de 2025, Latam Airlines Perú (Carta S/N, NT: 2025065111) presentó Recurso de Reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN.
18. Mediante el Memorando N° 0130-2025-GRE-OSITRAN del 10 de junio de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar sobre el monto de las inversiones de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que, a la fecha, han concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto solicitado por LAP y el monto reconocido por el Ositrán.
19. Mediante el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN de fecha 11 de junio de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información sobre el monto de las inversiones de la Ampliación del AIJC que a la fecha han concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto de inversión solicitado por LAP.
20. Mediante el Informe N° 00108-2025-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 la aerolínea.
21. Mediante el Memorando N° 0180-2025-GRE-OSITRAN del 22 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar si a la fecha hay inversiones nuevas que han finalizado con el procedimiento de reconocimiento de inversiones y, por lo tanto, si se tiene una actualización del porcentaje de reconocimiento de inversiones.
22. Mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN de fecha 26 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Memorando N° 00180-2025-GRE-OSITRAN.
23. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, de fecha 23 de noviembre de 2025, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) aplicable a los pasajeros en transferencia en el AIJC, en cuyo cálculo se consideró el porcentaje de reconocimiento de inversiones informado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización a través del Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN.

24. Mediante Proveído de fecha 26 de noviembre de 2025, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán solicitó actualizar el Informe N° 108-2025-GRE-OSITRAN considerando los criterios adoptados en la Resolución de Consejo Directivo N° 019-2025-CD-OSITRAN.
25. Mediante Proveído de fecha 26 de noviembre de 2025, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán solicitó actualizar el Informe N° 108-2025-GRE-OSITRAN considerando los criterios adoptados en la Resolución de Consejo Directivo N° 019-2025-CD-OSITRAN.
26. Mediante el Informe N° 00127-2025-GRE-OSITRAN del 11 de diciembre de 2025, se remitió a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán la actualización del Informe N° 00108-2025-GRE-OSITRAN, considerando el criterio aprobado por el Consejo Directivo del Ositrán mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN. En particular, en el referido informe se indicó que, en virtud del principio de verdad material y con el fin de garantizar la transparencia, objetividad y calidad técnica del procedimiento, corresponde dejar sin efecto el Cargo de Acceso aprobado mediante la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-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° 0025-2025-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° 0048-2025-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 Anexo 1 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. El 21 de enero de 2026, mediante Carta N° C-LAP-GALG-2026-0027, LAP remitió sus comentarios a la propuesta de cargo de acceso del Ositrán adjuntando el Memorando N° M-GPF-GALG-2026-0006. Por su parte, el 30 de enero de 2026, mediante Carta S/N (NT: 2026015295), Latam Airlines remitió sus comentarios a la propuesta de cargo de acceso adjuntando el documento "Comentarios a la Propuesta del Cargo de Acceso de Alquiler de Oficinas Operativas – Dique en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez".
29. 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.
30. Mediante el Oficio N° 0064-2026-PD-OSITRAN, notificado el 12 de febrero de 2026, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán solicitó a la SUNAT informar si la(s) solicitud(es) de devolución anticipada del IGV del "Proyecto de Expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Periodo Remanente - Nuevo Terminal de Pasajeros (Lado Tierra)" fue(ron) aprobada(s) y, de ser el caso, remitir una copia de las resoluciones y otros documentos que aprueban las dichas solicitudes.
31. Mediante 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.

32. Mediante Memorando N° 00041-2026-GRE-OSITRAN, de fecha 23 de febrero de 2026, esta Gerencia solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización algunas aclaraciones sobre el Oficio N° 00009-2026-OGD-GG-OSITRAN, mediante el cual se atiende un requerimiento de información de AETA.
33. Mediante Oficio N° 00051-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 25 de febrero de 2026, se realizaron diversas consultas a LAP referidas a inversiones, con la finalidad de contar con mayores elementos para el análisis de los comentarios presentados por las partes.
34. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2026-0076 (NT: 2026031084), recibida el 26 de febrero de 2026, LAP solicitó una extensión del plazo para la atención del requerimiento efectuado mediante el Oficio N° 00051-2026-GRE-OSITRAN. Al respecto, mediante el Oficio N° 0052-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 27 de febrero de 2026, se le otorgó al Concesionario una extensión de dos (2) días hábiles adicionales para dar atención a lo requerido por esta Gerencia.
35. Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0043 (NT: 2026034198), recibida el 03 de marzo de 2026, LAP atendió lo solicitado en el Oficio N° 00051-2026-GRE-OSITRAN.
36. Mediante Oficio N° 00055-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 03 de marzo de 2026, se solicitaron precisiones a la información presentada mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0043.
37. 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.
38. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2026-0082 (NT: 2026034908), recibida el 04 de marzo de 2026, LAP solicitó una extensión del plazo para la atención del requerimiento efectuado mediante el Oficio N° 00055-2026-GRE-OSITRAN. Al respecto, mediante el Oficio N° 00057-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 05 de marzo de 2026, se le otorgó al Concesionario una extensión de un (1) día hábil adicional para dar atención a lo requerido por esta Gerencia.
39. Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0047 (NT: 2026036059), recibida el 05 de marzo de 2026, LAP atendió lo solicitado en el Oficio N° 00055-2026-GRE-OSITRAN.

III. PROPUESTA DEL OSITRÁN

40. A continuación, se presenta la nueva propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial de Oficinas Operativas - Dique en el AIJC (en adelante, Propuesta del Ositrán), la cual formó parte del Anexo 2 del Informe N° 00127-2025-GRE-OSITRAN, y que fue puesta en conocimiento de LAP y las aerolíneas a fin de que puedan manifestar al Ositrán sus comentarios u objeciones, conforme a lo resuelto por la Resolución de Consejo Directivo N° 0025-2025-CD-OSITRAN.

III.1. MARCO NORMATIVO APLICABLE

41. 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.

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.

42. 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.
43. 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*).
44. Cabe subrayar, además, que el REMA privilegia la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso. En el presente caso, la actuación del Regulador se justifica al no haberse llegado a un acuerdo, entre otros, sobre el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas operativas-Dique) en el AIJC. En ese contexto, cabe destacar que el artículo 99 del REMA dispone que el Cargo de Acceso que fije el Ositrán se establecerá dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, siempre que consten en las respectivas actas de negociación.

III.2. FORMULACIÓN DEL CARGO DE ACCESO

45. Dada la información disponible a la fecha de elaboración de la presente Propuesta y las características económicas del Acceso a la Facilidad Esencial que es materia de análisis, se estima pertinente formular el Cargo de Acceso empleando la metodología de costos completamente distribuidos mediante un flujo de caja descontado, ello en línea con el criterio empleado para la determinación de cargos de acceso en procedimientos anteriores, ya que, como es frecuente en la industria de infraestructura de transporte, existen costos directos e indirectos derivados de la inversión en activos fijos que deben amortizarse en un periodo de varios años.
46. 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;

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.”

ello, en la medida en que representan la mejor aproximación a las condiciones que se presentarían en la operación de la nueva infraestructura.

a) Horizonte de evaluación

47. 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.
48. Al respecto, con base en lo observado en las propuestas de las partes, para la construcción y evaluación del flujo de caja descontado, en la presente Propuesta se considerará que la vigencia del Cargo de Acceso será de cinco (5) años, comprendidos desde el 30 de marzo de 2025 (fecha programada para la inauguración del nuevo Terminal²) 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.
49. 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 del Servicio

b.1) Unidad de cobro

50. En la presente Propuesta se considera que el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas operativas-Dique) será cobrado en USD por m², ello de acuerdo con la unidad de cobro vigente.

b.2) Demanda

51. De acuerdo con la Propuesta de LAP, las áreas destinadas para las Oficinas operativas – Dique en el nuevo Terminal del AIJC asciende a 132, 95 m² para las Oficinas operativas-Dique 1 y 147 m² para las Oficinas operativas - Dique 2, distribuidos en 136,20 m² para oficinas y 10,80 m² para baños privados, no habiéndose previsto una entrega posterior de áreas adicionales en el periodo de 5 años. En la siguiente tabla, se observa el detalle de su ubicación:

Tabla 4 Entregas de Áreas para Oficinas operativas – Dique en el AIJC

Oficinas operativas - Dique 1			Oficinas operativas - Dique 2		
Código	Nivel de Ubicación	Área (m2)	Código	Nivel de Ubicación	Área (m2)
AP_10_078	P10 (Dique Nacional)	63	AP_10_033	P10 (Dique Nacional)	136,2

² 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).

AP_10_035	P10 (Dique Internacional)	69,95		Baños Oficinas operativas Dique 2	10,8
Total		132,95		Total	147,00

Fuente: Propuesta de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

52. Considerando dicha información, es importante mencionar que tanto el Concesionario como LATAM señalan en sus propuestas que se espera una tasa de ocupación del 100% de las áreas destinadas para Oficinas operativas – Dique. Con ello, para obtener la demanda anual de áreas de Oficinas operativas - Dique primero se obtiene el total de áreas de oficinas operativas, luego se multiplica dicho total de áreas por la tasa de ocupación de áreas antes mencionada, por el número de meses de alquiler de cada año y finalmente por el ratio de días de operación que se tendrá cada año de acuerdo con el horizonte de evaluación señalado en el literal a) de la presente sección, según se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 5 Proyección de demanda de Oficinas operativas – Dique, 2025-2030 (m²)

Demanda	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Entrega Áreas - Oficinas Operativas - Dique 1	133	133	133	133	133	133
Entrega Áreas - Oficinas Operativas - Dique 2	147	147	147	147	147	147
Tasa de Ocupación de Áreas	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Meses	12	12	12	12	12	12
Ratio de Operación anual	76%	100%	100%	100%	100%	24%
Demanda Anual - Oficinas Operativas - Dique 1	1 211	1 595	1 595	1 595	1 595	385
Demanda Anual - Oficinas Operativas - Dique 2	1 339	1 764	1 764	1 764	1 764	425

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

c) Costos de operación y mantenimiento

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

57. Adicionalmente, debe precisarse que, en la medida en que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta solo se dispone de información de los costos operativos en la Contabilidad Regulatoria de LAP referente a la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal del AIJC; por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX para el periodo 2025-2030, se considerará dicha información histórica del servicio de alquiler de Oficinas operativas, en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.
58. Cabe indicar que, si bien en las propuestas de las partes también se hace uso de la información histórica de costos para la proyección de los diferentes conceptos del OPEX, en el caso de la Propuesta de LAP se considera el periodo 2018-2023, en tanto que en el caso de la Propuesta de LATAM considera el periodo 2020-2022.
59. Adicionalmente, en la Propuesta de LATAM se señala, con relación a la central de costos 120801 de la Contabilidad Regulatoria de LAP, que se observa que el número de horas de trabajadores al servicio en cuestión se incrementa entre los años 2019 y 2022 en 121%, mientras que las áreas de oficinas operativas se redujeron en 15%, por lo que, según indican los usuarios, LAP requeriría un mayor número de horas hombre para atender el servicio en una menor área. Por tal motivo, sugieren realizar algunos ajustes sobre los *drivers* empleados.
60. Sobre el particular, debe indicarse que, en el marco del monitoreo de la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al ejercicio 2023, mediante el Informe N° 0093-2024-GRE-OSITRAN, de fecha 2 de setiembre de 2024, esta Gerencia analizó la información de subsanación de observaciones sobre la Contabilidad Regulatoria del ejercicio 2023. En dicho informe se indicó, respecto a los ejercicios 2022 y 2023, que los auditores emitieron el Informe S/N de procedimientos previamente acordados, mediante el cual comunican haber tomado conocimiento y analizado las observaciones formuladas por el Regulador y las respuestas proporcionadas por LAP, así como haber efectuado cálculos para validar lo señalado por LAP en lo referido a los Anexos actualizados N° 2, 9 y 11, sin encontrar hallazgos como resultado de su inspección. En el caso particular de los *drivers* utilizados para el centro de costos 120801 del servicio de alquiler de oficinas operativas, LAP ha indicado que el incremento se debe a mayores posiciones asignadas a la administración de contratos, por lo que, mientras que en el periodo 2019 lo administraba 1 Category Executive encargado de los contratos con las aerolíneas, para el periodo 2022, la cartera de aerolíneas se dividió entre 3 Key Accounts Managers.
61. En tal sentido, considerando que la observación efectuada sobre dichos *drivers* ha sido subsanada, se desestima la propuesta de LATAM respecto del ajuste planteado sobre los *drivers* empleados para la asignación de los Costos Indirectos a las oficinas operativas. Por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX se empleará la información correspondiente al periodo 2022-2023 de los formatos de la Contabilidad Regulatoria de LAP.
62. Cabe indicar que, para efectos de la presente Propuesta, se propone excluir de la base de costos de la Contabilidad Regulatoria de LAP los gastos relacionados a los siguientes conceptos:
- “Participación de Trabajadores”, debido a que esta es calculada posteriormente mediante la aplicación de la tasa impositiva efectiva;
 - “Consumo de Electricidad”, debido a que este servicio debe ser pagado por los Usuarios Intermedios en adición al Cargo de Acceso;
 - “Donaciones”, “Sanciones Administrativas”, “Programas de ayuda social”, “Suscripciones a Revistas y Diarios” y “Premios y obsequios”, debido a que no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe, e

- “Impuesto General a las Ventas”, debido a que este es calculado posteriormente para efectos de determinar el crédito fiscal en el flujo de caja descontado.³

c.1 Costos Directos

63. En línea con los criterios empleados en el anterior procedimiento de emisión de mandato de acceso de oficinas operativas, los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial comprenden las siguientes partidas⁴:
- Seguros, y
 - *Fee* del operador.
64. Al respecto, como se señaló anteriormente, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información del OPEX del servicio referente al antiguo Terminal, para la proyección de dichas partidas de costos se efectuará, en los casos que corresponda, por un lado, la estimación del valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la proyección de inflación de los Estados Unidos de América publicada por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en *World Economic Outlook database: April 2025*⁵, la cuales se detalla en la siguiente tabla⁶.

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

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

Nota: La información del año 2024 corresponde al promedio mensual del CPI publicado por el U.S.

Bureau of Labor Statistics. Para el resto de año, corresponde a las proyecciones del FMI.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

65. Se propone que la estimación de los valores base de los Costos Directos correspondientes a los Seguros y *Fee* del operador se efectúe a partir de la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal, en la medida en que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura. De este modo, para la estimación de cada uno de dichos costos se determinará, en primer lugar, un monto base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, y posterior a ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la inflación de Estados Unidos de América, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
66. Cabe indicar que un criterio similar es considerado en la Propuesta de LAP, en la cual estiman los costos de Seguros y *Fee* del operador a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria; sin embargo, el periodo considerado es el 2018-2023. Del mismo modo, en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el costo de *Fee* del operador también es estimado a partir del promedio de la Contabilidad Regulatoria, pero

³ Cabe señalar que en la Propuesta de LAP solo se menciona la exclusión del concepto de “Participación de Trabajadores”, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, no se hace mención explícita de alguna exclusión de conceptos. No obstante, como se indicó, la exclusión efectuada se debe a que algunos de dichos conceptos o bien ya son reconocidos mediante otros mecanismos, o bien no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe.

⁴ Cabe señalar que similar criterio es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso. No obstante, no se considera el costo asociado a la limpieza, debido a que la Cláusula 12.1.4 y 12.1.6 del proyecto de mandato dispone que son las líneas áreas las que deben asegurar el mantenimiento de las áreas entregadas por LAP, lo que incluye su limpieza.

⁵ Disponible en: <<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2025/april/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2023&ey=2030&ssm=0&scsm=1&scd=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1>> (último acceso: 30.07.2025).

⁶ Cabe mencionar que similar fuente de información es considerada tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso remitidas; no obstante, la información considerada en la presente Propuesta corresponde a las proyecciones más recientes que se encuentran disponibles a la fecha de elaboración del presente informe.

empleando como periodo el 2020-2022. Sin embargo, a diferencia de las partes, el empleo del periodo 2022-2023 en la presente Propuesta se enmarca en el criterio aplicado en el procedimiento del año 2022 para la construcción del escenario base para proyectar los costos operativos, tal como se indicó anteriormente.

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

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

Seguros y <i>Fee</i> del operador	2022	2023	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var% CPI USA				2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Área oficinas operativas (m2)			1631						
Área oficinas operativas - dique 1 (m2)				1 211	1 595	1 595	1 595	1 595	385
Área oficinas operativas - dique 2 (m2)				1 339	1 764	1 764	1 764	1 764	425
Seguros	12 116	18 854	15 485						
<i>Fee</i> Operador	858	815	836						
Oficinas Operativas - dique 1									
Gastos de Seguros (USD)				986	1 332	1 360	1 389	1 419	350
Gastos del <i>Fee</i> Operador (USD)				53	72	73	75	77	19
Oficinas Operativas - dique 2									
Gastos de Seguros (USD)				1 091	1 472	1 504	1 536	1 569	387
Gastos del <i>Fee</i> Operador (USD)				59	80	81	83	85	21

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 8 Costos Directos del servicio, 2025-2030 (USD)

Proyección de OPEX - Oficinas Operativas Dique	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Operativos						
Oficinas Operativas - Dique 1						
Seguros	986	1 332	1 360	1 389	1 419	350
Fee Operador	53	72	73	75	77	19
Oficinas Operativas - Dique 2						
Seguros	1 091	1 472	1 504	1 536	1 569	387
Fee Operador	59	80	81	83	85	21
Costo Directo Total - Oficina Operativa Dique 1	1 040	1 404	1 433	1 464	1 496	368
Costo Directo Total - Oficina Operativa Dique 2	1 149	1 552	1 585	1 619	1 654	407

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c.2 Costos Indirectos

71. Al igual que en el caso de los Costos Directos, dado que a la fecha de la presente Propuesta solo se dispone de información del OPEX del servicio referente al antiguo Terminal, para la proyección de los Costos Indirectos se efectuará, por un lado, la estimación de un valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
72. No obstante, en línea con el criterio empleado en el procedimiento del año 2022, para efectos del cálculo del valor base de Costos Indirectos, se han considerado las exclusiones señaladas anteriormente respecto a los conceptos de "Participación de Trabajadores", "Consumo de Electricidad", "Donaciones", "Sanciones Administrativas", "Programas de ayuda social", "Subscripciones a Revistas y Diarios", "Premios y obsequios" e "Impuesto General a las Ventas".
73. Considerando lo anterior, a partir de la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP se tiene que el promedio histórico observado de los Costos Indirectos en el periodo 2022-2023 asciende a USD 108 915. Luego, sobre la base de dicho monto, se procede con la estimación de los Costos Indirectos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla.

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

Seguros y Fee del operador	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var% CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Área oficinas operativas (m2)	1631						
Área oficinas operativas - dique 1 (m2)		1 211	1 595	1 595	1 595	1 595	385
Área oficinas operativas - dique 2 (m2)		1 339	1 764	1 764	1 764	1 764	425
Costos Indirectos (USD)							
Costos Indirectos - Oficinas Operativas Dique 1(USD)		6 938	9 367	9 565	9 771	9 983	2 459
Costos Indirectos - Oficinas Operativas Dique 2(USD)		7 671	10 357	10 575	10 803	11 038	2 719

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis está programado para el 30 de marzo de 2025, la proyección de los Costos Indirectos para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de los Costos Indirectos para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación.

c.3) Costos No Imputables

75. Respecto a la proyección de los Costos No Imputables, esta se efectuará a partir de los Costos Directos e Indirectos del servicio que fueron estimados previamente. Sobre el particular, en línea con los criterios aplicados en anteriores procedimientos de oficinas operativas, se propone que la proyección de dichos costos se realice mediante el uso de un ratio objetivo de “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)”.
76. Dicho ratio objetivo se determinará a partir de la información contenida en la Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al periodo 2022-2023, determinándose para cada año el valor del ratio “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)”, y calculándose el ratio objetivo como el promedio de los ratios observados en dicho periodo. Con ello, el ratio objetivo asciende a 26,70%, tal como se presenta en la siguiente tabla⁷.

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

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

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

Proyección de OPEX - Oficinas Operativas Dique	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Oficinas Operativas - Dique 1						
Costo Directo	1 040	1 404	1 433	1 464	1 496	368
Costo Indirecto	6 938	9 367	9 565	9 771	9 983	2 459
Oficinas Operativas - Dique 2						
Costo Directo	1 149	1 552	1 585	1 619	1 654	407
Costo Indirecto	7 671	10 357	10 575	10 803	11 038	2 719
Ratio: CNI/(CD+CI)	26,70%	26,70%	26,70%	26,70%	26,70%	26,70%
Costo No Imputable - Oficina Operativa Dique 1	2 130	2 876	2 936	2 999	3 065	755
Costo No Imputable - Oficina Operativa Dique 2	2 355	3 179	3 246	3 316	3 388	835

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

c.4) Proyección de costos de operación y mantenimiento

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

⁷ Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto en la Propuesta de LAP como en la de los Usuarios Intermedios. Al respecto, el ratio considerado por LAP asciende a 25,2%, mientras que el ratio considerado por los Usuarios Intermedios asciende a 49%; siendo que la diferencia entre dichos ratios y el calculado en la presente Propuesta se debe a la información empleada para su construcción así como el periodo empleado para el promedio.

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

Proyección de OPEX - Oficinas Operativas Dique	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Oficinas Operativas - Dique 1						
Costo Directo	1 040	1 404	1 433	1 464	1 496	368
Costo Indirecto	6 938	9 367	9 565	9 771	9 983	2 459
Costo No Imputable	2 130	2 876	2 936	2 999	3 065	755
Oficinas Operativas - Dique 2						
Costo Directo	1 149	1 552	1 585	1 619	1 654	407
Costo Indirecto	7 671	10 357	10 575	10 803	11 038	2 719
Costo No Imputable	2 355	3 179	3 246	3 316	3 388	835
OPEX Total - Oficina Operativa Dique 1	10 107	13 646	13 934	14 235	14 543	3 582
OPEX Total - Oficina Operativa Dique 2	11 175	15 088	15 406	15 738	16 080	3 961

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

d) Base de capital e inversiones

79. 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 oficinas operativas se han considerado dos tipos de inversiones: las realizadas y las proyectadas.
80. 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.
81. 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.

82. 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.
83. 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.
84. 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.
85. De este modo, de acuerdo con lo señalado anteriormente, dado que las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial representan, a la fecha de presente Propuesta, un compromiso de inversión por parte del Concesionario cuya realización se efectuará de cara al inicio de la puesta en operación del servicio en el nuevo Terminal del AIJC, para efectos de determinar el Cargo de Acceso serán consideradas como inversiones proyectadas a ser ejecutadas en el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.

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).

86. 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.
87. Sobre el particular, en la Propuesta de LAP se menciona que las inversiones (CAPEX) vinculadas al servicio se componen de dos tipos: Inversiones Directas e Inversiones Indirectas; no obstante, en el caso de las Inversiones Directas, estas se dividen, a su vez, en dos grupos: Inversión asociada a oficinas del Terminal e Inversión transversal.

(i) Inversiones Directas

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

Tabla 13 Inversión en Infraestructura asociada a Oficinas del nuevo Terminal

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

“Equipos aeroportuarios

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

MEP (Mechanical, electrical and plumbing)

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

Señalética

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

ICT (Information and communication technology)

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

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

Tabla 14 Inversión en Infraestructura asociada a Oficinas del nuevo Terminal

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabla 15 Inversiones Transversales en el nuevo Terminal

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 16 Inversión Transversal asociada a oficinas del nuevo Terminal

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. Ahora bien, para estimar la inversión directa en las oficinas operativas se suma el ratio de inversión en infraestructura asociada a oficinas en el Terminal (1 641 USD por m²) y el ratio de inversión transversal asociado a las oficinas del Terminal (172,9 USD por m²); con lo cual, el ratio de inversión directa es de 1 813 USD por m².
97. Adicionalmente, en el caso de las oficinas operativas – dique 2, estas también incluyen servicios higiénicos y, en ese sentido, de acuerdo con la Propuesta de LAP, el ratio de inversión (USD por m²) de los mencionados servicios higiénicos se estimó con base a la inversión en baños del Terminal dividido entre el número de metros cuadros de baños en todo el Terminal, tal como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 17 Inversión asociada a servicios higiénicos del nuevo Terminal

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

Fuente: Propuesta de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

98. De esta manera, considerando las áreas de oficinas operativas Dique (1 y 2), la inversión directa en Oficinas Operativas Dique (1 y 2) se obtiene de la siguiente manera:

Tabla 18 Inversiones Directas asociadas a las oficinas operativas dique (USD)

Inversiones directas	Cantidad m2	Ratio (USD/m2)	Total (USD)
Oficinas operativas - dique 1	132,95	1 813	241 093
Oficinas operativas - dique 2			
Área de oficinas	136,2	1 813	246 987
Área de servicios higiénicos	10,8	2 691	29 067

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(ii) Inversiones Indirectas

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

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

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

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

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

Tabla 19 Inversiones Indirectas en el nuevo Terminal

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

asociada a las oficinas del Terminal es de USD 434 429 418, el factor de incidencia es de 28,21%.

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 21 Incidencia de áreas de oficinas operativas dique

Entregas de áreas	Área Oficinas	Área Terminal	Incidencia de áreas
Áreas Oficinas Dique 1	133	264 807	0,050%
Áreas Oficinas Dique 2	147	264 807	0,056%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 22 Inversiones Indirectas asociadas a las oficinas operativas dique (USD)

Inversiones Indirectas	
Áreas Oficinas Dique 1	34 951
Áreas Oficinas Dique 2	38 645

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. 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.
105. En respuesta, mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN del 26 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información sobre el monto de las inversiones del proyecto de ampliación del AIJC que a la fecha han concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones. Sobre el particular, en la información remitida, se observa que LAP solicitó un reconocimiento de inversiones ascendente a USD 663 797 756, de los cuales el Ositrán solamente ha reconocido un monto de USD 662 395 813, lo cual equivale al 90,75% (conforme al detalle presentado en el Anexo 1 del presente informe):

$$\% \text{ Reconocimiento} = \frac{\text{Inversión reconocida}}{\text{Inversión solicitada}} = \frac{662\,395\,812,67}{663\,797\,755,74} = 90,75\%$$

106. 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.

107. Así, para efectos de la presente propuesta, se incorpora dentro del plan de inversiones de LAP un ajuste por reconocimiento de inversiones de 90,75%, siendo que dicho porcentaje refleja el monto de inversiones del proyecto de ampliación del AIJC reconocidas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización como proporción del monto de inversión solicitado por LAP, a julio de 2025¹³. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las inversiones luego del ajuste efectuado.

Tabla 23 Inversiones asociadas a las oficinas operativas dique (USD)

CAPEX	Entrega	Reconocimiento	2025
Inversiones Directas	241 093	90,75%	218 792
Inversiones Indirectas	34 951	90,75%	31 718
Total Inversiones - Oficinas Operativas Dique 1	276 044		250 510
Inversiones Directas	276 054	90,75%	250 519
Inversiones Indirectas	38 645	90,75%	35 070
Total Inversiones - Oficinas Operativas Dique 2	314 698		285 589

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(iii) Depreciación

108. Respecto al cálculo de la depreciación, en la Propuesta de LAP se ha considerado que las inversiones en infraestructura deben depreciarse considerando una vida útil equivalente al plazo existente entre el año de ejecución de la inversión y la fecha máxima de vigencia de la Concesión (febrero de 2041). Por su parte, los Usuarios Intermedios han considerado una vida útil de treinta (30) años para los activos de infraestructura, precisando que no consideran el criterio de LAP de depreciar los activos de infraestructura hasta al fin de la Concesión debido a que económicamente dichos activos van a subsistir más allá del período de la concesión, es decir, van a seguir siendo utilizados. Por ello, los Usuarios Intermedios plantean que resulta pertinente aplicar la depreciación económica y no la contable.
109. Sobre el particular, debe mencionarse que el Contrato de Concesión del AIJC se suscribió bajo la modalidad autosostenible o autofinanciada, lo que implica que el inversionista asume íntegramente el riesgo de demanda, siendo que la recaudación por los servicios que presta a los usuarios debe permitirle cubrir los costos de operación y mantenimiento, la recuperación de inversiones, el pago del servicio de la deuda y el costo de oportunidad de sus accionistas durante el periodo de vigencia del Contrato.
110. Conforme lo señala el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362¹⁴, al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la Concesión revierte al Estado Peruano de manera

¹³ 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.

¹⁴ Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos:

transitoria hasta suscribir un nuevo Contrato de Concesión, por lo que a la fecha de vencimiento de la Concesión del AIJC, LAP perderá el derecho a percibir ingresos derivados de la gestión del AIJC. Aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar periodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión¹⁵.

111. Si bien, como señalan los Usuarios Intermedios, la infraestructura continuará operando más allá de la terminación del plazo de la Concesión y los equipos e infraestructura continuarán operando al revertir al Estado o ser entregado a otro operador que gestione el AIJC, es el Estado Peruano, en su calidad de propietario permanente de la infraestructura del AIJC, quien considera al AIJC como un activo fijo¹⁶ 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.
112. En ese sentido, en la presente Propuesta, para las inversiones en infraestructura se considera que la vida útil se encuentra dentro del plazo de vigencia de la Concesión, tomando como periodo máximo para la depreciación al periodo de vigencia de la Concesión, pues en el marco de los esquemas de Asociaciones Públicas Privadas, es durante ese periodo en que las concesiones autofinanciadas deben recuperar sus inversiones¹⁷. Al respecto, conforme a la modificación contractual establecida en la Adenda 7 al Contrato de Concesión suscrita el 25 de julio de 2017, el plazo de vigencia de la Concesión se extiende hasta febrero del año 2041, con lo cual las inversiones que forman parte de la primera entrega de áreas de oficinas operativas tendrán una vida útil de 15,88 años¹⁸.
113. Con ello, en la siguiente tabla se presenta el flujo de inversiones consideradas para el cálculo de la presente Propuesta. Al respecto, es importante notar que los valores de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (29 de marzo de 2030) para las oficinas operativas dique 1 y 2 ascienden a USD 171 631 y USD 195

"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."

¹⁵ Contrato de Concesión.-

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

(...)

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

(...)"

¹⁶ La Cuenta General de la República al 31.12.2023, incluye la infraestructura del AIJC como parte del activo fijo del Estado Peruano: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/Cuenta_General_Republica_2023.pdf (ver página 157, última revisión: 17 de enero de 2025).

¹⁷ Al respecto, ello guarda consistencia con lo señalado en la Ley N° 27156, Ley que modifica el Decreto Supremo N° 059-96-PCM – Texto Único Ordenado de las Normas que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (Ley de Concesiones), la cual, en su artículo único, establece que "[El concesionario,] *alternativamente, podrá depreciar íntegramente [los bienes materia de la concesión] durante el periodo que reste para el vencimiento del plazo de la concesión, aplicando para tal efecto el método lineal.*".

¹⁸ Esto es, considerando que la vida útil de dichos activos comprende el periodo que va desde el 30 de marzo de 2025 hasta el 13 de febrero de 2041.

665, respectivamente, los cuales son resultado de detraer la depreciación acumulada al final del horizonte de evaluación al valor de la inversión bruta acumulada.

Tabla 24 CAPEX proyectado para oficinas operativas - dique 1 en el nuevo Terminal (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de Activos de Capital	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	250 510	0	0	0	0	0	0
Valor de Recupero							171 631
Depreciación		11 972	15 776	15 776	15 776	15 776	3 803

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 25 CAPEX proyectado para oficinas operativas - dique 2 en el nuevo Terminal (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de Activos de Capital	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	285 589	0	0	0	0	0	0
Valor de Recupero							195 665
Depreciación		13 649	17 985	17 985	17 985	17 985	4 336

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

e) Régimen tributario

e.1) Impuesto a la renta

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

Tabla 26 Impuesto a la renta proyectado para oficinas operativas – dique 1, 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	95 548	125 902	125 902	125 902	125 902	30 354
Gastos Operativos + Retribución	- 55 503 -	- 73 464 -	- 73 752 -	- 74 052 -	- 74 361 -	- 18 004
Depreciación y Amortización	- 11 972 -	- 15 776 -	- 15 776 -	- 15 776 -	- 15 776 -	- 3 803
Utilidad Neta	28 073	36 663	36 375	36 074	35 766	8 547
Pago de IR	- 7 271 -	- 9 496 -	- 9 421 -	- 9 343 -	- 9 263 -	- 2 214

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 27 Impuesto a la renta proyectado para oficinas operativas – dique 2, 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	108 243	142 631	142 631	142 631	142 631	34 388
Gastos Operativos + Retribución	- 62 602 -	82 853 -	83 172 -	83 504 -	83 845 -	20 299
Depreciación y Amortización	- 13 649 -	17 985 -	17 985 -	17 985 -	17 985 -	4 336
Utilidad Neta	31 992	41 793	41 475	41 142	40 801	9 753
Pago de IR	- 8 286 -	10 824 -	10 742 -	10 656 -	10 567 -	2 526

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

e.2) Impuesto General a las Ventas

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

Tabla 28 IGV proyectado para oficinas operativas – dique 1, 2025-2030 (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	-	45 092 -	29 304 -	8 548	-	-	-
Net IGV	- 45 092	15 787	20 757	20 717	20 675	20 632	4 964
IGV Ingresos	-	17 199	22 662	22 662	22 662	22 662	5 464
IGV Egresos - OPEX	-	1 411 -	1 905 -	1 946 -	1 988 -	2 031 -	500
IGV Egresos - CAPEX	- 45 092	-	-	-	-	-	-
Crédito Fiscal Final	- 45 092 -	29 304 -	8 548	-	-	-	-
Pago IGV	-	-	-	12 169 -	20 675 -	20 632 -	4 964

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 29 IGV proyectado para oficinas operativas – dique 2, 2025-2030 (USD)

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	-	51 406 -	33 482 -	9 916	-	-	-
Net IGV	- 51 406	17 923	23 567	23 522	23 476	23 428	5 637
IGV Ingresos	-	19 484	25 674	25 674	25 674	25 674	6 190
IGV Egresos - OPEX	-	1 560 -	2 107 -	2 151 -	2 198 -	2 245 -	553
IGV Egresos - CAPEX	- 51 406	-	-	-	-	-	-
Crédito Fiscal Final	- 51 406 -	33 482 -	9 916	-	-	-	-
Pago IGV	-	-	-	13 607 -	23 476 -	23 428 -	5 637

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

f) Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

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

g) Flujo de caja económico

119. 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 30 Flujo de caja económico proyectado para oficinas operativas – dique 1 (USD)

		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas demandadas anual, m2		1 211	1 595	1 595	1 595	1 595	385
Cargo		78,92	78,92	78,92	78,92	78,92	78,92
Ingresos Brutos		95 548	125 902	125 902	125 902	125 902	30 354
Retribución al Estado	46,51%	44 440	58 558	58 558	58 558	58 558	14 118
Aporte por Regulación	1,00%	955	1 259	1 259	1 259	1 259	304
Ingresos Netos		50 152	66 085	66 085	66 085	66 085	15 933
Costos							
Seguro	-	986 -	1 332 -	1 360 -	1 389 -	1 419 -	350
Fee Operador	-	53 -	72 -	73 -	75 -	77 -	19
Costo Directo		-1 040	-1 404	-1 433	-1 464	-1 496	-368
Costo Indirecto	-	6 938 -	9 367 -	9 565 -	9 771 -	9 983 -	2 459
Costo No imputable	-	2 130 -	2 876 -	2 936 -	2 999 -	3 065 -	755
Costos de Operación		-10 107	-13 646	-13 934	-14 235	-14 543	-3 582
Net IGV	-	45 092	15 787	20 757	20 717	20 632	4 964
Pago de IGV	-	-	-	-12 169	-20 675	-20 632	-4 964
Pago de IR	-	-7 271	-9 496	-9 421	-9 343	-9 263	-2 214
Flujo de caja operativo		-45 092	48 561	63 700	42 507	42 278	10 137
Inversión realizada	-	250 510					
Plan de Inversiones			-				
Recuperación de la Inversión							171 631
Flujo de caja económico		-295 602	48 561	63 700	42 507	42 278	181 768
WACC		9,77%					
VAN		-					

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 31 Flujo de caja económico proyectado para oficinas operativas – dique 2 (USD)

		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas demandadas anual, m2		1 339	1 764	1 764	1 764	1 764	425
Cargo		80,86	80,86	80,86	80,86	80,86	80,86
Ingresos Brutos		108 243	142 631	142 631	142 631	142 631	34 388
Retribución al Estado	46,51%	50 345	66 339	66 339	66 339	66 339	15 994
Aporte por Regulación	1,00%	1 082	1 426	1 426	1 426	1 426	344
Ingresos Netos		56 816	74 866	74 866	74 866	74 866	18 050
Costos							
Seguro	-	1 091 -	1 472 -	1 504 -	1 536 -	1 569 -	387
Fee Operador	-	59 -	80 -	81 -	83 -	85 -	21
Costo Directo		-1 149	-1 552	-1 585	-1 619	-1 654	-407
Costo Indirecto	-	7 671 -	10 357 -	10 575 -	10 803 -	11 038 -	2 719
Costo No imputable	-	2 355 -	3 179 -	3 246 -	3 316 -	3 388 -	835
Costos de Operación		-11 175	-15 088	-15 406	-15 738	-16 080	-3 961
Net IGV	-	51 406	17 923	23 567	23 522	23 476	5 637
Pago de IGV	-	-	-	-13 607	-23 476	-23 428	-5 637
Pago de IR	-	-8 286	-10 824	-10 742	-10 656	-10 567	-2 526
Flujo de caja operativo		-51 406	55 279	72 520	48 471	48 218	11 563
Inversión realizada	-	285 589					
Plan de Inversiones			-				
Recuperación de la Inversión							195 665
Flujo de caja económico		-336 995	55 279	72 520	48 471	48 218	207 228
WACC		9,77%					
VAN		-					

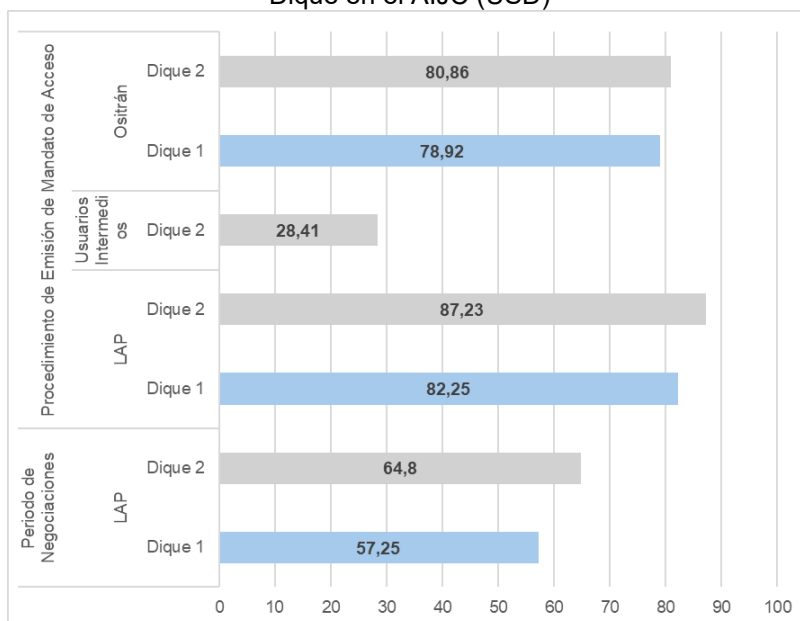
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

h) Cargo propuesto

121. Los Cargos de Acceso propuestos por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas Dique 1 y Dique 2) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 78,92 por m² (sin IGV) y USD 80,86 por m² (sin IGV), respectivamente.
122. Cabe señalar que dicho monto se encuentra fuera de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 1 Propuestas de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Oficinas Operativas Dique en el AIJC (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

123. 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”.

124. En ese sentido, si bien el Usuario Intermedio no presentó su propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable inferir que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, las expectativas de los Usuarios Intermedios apuntan a que dicho cargo sea inferior, o cuanto menos no supere, al propuesto por LAP en las negociaciones.
125. Por tanto, considerando ello, el Cargo de Acceso mensual que se propone para la Facilidad Esencial de Oficinas Operativas Dique 1 es de USD 57,25 por m² (sin IGV) y Dique 2 es de USD 64,80 por m² (sin IGV), respectivamente, correspondiente al cargo de acceso propuesto por LAP en el curso de las negociaciones según consta en las actas notariales.

IV. ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS A LA PROPUESTA DEL OSITRÁN

126. 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 hábiles¹⁹; precisando que dichos comentarios u

¹⁹ Dicho plazo podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del Mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.

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.

127. En el presente caso, el 21 de enero de 2026, mediante Carta N° C-LAP-GALG-2026-0027, LAP remitió sus comentarios a la propuesta de cargo de acceso del Ositrán adjuntando el Memorando N° M-GPF-GALG-2026-0006. Asimismo, el 30 de enero de 2026, mediante Carta S/N (NT: 2026015295), Latam Airlines también remitió sus comentarios en el documento “Comentarios a la Propuesta del Cargo de Acceso de Alquiler de Oficinas Operativas – Dique en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.

Comentario de LAP

a. Sobre el reconocimiento y recuperación del costo de limpieza

128. LAP indica que el concepto de “limpieza” considerado como costo directo en su propuesta de cargo de acceso, y que fue excluido del cálculo del Regulador en el Informe N° 00127-2025-GRE-OSITRAN, no hace referencia a la limpieza interior de las oficinas operativas sino a la de las áreas y espacios comunes contablemente atribuibles al servicio de oficinas operativas, tales como pasillos, áreas de circulación, zonas de acceso, servicios comunes, entre otros. Particularmente, LAP sostuvo lo siguiente:

“Es necesario precisar que el concepto de “limpieza” considerado en el marco del cargo de acceso como costo directo no hace referencia a la limpieza del interior de las oficinas operativas, la cual puede corresponder al Usuario Intermedio, sino a la limpieza de las áreas y espacios comunes contablemente atribuibles al servicio de oficinas operativas, tales como pasillos, áreas de circulación, zonas de acceso, servicios comunes y demás espacios compartidos. Si bien estos espacios no forman parte del área de uso exclusivo entregada al Usuario Intermedio, resultan indispensables para el acceso, uso adecuado y operación continua del servicio regulado; en consecuencia, los costos asociados a su limpieza constituyen costos necesarios y directamente vinculados a la prestación del servicio de oficinas operativas

Cabe resaltar que, el propio OSITRAN ha reconocido de manera histórica y expresa la limpieza como un costo directo del servicio en la determinación del cargo de acceso de oficinas operativas. Ello se evidencia en el último cargo de acceso aprobado, sustentado en el Informe N.º 00089-2022-GRE-OSITRAN, que dio lugar a la Resolución de Presidencia N.º 0046-2022-CD-OSITRAN, de fecha 19 de octubre de 2022, mediante la cual se aprobaron la metodología y los conceptos considerados para la determinación del respectivo cargo de acceso, incluyendo el concepto de limpieza dentro del OPEX directo del servicio.

Es por ello que en caso OSITRAN decida retirar el concepto de limpieza del cargo de acceso—pese a haberlo considerado en ejercicios regulatorios anteriores—, resulta indispensable que dicho costo, el cual se incurre en beneficio directo del Usuario Intermedio, sea recuperado conforme a lo establecido en el propio mandato de acceso. En efecto, la cláusula 12.3.2 dispone expresamente que los Usuarios Intermedios deben retribuir a LAP, adicional al cargo de acceso, las sumas correspondientes a los servicios que se suministren directa o indirectamente en su beneficio, incluyendo de manera expresa la limpieza y mantenimiento de espacios comunes. En consecuencia, la exclusión de este concepto del cargo de acceso no elimina la existencia ni la necesidad del costo, sino que exige que su recuperación se realice por la vía contractual prevista, a fin de evitar que LAP asuma indebidamente un costo que corresponde económicamente a los Usuarios Intermedios.”

129. Al respecto, es necesario señalar que el numeral 3.3 del Anexo 1 del proyecto de contrato de acceso indica que, si bien el valor del servicio debe contemplar el mantenimiento de las

áreas de uso común, este concepto ya se encuentra debidamente capturado y reflejado dentro de los costos indirectos del modelo económico.

130. En este sentido, la exclusión de la limpieza como costo directo no constituye una desestimación de los fundamentos técnicos previos, sino una actuación orientada a priorizar la realidad operativa ante el nuevo escenario de ampliación del AIJC. La transición hacia la nueva infraestructura permite al Regulador realizar una revisión o reevaluación de los supuestos utilizados, incorporando una precisión de los datos para asegurar que el cargo refleje los costos necesarios.
131. Este ajuste metodológico responde a la necesidad de fortalecer la nueva propuesta y garantizar que los cargos de acceso se determinen sobre la base de una asignación de costos directos más precisa. En efecto, la limpieza de áreas comunes no representa un costo del área específica y exclusiva de la facilidad esencial bajo análisis por lo que no se debe incluir como costo directo. Estas labores constituyen más bien actividades de mantenimiento de espacios compartidos o labores de mantenimiento general de la edificación, por lo que sus costos se encuentran consignados dentro de la estructura de costos indirectos incluidos en el modelo económico del Regulador,
132. Finalmente, sobre la mención a la cláusula 12.3.2, se debe precisar que dicho artículo establece la vía para retribuir servicios adicionales, pero no invalida que los costos de limpieza de áreas comunes se recuperan con el cargo de acceso de manera proporcional a través de los **costos indirectos**.
133. Por lo expuesto, **se desestima el comentario de LAP en este extremo**.

Comentarios de LATAM

a. Respetto a las inversiones de LAP durante el proceso de negociación

134. LATAM cuestiona el hecho de que el costo por metro cuadrado que ha considerado el Regulador en su propuesta es de USD 1 812 por metro cuadrado; sin embargo, en la etapa de negociación, LAP presentó un costo inferior de USD 926 por metro cuadrado. En particular, señala lo siguiente:

“7. En el período de negociación de LAP con las aerolíneas, el Concesionario del AIJCH remitió el flujo de caja que sustentaba el monto del cargo de acceso que proponía a las aerolíneas. En los referidos documentos propuso la existencia de una oficina dique. Es decir, propuso un cargo de USD 64.8 por M2.

Para este tipo de oficina, LAP estableció un costo de USD 926 por M2. Este valor ha sido aplicado de manera consistente en todas las facilidades esenciales, con la única excepción de las áreas de mantenimiento y HBS. (Ver Figura N°4.1 y N°4.2).

FIGURA N°4.1: INVERSIONES CONSIDERADAS POR LAP EN EL PROCESO DE NEGOCIACIÓN CON LAS AEROLÍNEAS (EN USD)

Facility	Descripción	Cantidad	Unidad	Ratio	C1	C2	Total
56	Oficinas Operativas Digite				188,453	34,719	183,172
2111	Oficinas Operativas Digite	140.9	m2	926	130,517	25,361	155,877
2111	Baños	10.38	m2	2,091	21,857	4,256	32,295
	Totales				188,453	34,719	183,172

C1: Costos Indirectos
C2: Costos de Construcción
No incluye Costos de Gestión

Fuente y Elaboración: LAP

FIGURA N°4.2: PROPUESTA DE LAP A LAS AEROLÍNEAS



Fuente y Elaboración: LAP

8. Al comparar, la información remitida por LAP a las aerolíneas y la que OSITRAN tiene registrada en sus flujos se observa que la información de LAP es poco confiable, la mejor prueba de ello es la volatilidad de costo del M2, inicialmente propone USD 926 por M2 y luego la incrementa en 95%, hasta llegar a un valor de USD 1,812.
9. En este punto resulta pertinente destacar un aspecto fundamental: durante el proceso de negociación, LAP modificó el costo por metro cuadrado en función del tipo de servicio. Así, para los servicios de check-in, oficinas operativas, oficinas y equipaje rezagado, se aplicó un valor de USD 926 por M2; mientras que, en el caso del servicio de HBS, dicho valor se redujo a USD 852 por M2. En consecuencia, aun cuando algunos de estos servicios —como las oficinas operativas— se encuentran igualmente ubicados dentro del mismo edificio terminal, el costo asignado al área donde operan los equipos de HBS resulta menor.
10. Por último, se debe mencionar que, durante el período de negociación, LAP presentó a las aerolíneas que el valor de las inversiones era igual al costo directo más un 15.6% de costos indirectos. Nunca propuso la inclusión de lo que ahora denomina “inversiones transversales”.
11. En este orden de ideas, hemos reconstruido la forma cómo LAP habría obtenido el valor de USD 926 por M2, para ello estamos utilizando como fuente la información que fue remitida por OSITRAN, donde están los presupuestos para el EPC 1 y su Adenda, así como los montos de las inversiones totales (archivos “Inversion del Terminal.xlsm”).

Para determinar el valor de USD 926 por M2, LAP habría seguido el siguiente procedimiento:

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

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

- (2) LAP descuenta el MEP y un porcentaje del ICT, aproximadamente 46%, según lo registrado en las hojas de cálculo de OSITRAN.
- (3) Adicionalmente, se descuentan otros conceptos, como mobiliario y mobiliario fijo (cuenta 1.7.3 del presupuesto de obra). Este ajuste evita que los servicios esenciales asuman el costo de activos que no forman parte de su operación ni son utilizados en la prestación del servicio. Por ejemplo, si se aplicara directamente el valor de USD 1,812 por M2 propuesto por OSITRAN, servicios como oficinas dique terminarían pagando, de manera indirecta, el costo de los mostradores de check-in, aun cuando estos no son empleados en dichos servicios. En otras palabras, se trasladaría a estos servicios el valor de un activo que no consumen, generando una distorsión en la asignación de costos y afectando la razonabilidad del cargo asociado.
- (4) Finalmente, los aparatos sanitarios se excluyen de la estimación del costo por M2 con el objetivo de evitar que los servicios esenciales asuman el costo de una inversión que no utilizan de manera exclusiva. La aplicación directa del valor de USD 1 812 por M2 implica que el cargo de acceso estaría subsidiando infraestructura sanitaria cuyo financiamiento ya se encuentra cubierto a través del TUUA, generando una doble imputación y una distorsión en la asignación de costos.

Luego de realizar estos descuentos, se obtiene un valor por M2 coherente con el cálculo que LAP presentó a las aerolíneas durante la etapa de negociación del año 2024. Nuestro estimado asciende a USD 942 por M2, monto que refleja exclusivamente el costo de los activos necesarios para la prestación de las facilidades esenciales en el AIJCH. A diferencia de la propuesta de OSITRAN, este valor depurado no incorpora infraestructura que es financiada mediante el TUUA, ni elementos que no forman parte del servicio regulado. En consecuencia, el valor de USD 942 por M2 constituye una estimación más precisa y trazable, asegurando que únicamente se asignen a los servicios esenciales aquellos activos que efectivamente utilizan (Ver Cuadro N°1).

**CUADRO N°1: ESTIMACIÓN DEL COSTO DEL M2 EN EL AIJCH POR LAP - 2024
(EN USD)**

	Procesador	Dique Swing	Dique Doméstico	Dique Internacional	Total
TOTAL	285,232,634	162,529,618	88,284,070	64,701,331	600,747,654
(-) Movimiento de Tierras	3,935,799	1,732,802	1,000,849	530,476	-7,199,927
(-) Subestructuras	18,020,583	6,784,966	3,404,105	2,329,372	-30,539,027
(-) Superestructuras	31,144,171	15,514,944	10,840,576	5,105,080	-62,604,770
(-) Juntas Sísmicas	2,393,239	2,620,530	1,542,260	1,416,550	-7,972,579
(-) Aisladores Sísmicos	10,467,346	3,830,261	3,416,708	1,438,738	-19,153,053
(-) Acero Estructural	22,456,779	7,864,975	7,430,010	2,655,886	-40,407,650
(-) MEP	67,424,234	35,270,965	14,321,055	13,249,618	-130,265,872
(-) ICT	14,420,946	10,815,709	5,407,855	5,407,855	-36,052,364
(-) JHTVS	9,188,110	6,764,860	1,058,399	561,852	0
(-) Puentes Fijos de Embarque		11,360,716	11,174,323	11,048,231	0
(-) Mobiliario y mobiliario fijo					-7,521,622
(-) Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos					-4,678,983
(-) Aparatos sanitarios					-5,028,865
Inversión del Terminal para brindar facilidades esenciales					249,322,941
Costo por M2 para el Servicio en Cuestión (USD/M2)					942

Fuente: LAP. Elaboración: AETAJ.

12. Cabe precisar que el cálculo efectuado en el Cuadro N°1 es una aproximación a lo que LAP habría realizado con la finalidad de estimar el valor por M2. Al respecto, sería recomendable que el Regulador solicite la metodología y los cálculos exactos que LAP hizo con la finalidad de estimar el valor de USD 926 por M2.

135. Como puede apreciarse, los comentarios presentados por las aerolíneas se centran en los componentes de la inversión del Terminal que fue considerada por LAP para el cálculo del costo por m² y la exclusión de diversas cuentas debido a que el costo de la infraestructura (áreas) solo debe considerar aquellos los activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que no hayan sido considerados en otras inversiones específicas del servicio.
136. Sobre el particular, respecto al criterio de calcular el costo por m² del área destinada al servicio de Oficinas Operativas-Dique considerando únicamente aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que no se encuentren dentro de las otras inversiones específicas del servicio, debe señalarse que su aplicación en el presente caso permitiría introducir una mayor precisión en la definición de las inversiones destinadas a la Facilidad Esencial. Al respecto, si bien para efectos de la Propuesta del Ositrán se asumió un costo de 1 812 USD/m² para la estimación de la inversión en infraestructura (áreas), dicho supuesto se basó en la lógica de que el valor del metrado dentro del terminal, en tanto infraestructura física que soporta las diferentes actividades y servicios que toman lugar durante las operaciones, presentaría, en promedio, un costo muy similar en cada una de las áreas y sectores que la conforman. Sin embargo, en la medida en que la información disponible en el marco del presente procedimiento permita acotar el universo de inversiones relacionadas con la infraestructura sobre la cual será implementada la Facilidad Esencial en el nuevo Terminal del AIJC, corresponderá realizar los ajustes necesarios para que el costo por metro cuadrado refleje únicamente el valor de los activos que garantizan la adecuada prestación de la Facilidad Esencial.
137. Por tanto, en el presente caso, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso se tendrá en cuenta que, para el cálculo del costo por m² del área destinada al servicio, únicamente se consideren aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que además no se encuentren dentro de las otras inversiones específicas del servicio.
138. De la revisión efectuada al conjunto de ítems propuestos para su exclusión del cálculo del costo por metro cuadrado, debe señalarse lo siguiente:
- En el caso de las cuentas “Movimiento de Tierras”, “Subestructuras”, “Superestructuras”, “Juntas Sísmicas”, “Aisladores Sísmicos” y “Acero Estructural”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se aprecia que dichas cuentas representan la inversión necesaria para desarrollar la infraestructura estructural completa del nuevo Terminal, desde su interacción con el terreno hasta la conformación del sistema resistente principal y sus mecanismos avanzados de control sísmico, lo cual permite asegurar estabilidad, funcionalidad y cumplimiento de los estándares de diseño aplicables²⁰. En ese sentido, si bien corresponden a inversiones asociadas al edificio del Terminal, no sería preciso señalar que únicamente son cubiertas por la TUUA pagada por los pasajeros, toda vez que dentro de dicho edificio se llevan a diversas actividades y servicios como parte de las operaciones del AIJC, entre los cuales se

²⁰ En efecto, las cuentas mencionadas comprenden las obras de movimiento de tierras (excavaciones, rellenos y eliminación de excedentes) necesarias para adecuar el terreno a las condiciones de diseño, así como las subestructuras hasta el nivel inferior de los aisladores sísmicos (excluyendo *fixed bridges*), incluyendo cimentaciones, losas sobre terreno, muros de contención y elementos estructurales de soporte bajo aisladores. Estas inversiones permitirían garantizar la adecuada interacción suelo-estructura y la correcta transferencia de cargas hacia el terreno.

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

encuentran las Oficinas Operativas – Dique. Por tal motivo, **no resultaría adecuada la exclusión de dichas cuentas.**

- En el caso de la cuenta “Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que las partidas correspondientes a dicha cuenta capturan las inversiones asociadas a la configuración, terminación y acondicionamiento arquitectónico de los espacios exteriores vinculados al edificio del Terminal y sus áreas de circulación adyacentes²¹. Es decir, en conjunto, dichas partidas reflejarían aquellas inversiones enfocadas en las áreas exteriores del edificio del Terminal y, como tal, se encontrarían fuera del alcance de la Facilidad Esencial. Por tal motivo, **resultaría adecuada la exclusión de dicha cuenta.**
- En el caso de las cuentas “MEP” e “ICT”, dado a que las aerolíneas mantienen los criterios aplicados por LAP respecto a su exclusión para el cálculo del costo por metro cuadrado, y que también se vieron reflejados en la Propuesta del Ositrán, se mantendrá dicho procedimiento, con lo cual **corresponderá efectuar las exclusiones de dichas cuentas en los términos propuestos por LAP.** Cabe indicar que dichas exclusiones también se encuentran acordes con el criterio de considerar únicamente aquellas inversiones que formarán parte de la Facilidad Esencial.
- En el caso de la cuenta “Mobiliario y mobiliario fijo”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que dicha cuenta captura las inversiones asociadas al suministro e instalación del equipamiento fijo y semifijo necesario para la operación funcional de las distintas áreas del Terminal. En efecto, dentro de las partidas correspondientes a dicha cuenta pueden apreciarse inversiones correspondientes a los mostradores de uso operativo del Terminal (Check-In regular, auto Check-In, Check-In OOG, control migratorio, información y puertas de embarque), incluyendo también inversiones en cabinas, módulos de atención y dispensadores de carros, así como el mobiliario de oficina asociado. Del mismo modo, se observan inversiones en butacas y sistemas modulares de asientos de espera, los cuales estarían destinados a salas de embarque y áreas comunes del Terminal, además de otros elementos complementarios como papeleras de acero inoxidable y mobiliario diverso. Es decir, las partidas correspondientes a la cuenta “Mobiliario y mobiliario fijo” representarían aquella inversión efectuada para dotar al Terminal de los elementos físicos que permiten la gestión operativa, la atención al pasajero y su adecuada experiencia en las áreas de espera y tránsito del Terminal, por cual **resultaría adecuada la exclusión de dicha cuenta,** en tanto dichas inversiones se encontrarían fuera del alcance de la Facilidad Esencial.
- Finalmente, en el caso de la cuenta “Aparatos sanitarios”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que dicha cuenta captura las inversiones asociadas a los

²¹ En particular, las partidas observadas comprenden la ejecución de pavimentos exteriores (incluyendo pisos de cemento impermeabilizados con recubrimiento epóxico, superficies de hormigón y veredas) que estarían orientados a garantizar la adecuada transitabilidad, así como la durabilidad frente a condiciones ambientales y uso intensivo. Además, se consideran protecciones de elementos estructurales expuestos, como defensas metálicas en columnas ubicadas en zonas vehiculares, que estarían destinadas a mitigar impactos y resguardar la infraestructura. Finalmente, entre las partidas se incluyen acabados y tratamientos arquitectónicos en exteriores, tales como pintura y acabados de cielos, así como la limpieza de columnas, lo cual contribuiría a la terminación estética, conservación y mantenimiento de las superficies visibles del Terminal.

artefactos sanitarios y accesorios necesarios para la habilitación integral de los servicios higiénicos en zonas públicas y privadas del Terminal²². Es decir, estas inversiones estarían destinadas a garantizar condiciones adecuadas de higiene, accesibilidad, seguridad y funcionalidad en los servicios sanitarios del Terminal, tanto en las zonas públicas, destinadas a los pasajeros y usuarios en general, como en las zonas privadas, destinadas a los trabajadores que se encuentran en las zonas de acceso restringido al público.

Sobre este punto, debe indicarse que, en el Anexo 1.1 Requerimientos Técnicos del Empleador (TER.01) del Contrato “Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)”²³ se detalla que el diseño deberá incluir espacios para oficinas de las aerolíneas, las partes involucradas, autoridades junto a instalaciones sin acceso público con facilidades tales como baños, salas de personal, entre otras facilidades.

En sus comentarios, las aerolíneas alegan la exclusión de las cuentas asociadas a aparatos sanitarios debido a que, según indican éstas, las Facilidades Esenciales no deben asumir el costo de activos que no forman parte de su operación ni son utilizados en la prestación del servicio. Sin embargo, de la descripción presentada previamente respecto a las características de diseño para las oficinas de las aerolíneas incluyen diversas facilidades entre ellas baños. Por tal motivo, carecería de fundamento lo alegado por las aerolíneas, en tanto que el alcance de la Facilidad Esencial sí comprendería la utilización de servicios higiénicos para el caso de las Oficinas Operativas dique.

Sin embargo, teniendo en cuenta que las **Oficinas Operativas – Dique 1** se encuentran ubicadas en una zona de acceso restringido al público, **resultaría adecuada la exclusión de las cuentas asociadas a aparatos sanitarios exceptuando únicamente la partida “Aparatos Sanitarios Zonas privadas”** para dichas oficinas operativas. En el caso de las **Oficinas Operativas – Dique 2, se excluye todas las cuentas asociadas a aparatos sanitarios tanto públicos como privados, en tanto este último tipo de Oficina Operativa cuenta con servicios higiénicos en su interior.**

139. Así, sobre la base del análisis presentado, y teniendo en cuenta el criterio de que, para el cálculo del costo por m² del área destinada al servicio, únicamente se considerarán aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que además no estén consideradas dentro de las otras inversiones del servicio, corresponderá la exclusión de las cuentas “Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos”, “Mobiliario y mobiliario fijo” y “Aparatos sanitarios”, además de las cuentas “MEP” e “ICT” (siendo que la exclusión de estas últimas se efectuará en los términos planteados por LAP). Al respecto, en la siguiente sección del presente informe, se realiza el cálculo del costo por m² y la estimación correspondiente de las inversiones en infraestructura (áreas).
140. Por lo expuesto, **se acoge parcialmente el comentario presentado por LATAM.**
141. Sin perjuicio de lo anterior, debe señalarse que, de la revisión realizada a la información contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060” (adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa un mayor nivel de detalle respecto de la información de las inversiones del Terminal, lo cual puede permitir mayor precisión en el cálculo del costo por m² del área destinada al servicio. Por tal motivo, en atención al criterio de que, para el cálculo de dicho costo por m², solo se considerarán aquellas inversiones en activos que formarán parte de

²² Al respecto, las partidas observadas comprenden los aparatos sanitarios propiamente dichos (lavatorios, inodoros, mingitorios, vertederos y duchas) tanto en áreas de uso público como en zonas privadas u operativas, incluyendo además equipamiento adaptado para personas con discapacidad. Asimismo, en las partidas se aprecian los accesorios complementarios tales como cambiadores de bebé, dispensadores de jabón, espejos (incluyendo espejos basculantes), mesadas, secadores automáticos, separadores, papeleras de acero inoxidable, barras de seguridad, jaboneras, bancos y taquillas.

²³ Contenido en el archivo “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf”, adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187.

la Facilidad Esencial y que además no estén consideradas dentro de las otras inversiones del servicio, se propone la incorporación de ajustes adicionales que permitirán introducir mayor precisión en la estimación de las inversiones destinadas a la Facilidad Esencial, siendo tales ajustes consistentes con el análisis presentado anteriormente. En la siguiente sección del presente informe se detallan dichos ajustes adicionales como parte del cálculo del costo por m².

142. Finalmente, respecto a lo manifestado por las aerolíneas con relación a las consultas que debe realizar el Regulador al Concesionario sobre la metodología de cálculo para arribar al valor de USD 926 por M2 durante el proceso de negociación, corresponde señalar que la estructura de costos presentada por el Concesionario durante la etapa de negociación directa no resulta jurídicamente vinculante para el Ositrán. La negociación directa entre el Concesionario y LATAM constituye una fase preliminar del procedimiento de acceso, orientada a alcanzar un acuerdo entre las partes, pero no limita ni condiciona la competencia del Regulador para determinar, en última instancia, el Cargo de Acceso conforme a los criterios del REMA.
143. Así, el Regulador se encuentra facultado para analizar y redefinir las inversiones y costos atribuibles a la prestación de un servicio esencial, atendiendo a criterios de necesidad, eficiencia y razonabilidad²⁴. Debe tenerse en cuenta que la inversión reconocible se determina en función de su vinculación con la prestación del servicio esencial y como esta se imputa económicamente a dicho servicio. El REMA no exige que la estructura de costos reproduzca de manera idéntica la estructura contractual acordada entre el Concesionario y sus contratistas. Lo exigido por dicho Reglamento es que las inversiones consideradas sean razonables, necesarias y debidamente motivadas, requisitos que se cumplen en la actuación del Ositrán.

²⁴ "Artículo 8.- Principios aplicables.

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

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

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

Los principios a aplicar son:

(...)

e) Principio de eficiencia.

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

(...)"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

"Artículo 27. Valorización de costos.

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

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

a) Costos incrementales de largo plazo

b) Costos completamente distribuidos

c) Empresa modelo eficiente

d) Por comparación (benchmarking)".

144. En tal sentido, la actuación de Ositrán está orientada a garantizar que el Cargo de Acceso refleje costos eficientes y necesarios, evitando tanto la subestimación como la sobreestimación de las inversiones atribuibles al servicio.²⁵

145. Así, por lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por LATAM en este extremo.**

b. Sobre las inversiones remitidas por LAP al Ositrán

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁵ Sin perjuicio de lo anterior, debe indicarse que, en cuanto al porcentaje de 11,4% planteado por las aerolíneas, se detectan falencias en su cálculo, tales como la subestimación de la inversión total del proyecto (al omitir información del año 2026), la presencia de una inconsistencia en la fórmula empleada (el porcentaje se calcula sobre una base distinta a la utilizada para su aplicación) y el empleo de cuentas adicionales en el CAPEX directo en comparación a lo considerado en la Propuesta del Ositrán (que solo toma las cuentas de *airside*, *landside* y *contingency*).

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

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

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

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

631 - AETAI pide Cartas LAP

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

Sin otro particular, me despido.
Vanina Enciso
OSITRAN"

14. En la documentación remitida se encuentra:

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

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

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

f) Principio de plena información.

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

[El énfasis es de origen.]

147. Para efectos de evaluar el cuestionamiento formulado por LATAM, resulta pertinente señalar los hechos relevantes vinculados a la información materia del presente comentario:
- En el marco del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA aplicable a pasajeros en transferencia, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, recibida el 02 de diciembre del 2024, y la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0203 de fecha 19 de diciembre de 2024, Lima Airport Partners S.R.L. presentó ante el Ositrán diversa información técnica y económica vinculada a las inversiones del nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incluyendo cuadros de inversión y documentación de sustento, solicitando en ambos casos que la información remitida sea declarada confidencial.
 - Con fecha 17 de diciembre de 2024, mediante la Carta C-LAP-GALG-2024-00457, LAP solicitó la confidencialidad la información adjunta a la Carta C-LAP-GPF-2024-0187. Dicho pedido fue denegado mediante Resolución de Presidencia N° 0038-2025-PD-OSITRAN²⁶, del 24 de marzo de 2025, sustentada en el Informe N° 00059-2025-GRE-OSITRAN; y dicha Resolución posteriormente fue confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0010-2025-CD-OSITRAN del 06 de noviembre de 2025.
 - Por su parte, en cuanto a la información remitida mediante la Carta C-LAP-GPF-2024-0203, LAP solicitó la confidencialidad de los Archivos remitidos, así como de la información relacionada a esos archivos expuesta en la mencionada carta. Dicho pedido fue denegado en parte mediante Resolución de Presidencia N° 0039-2025-PD-OSITRAN del 06 de noviembre de 2025²⁷.
 - Posteriormente, con fecha 19 de noviembre de 2025, la AETAI formuló una solicitud de acceso a la información pública (SAIP) respecto de las cartas y anexos presentados por LAP en el mencionado procedimiento tarifario, entre ellas, la información antes señalada adjunta a la Carta C-LAP-GPF-2024-0187, y la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0203. Dicha solicitud fue atendida mediante correo electrónico de fecha 03 de diciembre de 2025, poniéndose a disposición la información solicitada.
 - La información contenida en dichas cartas -remitidas en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia- no fue referenciada por LAP ni por este Regulador en ninguna etapa del presente procedimiento de Mandato. Cabe mencionar también que, los LATAM tampoco emplearon la información contenida en las mismas para presentar sus comentarios en esta etapa.
148. LATAM sostiene que el Ositrán habría vulnerado el Principio de plena información previsto en el artículo 8 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), correspondiente al Principio de plena información, al no haber trasladado determinada información obtenida por AETAI mediante solicitudes de acceso a la información pública, para su conocimiento.
149. Al respecto, es de señalar que el Principio de plena información encuentra su ámbito de aplicación en la etapa de negociación directa, en la cual se desarrolla una interacción entre agentes privados orientada a la eventual celebración de un contrato de acceso. En dicho contexto, la información cumple una función esencial para equilibrar asimetrías informativas y permitir una negociación informada.

²⁶ Contra dicha resolución, con fecha 16 de abril de 2025, mediante Carta C-LAP-GALG-2025-00176, LAP interpuso recurso de reconsideración. Dicho recurso impugnativo fue resuelto por el Consejo Directivo, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0010-2025-CD-OSITRAN del 06 de noviembre de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00166-2025-IC-OSITRAN; confirmando la decisión adoptada por la Presidencia Ejecutiva. Durante la tramitación del recurso, la información mantuvo formalmente su condición de confidencial.

²⁷ Con fecha 16 de abril de 2025, mediante Carta C-LAP-GALG-2025-00177, LAP interpuso recurso de reconsideración, el cual fue resuelto por el Consejo Directivo, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0011-2025-CD-OSITRAN del 06 de noviembre de 2025, y sustentada en el Informe Conjunto N° 00167-2025-IC-OSITRAN; confirmando la decisión adoptada por la Presidencia Ejecutiva. De igual manera, durante la tramitación del recurso, la información mantuvo formalmente su condición de confidencial.

150. Por el contrario, el procedimiento de Mandato de Acceso responde a una lógica distinta, pues en esta modalidad no existe negociación ni decisión contractual por parte de los Usuarios Intermedios, sino la adopción de una decisión unilateral del Regulador, en ejercicio de sus competencias, con el objeto de garantizar el acceso a una facilidad esencial cuando la negociación directa no ha resultado exitosa. Cabe recordar que, actualmente, se encuentra en curso el procedimiento de emisión de Mandato de Acceso a cargo del Ositrán, precisamente, en la etapa de comentarios a la Propuesta de Ositrán.
151. Al respecto, si bien en el documento remitido por LATAM señala que tuvo acceso a la información contenida en la Carta C-LAP-GPF-2024-0187, y la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0203, debe indicarse que dicha información fue remitida al Regulador en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia, sin embargo, tal como se señaló anteriormente, no fue presentada en el presente procedimiento de Mandato de Acceso, y asimismo, LATAM tampoco la empleó para formular sus comentarios a la propuesta.
152. Por otro lado, con relación a lo manifestado por LATAM respecto a que éstas desconocían la procedencia de los cuadros y estadísticas consideradas en la Propuesta del Ositrán, cabe señalar que en este caso se trata de una alegación genérica, pues no identifica respecto a qué cuadros o estadísticas se refiere. En cualquier caso, en la propuesta de Cargo de Acceso elaborada por el Ositrán, sí se evidenciaron las fuentes empleadas para la determinación del cargo de acceso como parte del sustento.
153. Por lo antes expuesto, en el presente procedimiento de Mandato de Acceso no se ha vulnerado el Principio de plena información establecido en el REMA, por lo que **se desestima el comentario presentado por LATAM.**

c. Sobre el concepto de inversiones transversales

154. LATAM manifiesta que, de acuerdo con la información detallada de inversiones del nuevo terminal que fue proporcionada por el Ositrán (SAIP Exp. N° 631-2025), no resultaría consistente incluir el concepto de “inversiones transversales” en los costos directos del proyecto debido a que este ya se encontraría dentro del presupuesto del Contratista. Adicionalmente, LATAM señala que, durante las negociaciones, LAP no propuso la inclusión de “inversiones transversales”, sino que planteó que el valor de las inversiones correspondía al costo directo más un 15,6% de costos indirectos; no obstante, según LATAM, sobre la base de la información de los avances de inversión de LAP, para el período 2019-2025 la proporción de los costos indirectos respecto de la inversión sería del 11,4%. En particular, LATAM señala lo siguiente:

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

16. *Mediante carta LAP C-LAP-GPF-2024-0187 del 02 de diciembre de 2024, LAP a solicitud de OSITRAN, sustentó el monto de USD 675 millones (ver Figura N° 5).*

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

	Porcentaje de Indirectos 37.21%			Porcentaje de Indirectos 33.05%			
Facilidad	EPC			Adenda			Inversión (US\$)
	Directos EPC	Indirectos EPC	Total EPC	Directos Adenda	Indirectos Adenda	Total Adenda	
Procesador	152,406,074	56,705,061	209,111,135	57,214,751	18,906,747	76,121,499	285,232,634
Swing	65,440,392	24,348,126	89,788,513	54,873,966	18,067,139	72,941,105	162,629,616
Doméstico	38,528,931	14,335,291	52,864,222	26,622,411	8,787,437	35,410,848	88,804,076
Internacional	27,792,605	10,340,636	38,133,240	19,969,292	6,598,899	26,568,191	64,701,331
Serialística	2,103,782	782,745	2,886,526	1,109,556	366,655	1,476,212	4,362,738
Equipos aeroportuarios	35,780,940	13,312,858	49,093,798	16,356,707	5,485,112	21,761,819	70,855,617
Inversiones Terminal	322,052,624	119,824,711	441,877,335	175,946,684	58,141,989	234,088,673	675,966,008

Fuente y Elaboración: LAP

17. *El Contratista de LAP divide sus costos en dos partes: costos directos y costos indirectos, estos últimos se denominará mark up y están conformados por diseño, costos indirectos, gastos generales, seguros, costos financieros, así como utilidad.*

18. Según LAP, el mark up del EPC sería igual a 37.21% y en la Adenda que se realizó al referido contrato, el mark up se redujo a 33.05%. Al respecto, LAP indica lo siguiente:

b. Costo Indirectos EPC

En relación con los costos indirectos, estos representan aquellos gastos asociados con la gestión administrativa y operativa que el contratista incurre durante el desarrollo de la infraestructura y la instalación de los equipos requeridos para el proyecto. Estos costos incluyen elementos tales como la dirección del proyecto, la supervisión, los costos legales, de gestión, y otros gastos generales vinculados al proyecto. El importe total asignado a los costos indirectos es de USD 16,812,106, cifra que se puede verificar en la página 2480 del documento PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082 Rev.5.

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

19. En el archivo de Excel titulado “Inversión del Terminal.xlsm”, LAP detalla los componentes de las inversiones en el nuevo terminal. Se observa claramente, que en el monto de USD 675 millones, se están incluyendo mark up del Contratista (Ver Figura N° 6).

**FIGURA N°6: INVERSIONES DETALLADAS EN EL NUEVO TERMINAL DE AIJCH
(EN USD)**

[illegible]

Fuente y Elaboración: LAP.

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

Se observa que el monto del mark up es de USD 169,812,105.93 para el presupuesto inicial, así como de USD 84,858,461.37 para el presupuesto que corresponde a la Adenda (Ver Figura N° 7.1 y Figura N° 7.2).

FIGURA N°7.1: PRESUPUESTO A SUMA ALZADA

Resumen Precio Oferta WP3 Suma Alzada			
1	EDIFICIO TERMINAL	\$	286,271,684.04
2111-1	PROCESSOR BUILDING	\$	177,755,661.22
2121-1	SWING PIER	\$	48,137,386.78
2133-1	DOM PIER	\$	27,666,407.83
2141-1	INT PIER	\$	16,986,379.41
1.11	FIXED BRIDGES (PUENTES FUJOS DE EMBARQUE)	\$	13,622,087.26
1.12	SEÑALÉTICA	\$	2,105,781.54
2	EQUIPAMIENTO AEROPORTUARIO - TERMINAL	\$	63,018,960.21
3	AIRSIDE	\$	29,860,843.93
4	JANOSIDE	\$	5,537,886.60
5	Divisio, Indirectos, Gastos Generales, Seguros y Utilidad	\$	169,812,156.93
Total Suma Alzada		USD	626,501,460.71

FIGURA N°7.2: PRESUPUESTO A SUMA ALZADA ADENDA

Fecha		20-10-22
		WP-3 / Ampliación a 37.7 Mares (R05)
1.00	EDIFICIO TERMINAL	163,110,651.74
2111-1	PROCESSOR BUILDING	69,143,209.19
2121-1	SWING PIER	46,496,594.98
2133-1	DOM PIER	21,052,607.24
2141-1	INT PIER	14,114,842.44
1.11	FIXED BRIDGES (PUENTES FIJOS DE EMBARQUE)	11,193,841.77
1.12	SEÑALÉTICA	1,109,556.12
2.00	EQUIPAMIENTO AEROPORTUARIO - TERMINAL	25,493,563.60
3.00	AIRSIDE	25,706,685.76
4.00	LANDSIDE	33,993,423.00
4.21	PLANTA DE GENERACION ELECTRICA (2237)	5,623,587.18
4.22	PLANTA DE PRODUCCION DE AGUA HELADA (2236)	2,330,333.13
4.23	DEPOSITOS DE COMBUSTIBLES (2212)	336,629.73
6.00	Diseño, Indirectos, Gastos Generales, Seguros & Utilidad	84,858,461.37
Total suma alzada		341,653,135.51

C	SISTEMA DE COMBUSTIBLE	
3.8	DRENAJE SUPERFICIAL AIRSIDE	452,965.52
5	DISEÑO, INDIRECTOS, GASTOS GENERALES, UTILIDAD - DRENAJE SUPERFICIAL	149,683.51
3.9	SISTEMA & ANILLO COMBUSTIBLE	5,820,588.50
5	DISEÑO, INDIRECTOS, GASTOS GENERALES, UTILIDAD - SISTEMA & ANILLO COMBUSTIBLE	1,923,426.96
Total		8,346,664.49

Fuente: LAP

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

Se puede apreciar en la información entregada por LAP, la distribución de los componentes que conforman el mark up en el Contrato Original y la Adenda 2. En efecto, el porcentaje del diseño fluctúa entre 2.99% y 3.48% de los costos directos, mientras que los costos indirectos están entre el 7.26% y el 9.93% y los gastos generales están entre 17.37% y 17.86%. Cabe precisar que la suma de estos porcentajes da los valores de 37.23% y de 33.01%, respectivamente (Ver Figura N° 8)

FIGURA N°8

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

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

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

Fuente y Elaboración: LAP.

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

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

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

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

23. Según la información reportada por OSITRAN, la inversión transversal equivaldría a un valor de USD 114'414,697. De este monto, USD 72 millones se corresponderían a diseño y el resto estaría integrado por MOU, Early Works y Site Management (sic) (Ver Figura N° 10)

FIGURA N° 10: INVERSIÓN TRANSVERSAL (EN USD)

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

Fuente y Elaboración: OSITRAN

24. Cabe precisar que estas inversiones son asignadas a los costos directos del proyecto. Al respecto, debemos señalar como se explicó anteriormente, que el monto que LAP solicitó a las aerolíneas por M2 (= USD 926), no consideró las inversiones transversales, sólo los costos indirectos (= 15.6%).
25. Adicionalmente, no resulta consistente incluir estas “inversiones transversales” en los costos directos del proyecto porque estos conceptos ya han sido incluidos por el Contratista de LAP. Es decir, en la inversión asociada al terminal incluye los costos directos e indirectos EPC (37.23%) así como los costos directos e indirectos de la Adenda (33.01%).
26. Con respecto al DESIGN (o Diseño), este concepto se encuentra en los denominados “mark up” de los diferentes contratistas de LAP. En el caso particular del tercer paquete, se encuentra en los porcentajes de 37.23% y 33.01%, respectivamente. No se requiere una cuenta adicional, como OSITRAN lo propone en sus denominadas “Inversiones Transversales”.
27. LAP define el concepto “EARLY WORKS (trabajos iniciales)”, como “las obras preliminares o tempranas que se ejecutan antes del inicio formal de la construcción principal”.

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

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

38. Con respecto a lo que LAP denomina “SITE MANAGEMENT (Gestión de Obra)” que es definido como “inversiones relacionadas a la administración integral de las operaciones en el lugar de la obra durante la ejecución del proyecto”. El referido rubro son los costos indirectos y gastos generales en los que incurre el contratista cuando ejecuta la obra,

tal y como se reseña en las páginas N° **000483** y N° **000490** del archivo **PM_3000_NF_EXP_ADN_NNA_PR_000082.pdf**, donde se dice:

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

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

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

(...)

D. CON RESPECTO A LOS COSTOS INDIRECTOS DE LAP

38. 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)

Monto en miles de USD al 30 de noviembre 2024											
CÓDIGO FEP	Nº	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Total (Forecast)
Costo Directo											
A-20-P008.01	Contingencia del proyecto de expansión	0	0	0	0	0	0	20,324	0	0	20,324
A-20-P008.02	Equipos	17,880	21,511	474	0	-1	0	-364	0	0	38,571
A-20-P008.03	Talleres temporales	3,385	0	0	0	0	0	0	0	0	3,385
A-20-P008.04	Desarrollo del Diseño	63,863	26,972	8,511	4,399	-687	0	402	0	0	103,159
A-20-P008.05	Lado Aéreo	0	39,058	133,438	125,189	27,040	4,107	0	0	0	389,822
A-20-P008.06	Lado Tierra	0	0	3,182	171,245	401,640	487,192	361,264	0	0	1,435,062
A-20-P008.07	Interfaz	544	324	13,173	1,250	-26	237	-588	0	0	15,343
A-20-P008.08	NOTIFICATION	0	0	0	0	0	3,786	4,170	0	0	7,956
		84,762	87,876	178,089	306,862	447,883	475,062	115,064	0	0	1,798,143

Fuente y Elaboración: LAP

39. 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-P001.01	LAP-ADP LABOR RELATED	12,999	5,840	8,823	10,081	10,823	10,774	9,396	2,275	0	70,068
A-20-P001.02	LAP-ADP NON-LABOR RELATED	2,552	1,383	1,446	2,337	1,987	1,965	1,575	853	0	14,047
A-20-P001.03	CONSULTANTS & CONTRACT SERVICES	15,169	3,912	3,884	5,213	6,882	9,106	6,534	2,561	0	56,391
A-20-P001.04	PROFESSIONALS OTHER COST	151	36	252	177	256	1,110	636	65	0	2,879
A-20-P006.09	Owners (LAP/Foreign) Costs	3,792	671	813	854	983	29	385	383	0	7,869
A-20-P004.04	Concept & Preliminary Design	6,439	0	0	0	0	227	0	0	0	6,666
A-20-P005.05	Procurement & Legal	4,382	587	169	202	112	812	68	8	0	6,340
A-20-P015.10	Safety & Security	1,245	16	872	952	678	768	266	72	0	4,965
A-20-P011.11	Insurance and Bonds	218	297	3,995	4,882	1,820	1,225	2,617	0	0	12,844
A-20-P002.02	Planificación y aprobación Municipal/Medioambientales	1,279	452	356	300	328	437	1,182	353	0	4,788
A-20-P007.07	Puestos en servicio	0	0	138	413	155	26	21	0	0	753
A-20-P008.08	ORAT	0	0	0	0	0	945	675	0	0	1,625
A-20-P012.12	OSTRAN Supervision	0	113	1,912	4,103	6,995	12,354	18,294	25,997	0	59,662
A-20-P015.08	Master Planning	0	0	0	1,776	0	0	0	0	0	1,776
		52,281	13,308	18,989	30,599	30,823	39,397	32,880	30,314	0	250,879
Total Inversión											
		138,063	101,182	197,079	335,661	478,506	515,079	109,719	30,314	0	1,958,228
Total Inversión acumulada											
		7.1%	12.3%	22.4%	38.3%	63.9%	90.3%	98.5%	100.0%	100.0%	

Fuente y Elaboración: LAP

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

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

155. Como puede apreciarse, los comentarios presentados por LATAM se centran en las inversiones transversales propuestas por LAP y su exclusión de los costos directos del proyecto debido a que algunos conceptos que conforman dichas inversiones transversales ya se encontrarían incluidos dentro del presupuesto del contratista de LAP. En particular, LATAM menciona que los conceptos de *Design*, *Early Works* y *Site Management* se encontrarían incluidos en los porcentajes de costos indirectos del contratista de LAP y, por tal motivo, las inversiones transversales no deberían ser incluidas en los costos directos del proyecto.
156. Sobre el particular, para efectos de evaluar los argumentos señalados por las aerolíneas respecto a cada uno de los conceptos indicados, resulta importante acotar el ámbito de las inversiones transversales dentro del total de inversiones de proyecto de ampliación del AIJC. Al respecto, de acuerdo con la definición presentada en el Anexo 4 del Informe N° 0126-2025-GRE-OSITRAN, el cual detalla el sustento remitido por LAP en su Memorándum N° M-GPF-GSC-2024-0046 y N° M-GPF-GSC-2024-0047, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0386, con relación al cálculo del costo por m² por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal, el concepto de inversiones transversales sería *“la inversión inicial que fue requerida, de manera transversal, para el inicio de la obra [y] corresponden a las realizadas para el proyecto y que tienen incidencia directa en la construcción del Terminal de Pasajeros”*. Es decir, las inversiones transversales corresponden a todas aquellas inversiones requeridas para el inicio de la obra, no solo del terminal de pasajeros sino de toda la infraestructura comprendida en el proyecto de ampliación del AIJC (tanto lado aire como lado tierra).
157. En efecto, como se describe en el Anexo 4 del Informe N° 0127-2025-GRE-OSITRAN, las inversiones transversales comprenden los conceptos de *Memorandum of Understanding* (MOU), *Design*, *Early Works* y *Site Management*, los cuales son definidos de la siguiente manera:
- ***Memorandum of Understanding (MOU)***: Corresponde a la inversión realizada en la documentación para dar la aprobación de las partes involucradas en los contratos de la construcción del proyecto.
 - ***Design***: Corresponde a la inversión realizada en la elaboración del diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación.
 - ***Early Works***: Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.
 - ***Site Management***: Corresponde a la inversión realizada en obras adicionales como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc. Se contempla principalmente el contrato WP4.
158. Como puede apreciarse, las definiciones de los conceptos comprendidos en las inversiones transversales hacen alusión a los diversos desembolsos que se requieren efectuar como requisito para el inicio de las obras del proyecto de ampliación (tanto el lado aire como el lado tierra), entre ellos, la documentación para la aprobación de los contratos de construcción, el diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación del AIJC, los trabajos de limpieza del área, instalación de cercos perimétricos, campamentos, etc. Cabe indicar que, en la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187 referenciada por las aerolíneas, el Concesionario presenta las siguientes definiciones para los conceptos de *Memorandum of Understanding* (MOU), *Design*, *Early Works* y *Site Management*, las cuales se enmarcan en el contexto de actividades requeridas para el inicio de las obras del proyecto de ampliación:
- ***Memorandum of Understanding***: El Memorándum de Entendimiento (MOU, por sus siglas en inglés) relacionado con el proyecto del nuevo terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Este documento definió compromisos,

términos generales y objetivos para la ejecución de la expansión del aeropuerto, incluyendo aspectos financieros, técnicos y regulatorios.

- **Design (Diseño):** Inversiones relacionadas al proceso de planificación, desarrollo y elaboración de planos y especificaciones técnicas para la construcción de las nuevas infraestructuras, como el terminal de pasajeros, la pista de aterrizaje, y las vías de acceso.
- **Early Works:** Son las obras preliminares o tempranas que se ejecutan antes del inicio formal de la construcción principal. Su propósito es preparar el sitio para facilitar una ejecución más eficiente del proyecto de ampliación.
- **Site Management (Gestión de Obra):** Inversiones relacionadas a la administración integral de las operaciones en el lugar de la obra durante la ejecución del proyecto.

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

“6.1.1 Base del diseño

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

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

En mérito a lo anterior, el Contratista desarrolla el Diseño presentado a LAP como parte integrante

de su Oferta y deberá desarrollar las siguientes fases de Diseño correspondiente a los Trabajos, en los términos establecidos en el presente Alcance.

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

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

[El subrayado es agregado.]

163. De lo anterior se desprende que, como parte del proyecto de ampliación, en su etapa inicial, LAP efectuó inversiones referidas al diseño conceptual y arquitectónico de la ampliación, el cual posteriormente sería puesto en conocimiento de los contratistas de los diferentes paquetes de trabajo para que estos desarrollen el diseño específico de las infraestructuras que construirán en el marco de sus respectivos contratos EPC.
164. De este modo, puede concluirse que el concepto de "Design", comprendido en las inversiones transversales, y el concepto "Diseño", comprendido en los costos indirectos del contratista del Paquete de Trabajo 3, no representan la misma actividad efectuada por el contratista y, por ende, los costos del concepto "Design" no se encontrarían dentro de los costos indirectos.
165. En segundo lugar, en el caso del concepto "Early Works" (Trabajos Iniciales), las aerolíneas indican que este ya se encontraría incluido en los porcentajes de costos indirectos debido a que, de acuerdo con la información proporcionada por LAP a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, el concepto de "Early Works" hace referencia a "las obras preliminares o tempranas que se ejecutan antes del inicio formal de la construcción principal", lo cual tendría el mismo significado que el concepto de "costos preliminares", el cual es definido como aquellos costos que "corresponden a las obras temporales, costos de movilización, permisos de construcción, vías provisionales, costos de desmovilización, entre otros", de acuerdo con las Bases del Concurso para la contratación del Contratista que iba a construir el nuevo Terminal (contenido en el archivo PDF "PM_3000_NF_EXP_ADG_NNA_PR_000082"). Así, las aerolíneas concluyen que, en tanto los conceptos de "Early Works" y "costos preliminares" se tratan de obras preliminares, tempranas o temporales que se realizaron antes del inicio de la construcción del nuevo Terminal, el concepto de "Early Works" ya se encontraría incluido en los porcentajes de costos indirectos.
166. Al respecto, debe advertirse que, de la revisión efectuada a la documentación contenida en la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, no se evidencia que los conceptos de "Early Works" y "costos preliminares" correspondan a las mismas actividades realizadas en el marco del proyecto de ampliación. En efecto, en el caso de los costos indirectos, el concepto de "costos preliminares" se refiere a las obras temporales, costos de movilización, permisos de construcción, vías provisionales, costos de desmovilización, entre otros²⁸, que son realizados por el contratista del Paquete de Trabajo 3 en el marco del Contrato EPC, lo cual tiene lugar durante la ejecución de los trabajos del referido paquete de trabajo. Por otro lado, en el caso de las inversiones transversales, y tal como se detalló anteriormente, el concepto de "Early Works" (Trabajos Iniciales) hace referencia a las obras preliminares o tempranas que se ejecutan antes del inicio formal de la construcción principal, con el objetivo de preparar el sitio para facilitar una ejecución más eficiente del proyecto de ampliación, lo cual incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc.; así, dichas inversiones tuvieron lugar de manera previa al inicio formal de las obras del proyecto de ampliación, y por consiguiente, del paquete de trabajo 3.

²⁸ Conforme a lo indicado en el Anexo 06 – Formulario de Presentación de Oferta, Cantidades, Precios y Análisis de Precios del Procedimiento de Solicitud de Propuestas (RFP) "Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos" (WP3) (página 483 del archivo PDF "PM_3000_NF_EXP_ADG_NNA_PR_000082").

167. De este modo, puede concluirse que el concepto de “*Early Works*”, comprendido en las inversiones transversales, no representa la misma actividad efectuada por el contratista del Paquete de Trabajo 3 por concepto de “costos preliminares”, comprendido en los costos indirectos. Por ende, los costos del concepto de “*Early Works*” no se encontrarían incluidos en los porcentajes de costos indirectos.
168. Finalmente, en el caso del concepto “*Site Management*” (Gestión de Obra), las aerolíneas indican que este ya se encontraría incluido en los porcentajes de costos indirectos debido a que, de acuerdo con la información proporcionada por LAP a través de la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, el concepto de “*Site Management*” hace referencia a las “inversiones relacionadas a la administración integral de las operaciones en el lugar de la obra durante la ejecución del proyecto”, siendo que dicho concepto correspondería a los costos indirectos y gastos generales en los que incurre el contratista cuando ejecuta la obra, de acuerdo con lo indicado en la página 483 del archivo PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082”. Así, las aerolíneas concluyen que, considerando que en los proyectos es usual que se incluya los costos de la gestión integral de los proyectos como parte de los costos indirectos y gastos generales, el concepto de “*Site Management*” formaría parte de los costos indirectos.
169. Al respecto, debe advertirse que, de la revisión efectuada al archivo PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082”, no se evidencia que el concepto de “*Site Management*” y los conceptos de “Costos Indirectos” y “Gastos Generales” correspondan a las mismas actividades realizadas en el marco del proyecto de ampliación. En efecto, , el concepto de “Costos Indirectos” abarca aquellos gastos correspondientes a la supervisión de terreno y de empleados, seguridad, H&S (*Health and Safety*), gestión ambiental, gestión comunitaria y asuntos públicos, servicios públicos (energía, agua, manejo aguas residuales, teléfono, internet), vehículos, comunicaciones, áreas industriales, talleres, zonas de pre armado, talleres de armaduras, talleres de mantenimiento, zonas externas e internas de almacenamiento, bodegas, limpieza, entre otros); en tanto que el concepto de “Gastos Generales” corresponde a los gastos generales del consorcio, gastos generales fuera del sitio, otros gastos financieros, entre otros²⁹, siendo que estos gastos son realizados por el contratista del Paquete de Trabajo 3 en el marco del Contrato EPC, lo cual tiene lugar durante la ejecución de los trabajos del referido paquete de trabajo.
170. Por otro lado, en el caso de las inversiones transversales, y tal como se detalló anteriormente, el concepto de “*Site Management*” (Gestión de Obra) hace referencia a las inversiones relacionadas con la administración integral de las operaciones en el lugar de la obra durante la ejecución del proyecto, involucrando además obras adicionales como campamentos, subestación temporal de energía, etc. Es decir, dichas inversiones presentan un ámbito general a todo el proyecto de ampliación, el cual se encuentra conformado por diversos paquetes de trabajo, por lo que el concepto de “*Site Management*” tuvo lugar desde el inicio de las obras, es decir, desde antes de que lleve a cabo la ejecución del Paquete de Trabajo 3.
171. De este modo, puede concluirse que el concepto de “*Site Management*”, comprendido en las inversiones transversales, no representa la misma actividad efectuada por el contratista del Paquete de Trabajo 3 por conceptos de “Costos Indirectos” y “Gastos Generales”, comprendidos en los costos indirectos. Por tal motivo, los costos del concepto de “*Site Management*” no se encontrarían incluidos en los porcentajes de costos indirectos.
172. Cabe indicar que, en el caso del concepto de “*Memorandum of Understanding*”, si bien las aerolíneas lo excluyeron del cálculo del Cargo de Acceso que proponen en sus comentarios, estas no presentaron argumentos que sustenten dicha exclusión como parte de las inversiones transversales. Sin perjuicio de ello, y al igual que en los casos analizados previamente, de la definición presentada anteriormente se desprende que

²⁹ Conforme a lo indicado en el Anexo 06 – Formulario de Presentación de Oferta, Cantidades, Precios y Análisis de Precios del Procedimiento de Solicitud de Propuestas (RFP) “Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos” (WP3) (página 483 del archivo PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082”).

dicho concepto se encuentra referido a inversiones que tuvieron lugar de manera previa al inicio de las obras del proyecto de ampliación, y por consiguiente, del paquete de trabajo 3, toda vez que el “*Memorandum of Understanding*” definió compromisos, términos generales y objetivos para la ejecución de la expansión del aeropuerto, incluyendo aspectos financieros, técnicos y regulatorios, siendo que la inversión se realizó en la documentación para dar la aprobación de las partes involucradas en los contratos de la construcción del proyecto.

173. Por tanto, sobre la base de lo desarrollado, no corresponde efectuar la exclusión de las inversiones transversales, tal como lo propone LATAM, debido a que dichas inversiones no estarían incluidas en los costos indirectos del contratista de LAP, toda vez que los conceptos que conforman las inversiones transversales no serían los mismos conceptos comprendidos en los costos indirectos.
174. Finalmente, y sin perjuicio de lo anterior, respecto a lo manifestado por LATAM con relación a la información intercambiada en el proceso de negociación, corresponde señalar que la estructura de costos presentada por el Concesionario durante la etapa de negociación directa no resulta jurídicamente vinculante para el Ositrán. La negociación directa entre el Concesionario y los Usuarios Intermedios constituye una fase preliminar del procedimiento de acceso, orientada a alcanzar un acuerdo entre las partes, pero no limita ni condiciona la competencia del Regulador para determinar, en última instancia, el Cargo de Acceso conforme a los criterios del REMA.
175. Así, el Regulador se encuentra facultado para analizar y redefinir las inversiones y costos atribuibles a la prestación de un servicio esencial, atendiendo a criterios de necesidad, eficiencia y razonabilidad³⁰. Debe tenerse en cuenta que la inversión reconocible se

³⁰ “Artículo 8.- Principios aplicables.

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

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

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

Los principios a aplicar son:

(...)

e) Principio de eficiencia.

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

(...)”

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“Artículo 27. Valorización de costos.

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

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

a) Costos incrementales de largo plazo

b) Costos completamente distribuidos

c) Empresa modelo eficiente

d) Por comparación (benchmarking)”.

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

176. En tal sentido, la actuación de Ositrán está orientada a garantizar que el Cargo de Acceso refleje costos eficientes y necesarios, evitando tanto la subestimación como la sobreestimación de las inversiones atribuibles al servicio.³¹
177. Así, por lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por LATAM.**

d. Sobre las partidas asociadas a los puentes de embarque

178. LATAM señala que, sobre la base de la normativa contable vigente, las partidas asociadas a los puentes fijos ya se encuentran retribuidas o financiadas mediante la tarifa cobrada por el servicio de puentes de embarque, en tanto dichas partidas hacen referencia a un componente esencial de dicho servicio. Por ello, LATAM menciona que no correspondería la inclusión de tales conceptos en la determinación de los cargos de acceso. En particular, LATAM señala lo siguiente:

“C. CON RESPECTO A LOS PUENTES DE EMBARQUE FIJOS

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

Componentes del Costo

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

- (a) Su precio de adquisición, incluidos los aranceles de importación y los impuestos indirectos no recuperables que recaigan sobre la adquisición, después de deducir cualquier descuento o rebaja del precio.*
- (b) Todos los costos directamente atribuibles a la ubicación del activo en el lugar y en las condiciones necesarias para que pueda operar de la forma prevista por la gerencia.*
- (c) La estimación inicial de los costos de desmantelamiento y retiro del elemento, así como la rehabilitación del lugar sobre el que se asienta, la obligación en que incurre una entidad cuando adquiere el elemento o como consecuencia de haber utilizado dicho elemento durante un determinado periodo, con propósitos distintos al de producción de inventarios durante tal periodo.*

34. *En términos prácticos, la NIC 16 establece que toda infraestructura fija y permanente que resulte necesaria para instalar un activo y permitir su operación conforme a su finalidad prevista forma parte del costo del propio activo. Bajo este criterio, los puentes de embarque fijos constituyen un costo directamente atribuible a los equipos PLB, en tanto permiten que estos operen de acuerdo con las condiciones técnicas y funcionales definidas por el operador aeroportuario.*
35. *Los criterios de valorización de obras que son utilizados en el Perú van en la línea de lo que establece la NIC 16. En efecto, en el Anexo III.1 – Valores Unitarios a Costo Directo de Obras Complementarias e Instalaciones Fijas y Permanentes³ (CAP, Lima Metropolitana y Callao), se reconoce como costo directo todas las partidas de obra civil, estructuras fijas e instalaciones permanentes que resulten indispensables para la ejecución material de un proyecto o para la implementación operativa de un equipo o sistema.*
36. *Bajo el marco normativo, la construcción de puentes fijos que tuvieron como finalidad posibilitar la instalación de PLB's, para asegurar las condiciones adecuadas de funcionamiento de estos equipos, constituye una obra complementaria fija en los términos definidos por la NIC 16. Estos elementos no pueden ser considerados obras provisionales ni auxiliares prescindibles, dado que su ausencia impediría su instalación conforme al diseño del terminal que fue elaborado por LAP.*

³¹ Sin perjuicio de lo anterior, debe indicarse que, en cuanto al porcentaje de 11,4% planteado por las aerolíneas, se detectan falencias en su cálculo, tales como la subestimación de la inversión total del proyecto (al omitir información del año 2026), la presencia de una inconsistencia en la fórmula empleada (el porcentaje se calcula sobre una base distinta a la utilizada para su aplicación) y el empleo de cuentas adicionales en el CAPEX directo en comparación a lo considerado en la Propuesta del Ositrán (que solo toma las cuentas de *airside*, *landside* y *contingency*).

37. En consecuencia, la partida “puentes fijos de embarque o área de conexión del Terminal con PLB” forma parte de los activos asociados al PLB puesto que, sin esta infraestructura, los PLB’s no podrían operar bajo las condiciones que fueron establecidas por LAP. En este orden de ideas, los puentes fijos al ser un componente esencial de los PLB, ya se encuentran retribuidos o financiados mediante la tarifa de puentes de embarque, por lo que no corresponde incluirlos en la determinación de los cargos de acceso ni en ninguna otra tarifa adicional.

³ Resolución Ministerial N° 277-2025-VIVIENDA.”

[El énfasis es de origen.]

179. Como puede apreciarse, LATAM señala que, de acuerdo con la NIC 16, la inversión correspondiente a los puentes de embarque fijos constituye un costo directamente atribuible a los equipos PLB (*Passenger Loading Bridge*), en tanto permiten que estos operen de acuerdo con las condiciones técnicas y funcionales definidas por el operador aeroportuario. De este modo, LATAM manifiesta que la inversión correspondiente a la construcción de puentes fijos ya se encuentra retribuida mediante la tarifa de puentes de embarque y, por tal motivo, no correspondería su inclusión en la determinación del Cargo de Acceso.
180. Al respecto, sobre la base del análisis efectuado en el acápite anterior, teniendo en cuenta que la infraestructura referida a los Puentes Fijos de Embarque no está comprendida dentro del ámbito de la Facilidad Esencial que es materia del presente análisis, corresponderá excluir el concepto “*Fixed Bridges* (Puentes Fijos de Embarque)” del cálculo del costo por m². En tal sentido, **se acoge el comentario presentado por LATAM.**

e. Sobre la determinación de las inversiones

181. LATAM indica que las inversiones que se consideren para calcular el valor del cargo de acceso no deben incluir áreas ajenas a la operación directa del servicio, ya que generaría distorsiones en el referido valor. En ese sentido, LATAM indica que deben considerarse solo las inversiones relacionadas al dique doméstico e internacional. En particular, señala lo siguiente:
- “38. Para determinar los costos del M2 se toma como referencia la información remitida por LAP. Cabe precisar que nuestra metodología consiste en establecer el costo de la infraestructura, es decir, considerando únicamente los activos que serán utilizados por el servicio de alquiler de oficinas operativas.
39. Cabe precisar que, al emplear información proporcionada por LAP para la estimación de las inversiones, se introduce el riesgo de que dicha información no refleje adecuadamente la realidad económica de los activos. Esta vulnerabilidad metodológica ya se ha evidenciado en la determinación del valor por M2, cuyo valor se incrementó en más de 95% entre el proceso de negociación y la posterior intervención del Regulador, evidenciando la necesidad de mecanismos independientes de verificación y contrastación, como es el que está realizando la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN.
40. Desde una perspectiva regulatoria, la determinación del valor por metro cuadrado (USD 1,812/M2) utilizada por OSITRAN debe observar los principios de causalidad, trazabilidad y eficiencia en la asignación de costos, conforme a las mejores prácticas internacionales y a la normativa vigente en materia de regulación de servicios públicos. Es fundamental que los costos directos asociados al servicio de alquiler de oficinas dique reflejen únicamente aquellos activos e infraestructuras que son estrictamente necesarios para la prestación del servicio, evitando la inclusión de áreas o componentes que no guardan relación funcional con el uso efectivo por

parte de los usuarios regulados.

41. En este sentido, la inclusión de áreas ajenas a la operación directa del servicio, como las zonas de edificio procesador o dique swing, genera distorsiones en el monto de los cargos acceso, trasladando a los usuarios costos que no corresponden a la prestación efectiva del servicio regulado. Esto contravendría el mandato de evitar subsidios cruzados entre servicios diferenciados.
42. Por lo tanto, resulta indispensable que el reconocimiento de inversiones y la determinación de cargos de acceso se circunscriban exclusivamente a la infraestructura ubicada en las zonas dique doméstico e internacional, asegurando así que el costo directo refleje de manera fiel y justificada la realidad operativa del servicio. Esta delimitación metodológica fortalece la legitimidad del proceso regulatorio y contribuye a la sostenibilidad financiera del sistema, en beneficio tanto de los operadores como de los usuarios finales.
43. En el documento PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060.pdf se presentan los metrajes correspondientes a cada una de las áreas que integran el nuevo terminal. De la revisión efectuada se identifica que el dique doméstico e internacional tienen un área que superar los 50,000 M2 (Ver Cuadro N°2).

CUADRO N°2: AREAS DEL TERMINAL DE PASAJEROS DEL AIJCH

Planta	Procesador	Dique Swing	Dique Domo	Dique Int	TOTAL
P.51	31,681	0	0	0	31,681
P.10	26,359	21,112	7,140	4,406	59,017
P.20	23,565	10,181	2,310	5,871	41,927
P.30	40,763	18,837	17,357	6,422	83,379
P.40	13,394	8,389	877	0	22,660
TOTAL	135,762	58,519	27,684	16,699	238,664
P.10 (BHS)	7,952	0	0	447	8,399
TOTAL CON BHS	143,714	58,519	27,684	17,146	247,063
P.10 (Soportales)	7,703	0	9,287	2,387	19,377
TOTAL + soportales	151,417	58,519	36,971	19,533	266,440

Elaboración y Fuente: LAP.

44. Teniendo presente, el hecho que las oficinas operativas dique se encuentran en los diques domésticos e internacional, entonces, estimamos la inversión que le correspondería a este servicio. Teniendo en cuenta lo siguiente:
 - i. Tal como se indicó previamente, se excluyen las áreas de “edificio procesador” y “dique swing”, debido a que la prestación del servicio no requiere de dicha infraestructura.
 - ii. En los diques doméstico e internacional se excluyen las cuentas financiadas mediante el TUUA, específicamente: movimiento de tierras, subestructuras, superestructuras, juntas sísmicas, aisladores sísmicos y acero estructural. Los montos correspondientes se obtienen de la Figura 5.1.
 - iii. Adicionalmente, se retiran los montos asociados al MEP, lo cual se encuentra justificado en la información que fue remitida por OSITRAN a las aerolíneas. Los montos retirados coinciden con lo entregado por el Regulador.

Sin embargo, en el caso particular del ICT, OSITRAN precisa que únicamente tomo la información proporcionada por LAP y desconoce cómo fue estimado el referido valor. En efecto en el Oficio N° 00017-2026-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación afirma:

"[...]

Al respecto, con relación a la procedencia de los valores de inversión de la categoría ICT que se consignan como CAPEX Directo y Área de Equipaje Rezagado en el archivo "OSITRAN – Modelo Equipaje Rezagado VFdic25.xlsm" que son utilizados para la determinación del cargo de acceso del servicio de equipaje rezagado, debe indicarse que la nota al pie de página 16 del Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN señala que en la propuesta de cargo de acceso del Regulador, "se tomarán los montos de inversión y la estructura planteada por LAP, en tanto que representa la mejor información disponible a la fecha." Así, tanto las cifras correspondientes a la categoría de ICT como el resto de los rubros de inversión fueron extraídos directamente de la propuesta que presentó LAP mediante la Carta N° C-LAP-GSC 2024-05752 de fecha 2 de diciembre de 2024.

"[...]"

El propio Regulador ha señalado que dichos valores provienen exclusivamente de la información remitida por LAP, sin que exista claridad respecto de la metodología empleada para su estimación. En el Oficio N.° 00017-2026-GRE-OSITRAN, la Gerencia de Regulación reconoce que los montos consignados en la categoría ICT fueron tomados íntegramente de la propuesta presentada por LAP, bajo el criterio de "mejor información disponible".

La sola remisión de cifras por parte del concesionario no satisface los estándares legales de razonabilidad, motivación, transparencia ni verificación previa exigidos por el marco regulatorio. LAP no presentó sustento técnico que explique la metodología de cálculo de los valores de ICT, y OSITRAN no realizó ninguna actuación de verificación o requerimiento adicional.

En consecuencia, la incorporación de estos montos en el modelo de cargos de acceso carece de validez, pues se basa en información no acreditada y no verificada. Por ello, los montos asociados al ICT deben ser retirados del cálculo del cargo de acceso.

- iv. El servicio en cuestión no demanda para su operación de HTVS, puentes de embarque fijo o de "mobiliario y mobiliario fijo4", por lo tanto, son excluidos de las inversiones.
- v. Con respecto a los aparatos sanitarios, esta cuenta se excluye para el caso de las oficinas operativas dique 15 porque no forman parte de los activos que le son asignados por LAP.

En el caso de las Oficinas Operativas Dique 2, se le incorpora el valor de los baños como OSITRAN lo plantea en su modelo (Ver Cuadro N°3).

**CUADRO N°3: INVERSIONES EN OFICINAS OPERATIVAS DIQUE 2
(EN USD)**

Inversiones Directas	Cantidad m2	Ratio (USD/m2)	Total (USD)
Áreas Dique 2	136.20	737	100,379
SSHII	10.80	2,691	29,067
Total Inversiones Directas			129,447

Elaboración: AETAI. Fuente: LAP.

- vi. No se incluye la cuenta "Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos", dado que dicha infraestructura se encuentra financiada mediante el TUUA y no a través del cargo de acceso de oficinas operativas dique. La exclusión se aplica únicamente a la porción atribuible los diques domésticos e internacionales, que es el ámbito donde se presta el servicio. En el Anexo N° 3 se detallan las subcuentas que sustentan esta depuración.

- f. Se excluye servicios higiénicos porque estos son financiados con la TUUA de Origen y no forman parte del servicio.
- g. No se incluye la cuenta "Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos", dado que dicha infraestructura se encuentra financiada mediante el TUUA de Origen y no a través del cargo de acceso de oficina operativa. La exclusión se aplica únicamente a la porción atribuible al "procesador", que es el ámbito donde se presta el servicio. En el Anexo N° 3 se detallan las subcuentas que sustentan esta depuración.

45. Luego de descontar las cuentas previamente identificadas, se determina el valor por metro cuadrado correspondiente a las oficinas operativas dique. El costo estimado es **USD 737 por M2** (Ver Cuadro N° 4).

CUADRO N°4: COSTO DEL M2 PARA EL ALQUILER DE OFICINAS OPERATIVAS
DIQUE 1 (EN USD)

	Dique Doméstico	Dique Internacional	Total
TOTAL	88,284,070	64,701,331	152,985,401
(-) Movimiento de Tierras	1,000,849	530,476	-1,531,325
(-) Subestructuras	3,404,105	2,329,372	-5,733,478
(-) Superestructuras	10,840,576	5,105,080	-15,945,656
(-) Juntas Sísmicas	1,542,280	1,416,550	-2,958,810
(-) Aisladores Sísmicos	3,416,708	1,438,738	-4,855,447
(-) Acero Estructural	7,430,010	2,665,886	-10,095,896
(-) MEP	14,321,055	13,249,618	-27,570,672
(-) ICT	11,629,887	11,629,887	-23,259,773
(-) HTVS	1,058,399	561,852	-1,620,251
(-) Puentes Fijos de Embarque	11,174,323	11,048,231	-22,222,554
(-) Mobiliario y mobiliario fijo	988,827	926,473	-1,915,300
(-) Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos	1,599,566	312,022	-1,911,588
(-) Aparatos sanitarios	349,031	332,458	-681,489
Inversión del Terminal para brindar facilidades esenciales			32,722,230
M2 TOTAL DE DIQUE NACIONAL E INTERNACIONAL			44,383
Costo por M2 para el Servicio en Cuestión (USD/M2)			737

Elaboración: AETA y Fuente: LAP-OSITRAN.

[El énfasis es de origen]

182. Como puede apreciarse, los comentarios presentados por la aerolínea se centran en los componentes de la inversión del Terminal que fue considerada por LAP para el cálculo del costo por m² y la exclusión de diversas cuentas debido a que el costo de la infraestructura (áreas) solo debe considerar aquellos los activos que formarán parte de la Facilidad Esencial.
183. Sobre el particular, respecto al criterio de calcular el costo por m² del área destinada al servicio de alquiler de oficinas operativas - dique considerando únicamente aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial, debe señalarse que su aplicación en el presente caso permitiría introducir una mayor precisión en la definición de las inversiones destinadas a la Facilidad Esencial. Al respecto, si bien para efectos de la Propuesta del Ositrán se asumió un costo de 1 812 USD/m² para la estimación de la inversión en infraestructura (áreas), dicho supuesto se basó en la lógica de que el valor del metraje dentro del terminal, en tanto infraestructura física que soporta las diferentes actividades y servicios que toman lugar durante las operaciones, presentaría, en promedio, un costo muy similar en cada una de las áreas y sectores que la conforman. Sin embargo, en la medida en que la información disponible en el marco del presente procedimiento permita acotar el universo de inversiones relacionadas con la infraestructura sobre la cual será implementada la Facilidad Esencial en el nuevo Terminal del AIJC, corresponderá realizar los ajustes necesarios para que el costo por metro cuadrado refleje únicamente el valor de los activos que garantizan la adecuada prestación de la Facilidad Esencial.
184. Por tanto, en el presente caso, para efectos de la determinación del Cargo de Acceso se tendrá en cuenta que, para el cálculo del costo por m² del área destinada al servicio, únicamente se consideren aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial.
185. Al respecto, sobre la base de dicho razonamiento, LATAM propone en sus comentarios un procedimiento que permita determinar el costo por m² del área destinada al servicio de alquiler de oficinas operativas, el cual consiste en la exclusión de diversas cuentas que,

según indican, no corresponderían ser incluidas en la determinación del Cargo de Acceso, ya sea porque se encontrarían cubiertas con otras contraprestaciones o porque estarían fuera del alcance de la Facilidad Esencial bajo análisis. En particular, de acuerdo con el cuadro N° 4 de sus comentarios, los ítems que proponen excluir se presentan en la siguiente tabla, indicándose además el motivo por el cual plantean su exclusión.

Tabla 29 Cuentas propuestas por LATAM para su exclusión del cálculo del costo por metro cuadrado de las áreas destinadas al servicio de alquiler de oficinas operativas-dique

Cuenta a excluir	Motivo de la exclusión
Inversiones asignadas a Dique Swing	Se excluye el 100% debido a que la prestación del servicio no requiere de la infraestructura de los diques.
Inversiones asignadas a Edificio Procesador	
Movimiento de Tierras	Se excluye el 100% debido a que corresponden a cuentas vinculadas al Edificio Terminal y ya se encuentran cubiertas por la TUUA.
Subestructuras	
Superestructuras	
Juntas Sísmicas	
Aisladores Sísmicos	
Acero Estructural	
Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos	
MEP (<i>Mechanical, Electrical and Plumbing</i>)	Se excluye el 100% de acuerdo con lo efectuado por LAP.
ICT (<i>Information, Communications and Technology</i>)	Se excluye el 100% debido a que no se cuenta con sustento técnico respecto de los valores considerados en este concepto.
HTVS (Sistemas de Transporte Vertical y Horizontal)	Se excluye el 100% debido a que estos activos no forman parte de la prestación del servicio.
Mobiliario y mobiliario fijo	
Aparatos sanitarios	
Puentes Fijos de Embarque	Se excluye el 100% debido a que estos activos constituyen un costo directamente atribuible a los equipos PLB (<i>Passenger Loading Bridge</i>).

Fuente: Escrito de comentarios presentado por LATAM.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

- En el caso de las inversiones asociadas a los diques “Swing” y “Procesador”, de acuerdo con los planos del Terminal (adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), las áreas destinadas a la Facilidad Esencial formarían parte únicamente de los sectores denominados “Dique Doméstico” y “Dique Internacional”, por lo que, para la prestación del servicio, no intervendrían las áreas correspondientes a swing y procesador. Por tanto, en la medida en que el alcance de la Facilidad Esencial no comprende la infraestructura asociada al dique swing o al edificio procesador del Terminal ya que el servicio se presta en el dique doméstico e internacional, **resultaría adecuada la exclusión de dichos conceptos**.
- En el caso de las cuentas “Movimiento de Tierras”, “Subestructuras”, “Superestructuras”, “Juntas Sísmicas”, “Aisladores Sísmicos” y “Acero Estructural”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se aprecia que dichas cuentas representan la inversión necesaria para desarrollar la infraestructura estructural completa del nuevo Terminal, desde su interacción con el terreno hasta la conformación del sistema resistente principal y sus mecanismos avanzados de control sísmico, lo cual permite asegurar estabilidad, funcionalidad y cumplimiento de los estándares de diseño aplicables³².

³² En efecto, las cuentas mencionadas comprenden las obras de movimiento de tierras (excavaciones, rellenos y eliminación de excedentes) necesarias para adecuar el terreno a las condiciones de diseño, así como las subestructuras hasta el nivel inferior de los aisladores sísmicos (excluyendo *fixed bridges*), incluyendo cimentaciones,

En ese sentido, si bien corresponden a inversiones asociadas al edificio del Terminal, no sería preciso señalar que únicamente son cubiertas por la TUUA pagada por los pasajeros, toda vez que dentro de dicho edificio se llevan a diversas actividades y servicios como parte de las operaciones del AIJC, entre los cuales se encuentra el servicio de alquiler de oficinas operativas-dique. Por tal motivo, **no resultaría adecuada la exclusión de dichas cuentas**.

- En el caso de la cuenta “Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que las partidas correspondientes a dicha cuenta capturan las inversiones asociadas a la configuración, terminación y acondicionamiento arquitectónico de los espacios exteriores vinculados al edificio del Terminal y sus áreas de circulación adyacentes³³. Es decir, en conjunto, dichas partidas reflejarían aquellas inversiones enfocadas en las áreas exteriores del edificio del Terminal y, como tal, se encontrarían fuera del alcance de la Facilidad Esencial. Por tal motivo, **resultaría adecuada la exclusión de dicha cuenta**.
- En el caso de la cuenta “MEP”, dado que LATAM mantiene los criterios aplicados por LAP respecto a su exclusión para el cálculo del costo por metro cuadrado, y que también se vieron reflejados en la Propuesta del Ositrán, se mantendrá dicho procedimiento, con lo cual **corresponderá efectuar la exclusión de dicha cuenta**. Cabe indicar que dicha exclusión también se encuentra acorde con el criterio de considerar únicamente aquellas inversiones que formarán parte de la Facilidad Esencial.
- En el caso de la cuenta “ICT”, debe indicarse que, en la Propuesta del Ositrán, se consideró lo planteado por LAP respecto de únicamente excluir alrededor del 46,5% de la inversión proyectada, conforme a lo detallado en el Anexo 4 del Informe N° 0127-2025-GRE-OSITRAN. Sobre el particular, en el referido Anexo se indicó que, si bien el concepto de ICT (*Information and Communication Technology*) hace referencia a los servicios de información, comunicación y tecnologías utilizados dentro del Terminal, estos serían brindados tanto a los pasajeros como a los Usuarios Intermedios; por ello, para efectos de calcular el costo por metro cuadrado imputado en el Cargo de Acceso, LAP propuso que únicamente debían considerarse aquellos servicios a los cuales tienen acceso los Usuarios Intermedios. En la siguiente ilustración se detallan los servicios que formarían parte de la cuenta ICT y las exclusiones planteadas por LAP en su propuesta, lo cual también fue presentado en el Anexo 4 del Informe N° 0127-2025-GRE-OSITRAN.

losas sobre terreno, muros de contención y elementos estructurales de soporte bajo aisladores. Estas inversiones permitirían garantizar la adecuada interacción suelo-estructura y la correcta transferencia de cargas hacia el terreno.

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

³³ En particular, las partidas observadas comprenden la ejecución de pavimentos exteriores (incluyendo pisos de cemento impermeabilizados con recubrimiento epóxico, superficies de hormigón y veredas) que estarían orientados a garantizar la adecuada transitabilidad, así como la durabilidad frente a condiciones ambientales y uso intensivo. Además, se consideran protecciones de elementos estructurales expuestos, como defensas metálicas en columnas ubicadas en zonas vehiculares, que estarían destinadas a mitigar impactos y resguardar la infraestructura. Finalmente, entre las partidas se incluyen acabados y tratamientos arquitectónicos en exteriores, tales como pintura y acabados de cielos, así como la limpieza de columnas, lo cual contribuiría a la terminación estética, conservación y mantenimiento de las superficies visibles del Terminal.

Ilustración 1 Servicios excluidos de la cuenta ICT, según la propuesta de LAP

CONCEPTOS EN PLANTILLA ICT	INVERSIÓN DE SERVICIO ASOCIADO A USUARIOS INTERMEDIOS
Airport Operations Control Centre (CCO)	NO
Emergency Control Centre (COE)	NO
Security Operations Control Centre (CCS)	NO
Rescue Control Room (RFFS)	NO
Maintenance Control Centre (CCM)	NO
IT Control Centre (CCIT)	NO
Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	NO
Passenger Counting / Queue Management (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Fast Track Solution (Indicar en OPCIONAL)	NO
Access Control System (ACS)	SI
Fire Alarm & [4.04] PVAS System Integration	SI
Closed Circuit Television (CCTV) System	SI
Perimeter Intrusion and Detection System (PIDS)	NO
Staff Badging System	NO
Automated Number Plate Recognition System (ANPR) System	NO
Panic Alarm / Help Point System	SI
Screening System Integration	NO
Automatic Barrier Control System	NO
Crash Alarm System	SI
Security System Integration (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Airside Security Checkpoint System	NO
Building Management System (BMS)	SI
Seismic and Tsunami Alert System	SI
Cable Management System	SI
Public Address System (PAS) & [4.04] PVAS System	SI
Network Management System (NMS)	NO
Information Security and Cyber Security (Indicar en OPCIONAL)	NO
Ground/Air Radio System	NO
Virtual Solution Hosting and Management	NO
Master Clock System	SI
Local Area Network (LAN)	SI
Airport Wireless System	SI
Data Centre (Primary & Secondary)	NO
Communications Rooms	NO
Communications Cabinets	NO
Integration Test Facility (ITF)	NO
Structured Cabling System	SI
Grounding System	NO
Pathways	NO
Antenna Farm	NO
Backup & data recovery	NO

Fuente: Memorando N° M-GPF-GSC-2024-0046 y N° M-GPF-GSC-2024-0047.

Sin embargo, en sus comentarios, LATAM propone la exclusión total de la cuenta “ICT” bajo el argumento de que la información de dicha cuenta no estaría acreditada en algún sustento técnico presentado por LAP. Según LATAM, dicha afirmación se basaría en lo manifestado por el Ositrán en el Oficio N° 00017-2026-GRE-OSITRAN, en donde presuntamente se habría reconocido que los montos consignados en la categoría ICT fueron tomados íntegramente de la propuesta presentada por LAP bajo el criterio de “mejor información disponible” y, por ende, no se habría realizado ninguna verificación a dicha información.

Al respecto, debe señalarse lo siguiente:

- Mediante la Carta N° 0004-2026-GG/AETAI, recibida el 14 de enero de 2026, AETAI formuló una consulta relacionada con el informe que propone el cargo de acceso para el servicio de alquiler de almacenes de equipaje rezagado en el AIJC (Informe N° 00126-2025-GRE-OSITRAN aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0024-2025-CD-OSITRAN). En particular, la consulta de la AETAI versó sobre la procedencia de los valores de las inversiones de la categoría ICT que son excluidos de la inversión total del Terminal en el cuadro titulado “Inversión Infraestructura del Terminal” contenido en el modelo Excel® que sustenta el mencionado informe.
- A través del Oficio N° 00017-2026-GRE-OSITRAN, de fecha 22 de enero de 2026, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos dio atención a la consulta formulada por la AETAI, señalando, entre otros aspectos, que los referidos valores de inversión de la categoría ICT corresponden a los montos presentados por LAP en su propuesta para dicho servicio -remitida mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0575 de fecha 02.12.2024-, los cuales fueron considerados para efectos del cálculo del Cargo de Acceso debido a que representaban la mejor información disponible a la fecha.
- Sobre el particular, y sin perjuicio de que dichas comunicaciones no fueron cursadas en el marco del presente procedimiento, debe señalarse que lo manifestado en el Oficio N° 00017-2026-GRE-OSITRAN se encuentra en línea con el criterio descrito anteriormente respecto a que, para el caso de la cuenta ICT, fue considerado lo propuesto por LAP respecto de

únicamente excluir alrededor del 46,5% de la inversión proyectada en tanto solo debían considerarse aquellos servicios de ICT a los cuales tienen acceso los Usuarios Intermedios. Sin embargo, contrariamente a lo alegado por las aerolíneas, los montos de inversión de los servicios de ICT que son excluidos de la inversión total del Terminal sí cuentan con la trazabilidad respectiva que permita la verificación de los montos de inversión que finalmente son considerados en el cálculo del costo por metro cuadrado.

- En efecto, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), puede observarse que, en caso de la cuenta “ICT”, se contaría con dos montos de inversión: USD 42,25 millones (Contrato EPC) y USD 14,70 millones (Adenda), los cuales, en conjunto, arrojan un total de USD 56,95 millones de costo directo, tal como puede apreciarse en la siguientes ilustraciones.

Ilustración 2 Información de cuenta ICT en el presupuesto del contratista (Contrato EPC)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Fuente: Página 2491 del archivo “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf” adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187.

Ilustración 3 Información de cuenta ICT en el presupuesto del contratista (Adenda)

2111	1.9	HTVS (ESCALERAS MECANICAS, PASARELAS RODANTES, ASCENSORES)	GL						
		ASCENSORES	un	13.00	124,281.81			1,615,663.55	
		ESCALERAS MECANICAS	un	2.00	111,010.23			222,020.47	
2111	1.9.3	PASARELAS RODANTES	un	-	-			-	
#REF!	#REF!	ICT - TERMINAL (según detalle Planilla 01: ICT)	GL	1.00	14,704,585.14			14,704,585.14	
		Retrabajos							
		Sistema de abatimiento procesador (ampliación)	glb	1.00	1,527,588.01			1,527,588.01	
		Demolición c/ hilo diamantado, eliminación y resane de muro de concreto	m3	520.00	855.34			444,777.06	
		Suministro e instalación de coplas	und	3,000.00	22.92			68,756.10	
		Cerramiento temporales (Incluye instalación 80% y retiro 20%) - Procesador	m2	5,085.68	209.33			1,064,585.39	
2121	2121-1	SWING PIER	GL					46,496,594.98	
2121	1.1	Movimiento de Tierras	m³						
2121	1.1.1	Excavaciones	m³						
2121	1.1.1.1	Excavaciones masivas para basement	m³						
		MATERIAL PARA RELLENO TIPO A PROCED. DE EXCAV. PARA CUERPO TERRAPLEN O CORONA, INCL. EXCAV. CARGUE, TRANSP. A PUNTO DE CLASIF. Y	m³	-	-			-	

Fuente: Página 91 del archivo “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060.pdf” adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187.

- Cabe precisar que, sobre dicho costo directo, deben adicionarse los montos por costos indirectos, los cuales equivalen al 37,21% y 33,05% en el caso del Contrato EPC y su Adenda, respectivamente. Con todo ello, la inversión total de la cuenta “ICT” ascendería a USD 77,53 millones³⁴.
- Ahora bien, en cuanto al detalle de los servicios de ICT y sus respectivos montos de inversión, como se pudo apreciar en las ilustraciones previas, de acuerdo con la información presentada en el presupuesto del contratista dicho detalle se encontraría en los formatos denominados “Planilla 01: ICT”. Sobre el particular, y en atención a lo requerido por el Ositrán, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0036 recibida el 16 de febrero de 2026 y la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0043 recibida el 03 de marzo de 2026, el

³⁴ Al respecto, conviene señalar que, en la Carta N° 0004-2026-GG/AETAI, AETAI consultó por la procedencia de los valores de las inversiones de la categoría ICT que son excluidos de la inversión total del Terminal, los cuales, en conjunto, ascienden a USD 36,05 millones, esto es, el 46,5% de la inversión total de la cuenta “ICT” calculada previamente. De este modo, se verificaría que lo manifestado en el Oficio N° 00017-2026-GRE-OSITRAN se encuentra en línea con el criterio aplicado para el caso de la cuenta ICT dentro del cálculo del costo por metro cuadrado en el presente procedimiento.

Concesionario remitió la información correspondiente a la referida "Planilla 01: ICT", tanto del Contrato EPC como de su Adenda, la cual puede apreciarse en el Anexo 4 del presente informe.

- Sobre la base de dicha información, y aplicando las exclusiones de servicios de ICT detalladas en la Ilustración 1, se obtienen los montos de inversión de la cuenta "ICT" que finalmente son considerados en el cálculo del costo por metro cuadrado. En particular, debe precisarse que, de acuerdo con la información mencionada, el procedimiento aplicado por LAP consistió, en primer lugar, en realizar las exclusiones de servicios de ICT sobre la inversión de la cuenta "ICT" presentada en el Contrato EPC, lo cual resultó en la exclusión del 46,5% de dicha inversión, y en segundo lugar, aplicar dicho 46,5% sobre la inversión de la cuenta "ICT" presentada en la Adenda al Contrato EPC. De este modo, la inversión total de la cuenta "ICT" que considera solo los servicios a los cuales tienen acceso los Usuarios Intermedios asciende a USD 41,48 millones³⁵.
- Adicionalmente a ello, de acuerdo con la propuesta de LAP, para asignar la inversión de la cuenta "ICT" entre la zona del Procesador y los diques del Terminal se consideró como criterio de distribución a la incidencia por áreas de los diversos *facilities*; así, en el caso del Dique doméstico y Dique Internacional, de acuerdo con la propuesta de LAP, le correspondería el 15% de la inversión de ICT.

Por tanto, sobre la base de lo descrito, y contrariamente a lo manifestado por LATAM, los montos consignados para la categoría ICT sí cuentan con una trazabilidad dentro del presupuesto del contratista. Además, las inversiones consideradas por dicho concepto para efectos del costo por metro cuadrado únicamente estarían tomando en cuenta a aquellos servicios de ICT a los cuales tiene acceso LATAM en el Dique Doméstico e Internacional. Por tal motivo, **no resultaría adecuada la exclusión del 100% de la cuenta ICT, sino únicamente el 46,5% de la inversión de dicho concepto**, conforme a lo detallado en el Anexo 4 del Informe N° 0127-2025-GRE-OSITRAN.

- En el caso de la cuenta "HTVS", de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082" y "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060", adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que dicha cuenta captura las inversiones asociadas a los sistemas electromecánicos destinados al desplazamiento de pasajeros y usuarios dentro del edificio del Terminal³⁶. Es decir, estas inversiones estarían destinadas a asegurar la conectividad vertical y horizontal entre niveles y zonas operativas del Terminal, lo cual facilita el flujo de los usuarios de la infraestructura aeroportuaria. Por tanto, en la medida en que el alcance de la Facilidad Esencial no comprende a los sistemas electromecánicos instalados en el Terminal para el movimiento de personas (ascensores, las escaleras mecánicas y las pasarelas rodantes), **resultaría adecuada la exclusión de dicha cuenta**.
- En el caso de la cuenta "Mobiliario y mobiliario fijo", de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082" y "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060", adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que dicha cuenta captura las inversiones asociadas al

³⁵ Cabe indicar que dicho procedimiento es presentado en la hoja "3.4 DetalleInfraICT" del modelo económico que sustenta el Cargo de Acceso propuesto en el presente informe.

³⁶ En particular, las partidas de esta cuenta comprenden los ascensores, las escaleras mecánicas y las pasarelas rodantes, lo cual incluiría sus equipos principales, las estructuras soporte, los tableros de control, entre otros. Es decir, estas partidas abarcarían la provisión de los equipos y su integración con los sistemas eléctricos y de control del Terminal.

suministro e instalación del equipamiento fijo y semifijo necesario para la operación funcional de las distintas áreas del Terminal. En efecto, dentro de las partidas correspondientes a dicha cuenta pueden apreciarse inversiones correspondientes a los mostradores de uso operativo del Terminal (Check-In regular, auto Check-In, Check-In OOG, control migratorio, información y puertas de embarque), incluyendo también inversiones en cabinas, módulos de atención y dispensadores de carros, así como el mobiliario de oficina asociado. Del mismo modo, se observan inversiones en butacas y sistemas modulares de asientos de espera, los cuales estarían destinados a salas de embarque y áreas comunes del Terminal, además de otros elementos complementarios como papeleras de acero inoxidable y mobiliario diverso. Es decir, las partidas correspondientes a la cuenta “Mobiliario y mobiliario fijo” representarían aquella inversión efectuada para dotar al Terminal de los elementos físicos que permiten la gestión operativa, la atención al pasajero y su adecuada experiencia en las áreas de espera y tránsito del Terminal, por lo cual **resultaría adecuada la exclusión de dicha cuenta**, en tanto dichas inversiones se encontrarían fuera del alcance de la Facilidad Esencial.

- En el caso de la cuenta “Aparatos sanitarios”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que dicha cuenta captura las inversiones asociadas a los artefactos sanitarios y accesorios necesarios para la habilitación integral de los servicios higiénicos en zonas públicas y privadas del Terminal³⁷. Es decir, estas inversiones estarían destinadas a garantizar condiciones adecuadas de higiene, accesibilidad, seguridad y funcionalidad en los servicios sanitarios del Terminal, tanto en las zonas públicas, destinadas a los pasajeros y usuarios en general, como en las zonas privadas, destinadas a los trabajadores que se encuentran en las zonas de acceso restringido al público.

Sobre este punto, debe indicarse que, en el Anexo 1.1 Requerimientos Técnicos del Empleador (TER.01) del Contrato “Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)”³⁸ se detalla que el diseño deberá incluir espacios para oficinas de las aerolíneas, las partes involucradas, autoridades junto a instalaciones sin acceso público con facilidades tales como baños, salas de personal, entre otras facilidades.

En sus comentarios, LATAM alega la exclusión de las cuentas asociadas a aparatos sanitarios debido a que, según indica, las Facilidades Esenciales no deben asumir el costo de activos que no forman parte de su operación ni son utilizados en la prestación del servicio. Sin embargo, de la descripción presentada previamente respecto a las características de diseño para las oficinas de LATAM incluye diversas facilidades entre ellas baños comunes. Por tal motivo, carecería de fundamento lo alegado por LATAM, en tanto que el alcance de la Facilidad Esencial sí comprendería la utilización de servicios higiénicos para el caso de las Oficinas Operativas Dique.

Sin embargo, teniendo en cuenta que las **Oficinas Operativas – Dique 1** se encuentran ubicadas en una zona de acceso restringido al público, **resultaría adecuada la exclusión de las cuentas asociadas a aparatos sanitarios exceptuando únicamente la partida “Aparatos Sanitarios Zonas privadas”** para dichas oficinas operativas. En el caso de las **Oficinas Operativas – Dique 2, se**

³⁷ Al respecto, las partidas observadas comprenden los aparatos sanitarios propiamente dichos (lavatorios, inodoros, mingitorios, vertederos y duchas) tanto en áreas de uso público como en zonas privadas u operativas, incluyendo además equipamiento adaptado para personas con discapacidad. Asimismo, en las partidas se aprecian los accesorios complementarios tales como cambiadores de bebé, dispensadores de jabón, espejos (incluyendo espejos basculantes), mesadas, secadores automáticos, separadores, papeleras de acero inoxidable, barras de seguridad, jaboneras, bancos y taquillas.

³⁸ Contenido en el archivo “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf”, adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187.

excluye todas las cuentas asociadas a aparatos sanitarios tanto públicos como privados, en tanto este último tipo de Oficina Operativa cuenta con servicios higiénicos en su interior.

- Finalmente, en el caso de la cuenta “Puentes Fijos de Embarque”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que dicha cuenta captura las inversiones efectuadas para materializar la infraestructura física de los puentes fijos de embarque, los cuales permiten conectar el Terminal con las posiciones de aeronaves, por lo cual se estarían incluyendo diversos componentes arquitectónicos, estructurales, de soporte, entre otros³⁹. Así, teniendo en consideración que dichas inversiones estarían enfocadas en aquellas áreas del Terminal destinadas para el abordaje de las aeronaves por parte de los pasajeros luego de haber pasado por los controles de seguridad respectivos, se concluye que dichas inversiones se encontrarían fuera del alcance de la Facilidad Esencial. Por tal motivo, **resultaría adecuada la exclusión de dicha cuenta.**
187. Así, sobre la base del análisis presentado, para el cálculo del costo por m² del área destinada al servicio corresponderá la exclusión de las inversiones asociadas a los diques “Swing” y “Procesador”, además de las cuentas “HTVS”, “MEP”, “Puentes Fijos de Embarque”, “Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos”, “Mobiliario y mobiliario fijo”, “Aparatos sanitarios” (exceptuando únicamente la partida “Aparatos Sanitarios Zonas privadas” para el caso de las oficinas dique tipo 1) e “ICT” (únicamente el 46,5% de la inversión de dicho concepto).
188. Por lo expuesto anteriormente, **se acoge parcialmente el comentario presentado por los Usuarios Intermedios**, en el extremo referido a la exclusión de diversos conceptos dentro del cálculo del costo por m² empleado para la proyección de las inversiones en infraestructura (áreas).
- f. Sobre el porcentaje de reconocimiento de inversiones**
189. LATAM manifiesta que, a través de una solicitud de acceso a la información pública, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización proporcionó a AETAI determinada información referida a las inversiones reconocidas en el AIJC al 31 de diciembre de 2025. Según LATAM, sobre la base de dicha información, el porcentaje de reconocimiento de inversiones aplicable al servicio de oficinas operativas – dique sería de 0,00%, mientras que el porcentaje de reconocimiento de inversiones del proyecto de ampliación del AIJC sería de 56,13%. En particular, LATAM señala lo siguiente:

“46. 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

³⁹ Cabe indicar que las partidas observadas comprenden los componentes arquitectónicos de los puentes fijos de embarque, incluyendo sistemas de fachada (vidriados y opacos), coberturas, estructuras de soporte, revestimientos, pavimentos, tabiquería, puertas, protecciones y elementos de seguridad, que conformarían la envolvente, compartimentación y acabados necesarios para su operación. Asimismo, en las partidas se aprecian, entre otros conceptos, las subestructuras y fundaciones (movimiento de tierras, losas de cimentación, pedestales y muros bajo aisladores), así como las superestructuras de concreto armado y la estructura metálica (columnas, vigas, reticulados, conexiones y anclajes), lo cual representaría la inversión integral requerida para garantizar la estabilidad y funcionalidad de los puentes.

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.

[...]”

47. 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]

190. Además, LATAM cuestiona 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, LATAM señala lo siguiente:

- “48. 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”.

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.

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.”

191. Finalmente, en sus comentarios, LATAM propone 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, LATAM señala lo siguiente:

“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° 13).

FIGURA N° 13: MONTO RECONOCIDO DE INVERSIONES EN EL AIJC

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 06	Monto de Inversión en Mejoras Reconocido Acumulado	
				US\$	%
1	WP1.0	Limpieza y preparación del sitio	28,349,070.69	17,039,067.23	60.10%
2	WP2.1	Nueva Torre de Control	69,567,487.90	36,209,712.67	73.05%
3	WP2.2	Segunda Pista de Atarizaje	226,979,273.67	61,653,250.70	27.16%
4	WP2.3	ICT Activo para Alrededor	5,496,920.17	4,710,430.40	85.66%
5	WP3.0	EPC Nuevo Terminal	681,166,578.76	476,496,905.93	70.06%
6	WP3.A02	EPC Nuevo Terminal - Adenda 2	341,663,335.51	148,699,514.06	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 50 Kv	7,889,610.13	6,692,052.04	84.82%
Total Inversión			1,341,867,912.43	753,187,032.64	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

49. *Por consiguiente, corresponde actualizar los valores de inversión utilizando la información efectivamente reconocida por la GSF al 31 de diciembre de 2025 (...)*

192. Conforme se aprecia, los comentarios de LATAM 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 Operativas Dique 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.

193. 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%.

194. 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.

195. 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 AIJC⁴⁰ y el numeral 3 del artículo 53 de las Funciones de la GSF contemplada en el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ositrán⁴¹.
- 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 ERM⁴² 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

⁴⁰ Actualizado mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN del 09 de setiembre de 2021.

⁴¹ Aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM del 27 de febrero de 2015.

⁴² 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.

conveniente para el proyecto (EPC: Ingeniería, Procura y Construcción; BUILD: Construcción, etc.), en el marco de la cláusula 5.7⁴³ 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.

196. 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 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.
197. 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 Ampliación⁴⁴.
198. Así, contrario a lo asumido por LATAM, 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 Oficinas Operativas - Dique”, 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.
199. 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 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.
200. Así, sobre la base de lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por LATAM.**
- (ii) ***El cuestionamiento al uso de una variable proxy en la determinación de las inversiones***
201. 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 LATAM, en el

⁴³ “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. (...)”.

⁴⁴ 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.

marco del Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN, vinculado a la debida verificación del Ositrán a la información de inversiones proyectadas de LAP.

202. En efecto, en el Informe N° 0127-2025-GRE-OSITRAN se señaló que, en atención al criterio de emplear la mejor información disponible y razonablemente verificada, conforme al principio de verdad material previsto en el numeral 1.11 del artículo IV de la LPAG, mediante el Memorando N° 0909-2025-GSF-OSITRAN, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán informó sobre el monto de las inversiones del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que, a la fecha de dicho documento, habían concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando además el monto solicitado por LAP y el monto reconocido por el Ositrán. Al respecto, de acuerdo con dicha información, LAP solicitó un reconocimiento de inversiones ascendente a USD 508 567 583, de los cuales el Ositrán solamente ha reconocido un monto de USD 471 354 809, lo que equivale al 92,68%.
203. Asimismo, en el Informe N° 0127-2025-GRE-OSITRAN se mencionó que, en el marco de la fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC⁴⁵, 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%.
204. En tal sentido, sobre la base de dicha información, en el Informe N° 0127-2025-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.
205. Ahora bien, respecto a los cuestionamientos de LATAM cuestionando el uso de la variable *proxy* debe indicarse lo siguiente:
- Lo manifestado en el Informe N° 0127-2025-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° 0054-2025-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 LATAM 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.

⁴⁵ 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.

- En cuanto al empleo de una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador, y que es considerada para ajustar el valor proyectado de las inversiones en el cálculo del Cargo de Acceso, debe señalarse que, contrariamente a lo manifestado por las aerolíneas, las variables *proxy* son herramientas metodológicas válidas, que pueden llegar a ser particularmente útiles en proyectos de características *greenfield*, en los cuales la infraestructura a ser utilizada para la prestación del servicio se encuentra en construcción o en etapa temprana de operación, ya que en estos escenarios resulta imposible contar con datos definitivos y verificados sobre las inversiones efectivamente realizadas al momento de tarificar un determinado servicio. Por tanto, el uso de variables *proxy* no se encuentra acotado únicamente a estudios exploratorios y académicos, sino que su empleo como herramienta metodológica puede observarse ampliamente en los diversos procedimientos tarifarios conducidos por este Organismo Regulador.
 - Sin perjuicio de lo anterior, respecto a lo señalado por LATAM en cuanto a que la variable *proxy* empleada para ajustar las inversiones no puede ser determinada mediante aproximaciones indirectas, sino únicamente a partir de información verificable, trazable y sustentada en inversiones reales, debe aclararse que dicha variable *proxy* corresponde al porcentaje de inversiones reconocidas por el Ositrán obtenido a partir de la información consolidada sobre las inversiones reconocidas en el marco de la Ampliación del AIJC, con fecha de corte al 26 de agosto de 2025, conforme a lo informado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán a través del Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN. Es decir, dicho porcentaje no fue determinado arbitrariamente por el Regulador, sino que se basó en la información disponible y validada en el marco del Procedimiento de Reconocimiento de Inversiones vigente aplicable al AIJC. Por tanto, desmerecer la calidad de la información empleada para construcción de la variable *proxy* implica al mismo tiempo minimizar la importancia de la labor realizada por el Ositrán en el ejercicio de su función supervisora.
 - 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° 0127-2025-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.
206. 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.**
207. 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 acceso de Oficinas Operativas Dique 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.
208. 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 Operativas-Dique, 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”.

209. 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 Operativas – Dique.
210. 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 Oficinas Operativas – Dique.
211. Por tal motivo, contrario a lo señalado por LATAM, 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.
212. Sin perjuicio de lo anterior, debe destacarse que, en este punto LATAM aunque cuestiona el empleo de la variable *proxy* para el ajuste de las inversiones, también plantean un porcentaje de reconocimiento de inversiones.
213. 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 2025⁴⁶, conforme al detalle presentado en el Anexo 1 del presente informe.
214. 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 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:

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

215. Así, en vista de los comentarios formulados por LATAM 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

⁴⁶ 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.

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 el Usuario Intermedio.**

216. 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.
217. 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.

g. Sobre la devolución anticipada de IGV de LAP

218. LATAM manifiesta 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, LATAM indica lo siguiente:

“50. 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.

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

219. Al respecto, LATAM señala 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 oficinas operativas dique tipo 1 y tipo 2 presentada como parte de sus comentarios, se observa lo siguiente:

PAGO DE IGV	18.00%	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	-	11,028	-	-	-	-	-
Net IGV	- 11,028	16,496	7,159	7,119	7,077	7,034	1,685
IGV Ingresos	-	6,879	9,065	9,065	9,065	9,065	2,185
IGV Egresos - OPEX	-	1,411	1,905	1,946	1,988	2,031	500
IGV Egresos - CAPEX	- 11,028	-	-	-	-	-	-
Recuperación anticipada de IGV	-	11,028.30	-	-	-	-	-
Crédito Fiscal Final	- 11,028	-	-	-	-	-	-
Pago IGV	-	5,468	7,159	7,119	7,077	7,034	1,685

PAGO DE IGV	18.00%	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	-	14,569	-	-	-	-	-
Net IGV	- 14,569	21,315	8,838	8,794	8,747	8,700	2,086
IGV Ingresos	-	8,306	10,945	10,945	10,945	10,945	2,639
IGV Egresos - OPEX	-	1,560	2,107	2,151	2,198	2,245	553
IGV Egresos - CAPEX	- 14,569	-	-	-	-	-	-
Recuperación anticipada de IGV	-	14,569.45	-	-	-	-	-
Crédito Fiscal Final	- 14,569	-	-	-	-	-	-
Pago IGV	-	6,746	8,838	8,794	8,747	8,700	2,086

220. 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 años⁴⁷.
221. Cabe precisar que, de acuerdo con el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 973⁴⁸, mediante resolución ministerial del sector competente se aprueba a las personas naturales o jurídicas que califiquen para el goce del RERAIGV, así como los bienes, servicios y contratos de construcción que otorgarán la Recuperación Anticipada del IGV, para cada proyecto. Así, una vez que la persona natural o jurídica es calificada como beneficiaria del

⁴⁷ 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.]

⁴⁸ El artículo 3 del Decreto Legislativo N° 973 se señala lo siguiente:

Artículo 3.- Del acogimiento al Régimen

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

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

a) Suscribir un Contrato de Inversión con el Estado a partir de la vigencia del presente Decreto Legislativo, para la realización de inversiones en cualquier sector de la actividad económica que genere renta de tercera categoría. Los compromisos de inversión para la ejecución del proyecto materia del Contrato de Inversión, no podrán ser menores a cinco millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$ 5 000 000,00) como monto de inversión total incluyendo la sumatoria de todos los tramos, etapas o similares, si los hubiere. Dicho monto no incluye el IGV.

No será de aplicación a los proyectos en el sector agrario, el monto del compromiso de inversión señalado precedentemente.

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

3.3 Mediante Resolución Ministerial del sector competente se aprobará a las personas naturales o jurídicas que califiquen para el gocce 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.]

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° 973⁴⁹.

222. 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)”.
223. 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).
224. 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).
225. Adicionalmente, mediante el Oficio N° 0064-2026-PD-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán solicitó a la SUNAT informar si la(s) solicitud(es) de devolución anticipada del IGV del “Proyecto de Expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Periodo Remanente - Nuevo Terminal de Pasajeros (Lado Tierra)” fue(ron) aprobada(s) y, de ser el caso, remitir una copia de las resoluciones y otros documentos que aprueban las dichas solicitudes. Al respecto, mediante el Oficio N° 000116-2026-SUNAT/7D0100, recibido el 18 de febrero de 2026, la SUNAT dio respuesta a la consulta del Ositrán, señalando que, de la revisión efectuada a los sistemas informáticos de la SUNAT al cierre del ejercicio 2025, LAP mantiene la situación de no haber presentado a la fecha ninguna solicitud de devolución relacionada al Régimen Especial de Recuperación Anticipada del IGV referida al “Proyecto de Expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - Periodo Remanente – Nuevo Terminal de Pasajeros (Lado Tierra)”.
226. 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 LATAM.**

V. DETERMINACIÓN DEL CARGO DE ACCESO APLICABLE

V.1. Modificaciones a la Nueva Propuesta del Ositrán

⁴⁹ De acuerdo con los artículos 7 y 8 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 973:

Artículo 7.- Monto y periodicidad de solicitudes de devolución

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

[El énfasis es de origen.]

227. 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° 00127-2025-GRE-OSITRAN:

- i. En las inversiones en infraestructura (áreas), para el cálculo del costo por m² del área destinada al servicio se realizará la exclusión de las inversiones asociadas a los diques “Swing” y “Procesador”, además de las cuentas “HTVS”, “MEP”, “Puentes Fijos de Embarque”, “Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos”, “Mobiliario y mobiliario fijo”, “Aparatos sanitarios” (exceptuando únicamente la partida “Aparatos Sanitarios Zonas privadas” para Oficinas Operativas Dique 1) e “ICT” (únicamente el 46,5% de la inversión de dicho concepto).
- ii. 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.

a) Determinación de la inversión – costo por m²

228. La inversión asociada a las oficinas del Terminal se estima como un ratio de inversión por m² de la infraestructura atribuida al Terminal que asciende a USD 675 966 008, de acuerdo con el siguiente detalle

Tabla 33 Inversión en Infraestructura asociada a Oficinas del nuevo Terminal

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

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

229. Por otro lado, con relación a las **inversiones por infraestructura (áreas)**, de acuerdo con el análisis efectuado, para la determinación del costo por m² del área destinada al servicio, únicamente se considerarán aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que además no estén consideradas dentro de las otras inversiones del servicio. De este modo, tal como se detalló anteriormente, para determinar el costo por m² corresponderá excluir, de la base de inversiones atribuidas al Terminal, las cuentas “Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos”, “HTVS”, “Puentes Fijos de Embarque”, “Mobiliario y mobiliario fijo”. En el caso de la cuenta de “Aparatos sanitarios”, se excluirá el 100% de esa cuenta para las Oficinas Operativas Dique Tipo 2 y para las Oficinas Operativas Dique Tipo 1 no se excluirá el presupuesto de aparatos sanitarios correspondientes a las zonas privadas.
230. Por último, en cuanto a las cuentas “MEP”, “ICT”, “Señalética” y “Equipos aeroportuarios” se mantendrán en los términos planteados por LAP. Al respecto, en la siguiente tabla se presenta la base de inversiones atribuidas al Terminal luego de efectuar las exclusiones indicadas.

Tabla 34 Cuentas excluidas de la base de inversión (en USD)

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

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

Tabla 35 Inversión en Infraestructura asociada al Terminal, neta de exclusiones

Inversión infraestructura del Terminal	Inversiones
Procesador	185 624 702
Swing	94 142 102
Doméstico	53 385 086
Internacional	32 862 918
Señalética	
Equipos aeroportuarios	
Inversión asociada a oficinas del Terminal	366 014 808

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

231. Sin perjuicio de lo anterior, debe señalarse que, de la revisión realizada a la información contenida en los archivos PDF "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082" y "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060" (adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa mayor nivel de detalle en la información relacionada con las inversiones del Terminal. En efecto, tal como se aprecia en la tabla anterior, la base total de inversiones atribuidas al Terminal, neta de las exclusiones señaladas en los comentarios se encuentra conformada por inversiones correspondientes a los sectores denominados como "Procesador" y "Dique", siendo que este último se subdivide en "Swing", "Doméstico" e "Internacional".
232. Al respecto, de acuerdo con la propuesta de LAP las áreas destinadas a la Facilidad Esencial Oficinas Operativas Dique se ubican en las áreas de Dique Nacional y Dique Internacional; de modo que, para la prestación del servicio de alquiler de Oficinas Operativas Dique, no intervendrían las áreas correspondientes a "Procesador" y "Dique Swing". Por tal motivo, en atención al criterio de que, para el cálculo de dicho costo por m², solo se considerarán aquellas inversiones en activos que formarán parte de la Facilidad Esencial y que además no estén consideradas dentro de las otras inversiones del servicio, corresponderá también la exclusión de las inversiones asignadas a "Dique Swing" y "Procesador". De este modo, el ajuste señalado permite una mayor precisión en la estimación de las inversiones destinadas a la Facilidad Esencial, siendo que además dicha exclusión resulta consistente con el análisis presentado anteriormente.
233. En línea con lo anterior, cabe indicar que, si se considera que la base de inversiones en infraestructura se encuentra referida únicamente a los diques nacional e internacional, en tanto las áreas destinadas a la Facilidad Esencial se encuentran dentro de dichos espacios del Terminal, para la estimación del costo por m² será más consistente dividir el monto de la inversión base entre el área construida de ambas áreas y no entre el área total del Terminal ya que dicha área total comprendería tanto las áreas del Procesador como Dique Swing. Al respecto, de acuerdo con la información de la página 53 del archivo PDF "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060" (adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), la superficie total construida del Dique nacional sería de 37 418 m² y del Dique Internacional sería de 19 086 m², por lo cual dichos metrajés serán considerados para la

estimación del costo por m² del área destinada al servicio. En la siguiente tabla se detallan los cálculos del ratio por m² de la inversión asociada a dichas áreas, neta de las exclusiones señaladas anteriormente.

Tabla 36 Ratio de inversión asociada a Dique Nacional e Internacional, neta de exclusiones

Concepto	Monto dique nacional	Monto dique internacional
Inversión asociada a dique internacional y nacional, neta de exclu	53 404 314	32 882 147
Superficie dique (en m ²)	37 418	19 086
Ratio de Inversión asociada al procesador, neta (USD/m²)	1 427	1 723

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

234. Cabe indicar que, como se indicó en el Anexo 4 del Informe N° 0127-2025-GRE-OSITRAN, el costo por m² de las áreas considerado en la Propuesta del Ositrán incluyó, además de las inversiones directas correspondientes a la infraestructura, el concepto de "inversiones transversales". Al respecto, como se indicó anteriormente, dicho concepto comprende todas aquellas inversiones requeridas para el inicio de la obra, no solo del terminal de pasajeros sino de toda la infraestructura comprendida en el proyecto de ampliación del AIJC (tanto lado aire como lado tierra).
235. Sobre el particular, y al igual que para la Propuesta del Ositrán, el cálculo del ratio por m² de las inversiones transversales se realiza sobre la base de la información presentada en el Anexo 4 del Informe N° 0127-2025-GRE-OSITRAN. Cabe indicar que, respecto al procedimiento de cálculo, este consistió, en primer lugar, en asignar los montos de inversiones transversales al paquete *Landside* (que es donde se encuentran las inversiones de infraestructura asociadas a la Facilidad Esencial) a partir del porcentaje de participación de dicho paquete respecto del CAPEX directo total del proyecto de ampliación del AIJC; luego, se determina el factor de incidencia de la inversión asociada a los diques nacional e internacional, neta de las exclusiones, sobre el CAPEX directo del paquete *Landside*

Tabla 37 Asignación de las inversiones transversales al paquete *Landside* (en USD)

Concepto	Inversión Total	% de asignación	Paquete de trabajo		
			Airside	Landside	Contingencia
CAPEX DIRECTO	1 539 762 037				
Airside	349 927 657	23%	349 927 657		
Landside	1 085 867 884	71%		1 085 867 884	
Contingencia	103 966 496	7%			103 966 496
CAPEX DIRECTO (Transversal)	170 032 144				
MOU - Memorandum of Understanding	3 995 414		908 001	2 817 638	269 775
Design	103 159 114		23 444 030	72 749 663	6 965 422
Early Works	39 570 892		8 992 915	27 906 105	2 671 872
Site Management	15 514 765		3 525 899	10 941 291	1 047 575
Integration	7 791 959		1 770 807	5 495 030	526 122
CAPEX INDIRECTO	245 661 588				
Project Management Office (PMO)	151 705 455				
Corporate & Others	93 956 133				
Total Capex NewLim	1 955 455 769				
Other Capex related to NewLim					
Real Estate Projects	2 312 000				
Master Planning	1 076 008				
Real Estate Consultants	3 724 494				
PMO Retail Consultants	1 850 000				
Other	1 272 900				
Total Budget NewLim	1 965 691 171				

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 38 Factor de incidencia de la inversión asociada a los dique nacional e internacional, neta sobre el CAPEX directo del paquete *Landside*

Concepto	Monto dique nacional	Monto dique internacional
CAPEX directo del paquete Landside (en USD)	1 085 867 884	1 085 867 884
Inversión asociada a dique, neta de las exclusiones (en USD)	53 404 314	32 882 147
Factor de incidencia de la inversión, neta de las exclusiones	4,92%	3,03%

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

236. Mediante la aplicación del factor de incidencia, se realiza la asignación de las inversiones transversales sobre la inversión asociada a los diques, neta de las exclusiones. A partir de las inversiones transversales asignadas a ambas áreas se calcula el ratio de inversiones transversales, para lo cual se dividen dichas inversiones entre la superficie total construida de los dos diques antes mencionados, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla 39 Asignación de las inversiones transversales sobre la inversión asociada al dique nacional e internacional, neta de las exclusiones (en USD)

Concepto	CAPEX directo del paquete Landside (en USD)	Inversión asignada dique nacional	Inversión asignada dique internacional
MOU - Memorandum of Understanding	2 817 638	138 575	85 323
Design	72 749 663	3 577 918	2 202 998
Early Works	27 906 105	1 372 456	845 050
Site Management	10 941 291	538 106	331 323
Total	114 414 697	5 627 055	3 464 695

Fuente LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Tabla 40 Cálculo del ratio de inversiones transversales dique nacional (en USD)

Concepto	Inversión asignada (en USD)	Superficie dique nacional (en m ²)	Inversión transversal - dique nacional (USD/m ²)
MOU - Memorandum of Understanding	138 575	37 418	4
Design	3 577 918	37 418	96
Early Works	1 372 456	37 418	37
Site Management	538 106	37 418	14
Total	5 627 055		150

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Tabla 41 Cálculo del ratio de inversiones transversales dique internacional (en USD)

Concepto	Inversión asignada (en USD)	Superficie dique internacional (en m ²)	Inversión transversal dique internacional (USD/m ²)
MOU - Memorandum of Understanding	85 323	19 086	4
Design	2 202 998	19 086	115
Early Works	845 050	19 086	44
Site Management	331 323	19 086	17
Total	3 464 695		182

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

237. Finalmente, sobre la base de lo anterior, se calcula el costo por m² de las áreas destinadas al servicio, a partir de la suma entre el ratio de inversión asociada a los diques nacional e internacional y el ratio de inversiones transversales calculado para el presente caso, tal como puede apreciarse en la siguiente tabla.

Tabla 42 Costo por metro cuadrado del dique nacional e internacional (USD/m²)

Concepto	Monto dique nacional	Monto dique internacional
Ratio de Inversión asociada a dique, neta	1 427	1 723
Ratio de inversión transversal	150	182
Costo por m² de áreas destinadas al servicio	1 578	1 904

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

238. Tomando en cuenta lo anterior, en las siguientes tablas se presentan las inversiones directas proyectadas relacionadas a la infraestructura de las Oficinas Operativas Dique Tipo 1 y Tipo 2. Cabe precisar que el costo de USD 2 691 por m² de baños consignado en la propuesta de Ositrán no ha sido cuestionado por lo que se mantiene.

Tabla 43 Inversiones directas relacionadas al área de Oficinas Operativas Dique Tipo 1 (USD)

Inversiones directas	Cantidad m2	Ratio (USD/m2)	Total (USD)
Áreas Oficina Operativa 1 dique nacional	63	1 578	99 390
Áreas Oficina Operativa 1 dique internacional	70	1 904	133 211
Total Inversiones Directas			232 601

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Tabla 44 Inversiones directas relacionadas al área de Oficinas Operativas Dique Tipo 2 (USD)

Inversiones directas	Cantidad m2	Ratio (USD/m2)	Total (USD)
Áreas Oficina Operativa 2 dique nacional	136	1 577	214 794
Baños	11	2 691	29 067
Total Inversiones Directas			243 862

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

b) Porcentaje de reconocimiento de inversiones

239. Adicionalmente a ello, teniendo en consideración que, 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 45 CAPEX ajustado para Oficinas Operativas Dique Tipo 1

CAPEX	% Reco.	Año 0
Inversiones Directas	87,46%	203 433
Inversiones Indirectas	87,46%	30 568
Total Inversiones		234 001
Inversiones acumuladas		234 001

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Tabla 4 CAPEX ajustado para Oficinas Operativas Dique Tipo 2

CAPEX	% Reco.	Año 0
Inversiones Directas	87,46%	213 281
Inversiones Indirectas	87,46%	33 799
Total Inversión anual		247 080
Inversiones acumuladas		247 080

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

240. Con todo ello, en la siguiente tabla se presenta el cálculo actualizado del plan de inversiones de LAP, así como sus respectivas depreciaciones y amortizaciones, los cuales son considerados en el flujo de caja económico para el cálculo del Cargo de Acceso.

Tabla 47 CAPEX proyectado para Oficinas Operativas Dique Tipo 1

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de Activos de Capital	234 001	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	0	0	0	0	0	0	0
Valor de Recupero							160 320
Depreciación		11 183	14 736	14 736	14 736	14 736	3 553

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Tabla 48 CAPEX proyectado para Oficinas Operativas Dique Tipo 2

Año	0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de Activos de Capital	247 080	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	0	0	0	0	0	0	0
Valor de Recupero							169 281
Depreciación		11 808	15 560	15 560	15 560	15 560	3 751

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

c) Flujo de Caja Económico

241. 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° 0127-2025-GRE-OSITRAN.

Tabla 49 Flujo de caja económico proyectado Oficina Operativa Dique Tipo 1 (USD)

		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas demandadas anual, m2		1 211	1 595	1 595	1 595	1 595	385
Cargo		74,80	74,80	74,80	74,80	74,80	74,80
Ingresos Brutos		90 561	119 331	119 331	119 331	119 331	28 770
Retribución al Estado	46,51%	42 121	55 502	55 502	55 502	55 502	13 381
Aporte por Regulación	1,00%	906	1 193	1 193	1 193	1 193	288
Ingresos Netos		47 535	62 636	62 636	62 636	62 636	15 101
Costos							
Seguro	-	986 -	1 332 -	1 360 -	1 389 -	1 419 -	350
Fee Operador	-	53 -	72 -	73 -	75 -	77 -	19
Costo Directo		-1 040	-1 404	-1 433	-1 464	-1 496	-368
Costo Indirecto	-	6 938 -	9 367 -	9 565 -	9 771 -	9 983 -	2 459
Costo No imputable	-	2 130 -	2 876 -	2 936 -	2 999 -	3 065 -	755
Costos de Operación		-10 107	-13 646	-13 934	-14 235	-14 543	-3 582
Net IGv	-	42 120	14 890	19 574	19 492	19 449	4 678
Pago de IGv	-	-	-	-11 878	-19 492	-19 449	-4 678
Pago de IR	-	-6 797	-8 872	-8 797	-8 719	-8 639	-2 063
Flujo de caja operativo		-42 120	45 520	59 692	47 561	39 682	9 456
Inversión realizada	-	234 001					
Plan de Inversiones							
Recuperación de la Inversión							160 320
Flujo de caja económico		-276 121	45 520	59 692	47 561	39 682	169 776
WACC		9,77%					
VAN		-					

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

Tabla 50 Flujo de caja económico proyectado Oficina Operativa Dique Tipo 2 (USD)

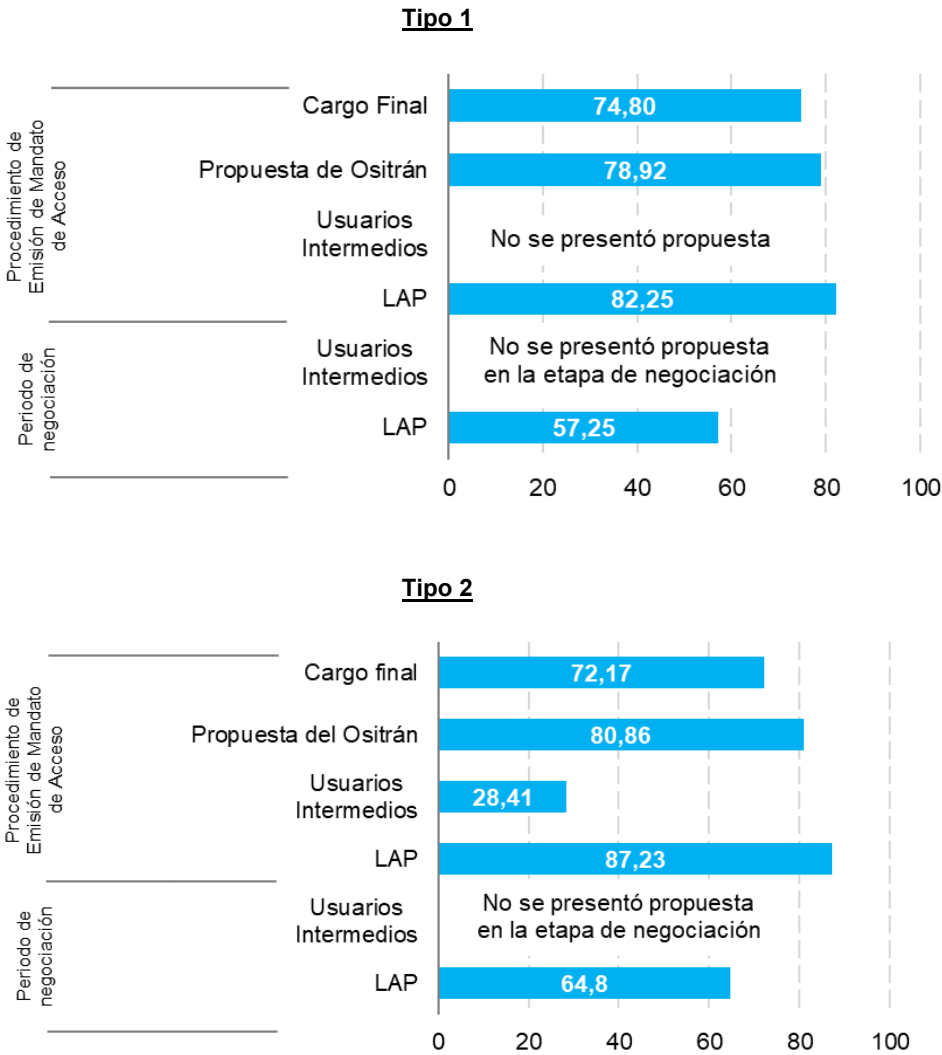
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Áreas demandadas anual, m2	1 339	1 764	1 764	1 764	1 764	425
Cargo	72,17	72,17	72,17	72,17	72,17	72,17
Ingresos Brutos	96 612	127 305	127 305	127 305	127 305	30 693
Retribución al Estado 46,51%	44 935	59 211	59 211	59 211	59 211	14 275
Aporte por Regulación 1,00%	966	1 273	1 273	1 273	1 273	307
Ingresos Netos	50 711	66 821	66 821	66 821	66 821	16 110
Costos						
Seguro	- 1 091	- 1 472	- 1 504	- 1 536	- 1 569	387
Fee Operador	- 59	- 80	- 81	- 83	- 85	21
Costo Directo	-1 149	-1 552	-1 585	-1 619	-1 654	-407
Costo Indirecto	- 7 671	- 10 357	- 10 575	- 10 803	- 11 038	2 719
Costo No imputable	- 2 355	- 3 179	- 3 246	- 3 316	- 3 388	835
Costos de Operación	-11 175	-15 088	-15 406	-15 738	-16 080	-3 961
Net IGV	- 44 474	15 830	20 808	20 764	20 670	4 972
Pago de IGV	-	-	-	-12 927	-20 717	-4 972
Pago de IR	-7 181	-9 369	-9 286	-9 200	-9 112	-2 175
Flujo de caja operativo	-44 474	48 184	63 172	49 965	41 882	9 974
Inversión realizada	- 247 080					
Plan de Inversiones						
Recuperación de la Inversión						169 281
Flujo de caja económico	-291 554	48 184	63 172	49 965	41 882	179 256
WACC	9,77%					
VAN	-					

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. Cargo de Acceso aplicable

242. El Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas Dique 1 y 2) que hacen que el VAN de los flujos de caja económicos sea cero ascienden a USD 74,80 y 72,17 por m² (sin IGV), respectivamente.
243. 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”.*
244. En ese sentido, en el siguiente gráfico 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 LATAM no presentó 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 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.
245. Por lo tanto, la propuesta de Cargos de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje - Oficinas Operativas Dique 1 asciende a **USD 57,25** por m² (sin IGV) y Oficinas Operativas Dique 2 asciende a **USD 64,80** por m² (sin IGV) correspondientes a la propuesta de cargos de acceso planteada por LAP en el curso de las negociaciones, según consta en las actas notariales.

Gráfico 2 Propuestas de Cargos de Acceso para Oficinas Operativas Dique



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VI. CONCLUSIONES

- 246. En el presente informe se formula el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje - Oficinas Operativas Dique Tipo 1 y Tipo 2, 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.
- 247. En el marco del procedimiento establecido en el REMA para la emisión del Mandato de Acceso solicitado, en el Anexo 2 del Informe N° 00127-2025-GRE-OSITRAN, esta Gerencia formuló la propuesta de Cargos de Acceso, la cual fue puesta en conocimiento de LAP y LATAM a fin de que puedan manifestar al Ositrán sus comentarios u objeciones, conforme a lo resuelto por la Resolución de Consejo Directivo N° 0025-2025-CD-OSITRAN.
- 248. En el marco del procedimiento, tanto el Concesionario como LATAM formularon sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso en conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA. Al respecto, en el presente informe se han analizado los comentarios referidos a la propuesta de Cargo de Acceso, los cuales estuvieron circunscritos a los costos operativos, las inversiones o base de capital y al régimen tributario del modelo.

249. 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° 00127-2025-GRE-OSITRAN:

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

250. De esta manera, luego de efectuar las modificaciones respectivas a la Propuesta del Ositrán contenida en el Anexo 2 del Informe N° 00127-2025-GRE-OSITRAN, y en aplicación de lo estipulado en el artículo 99 del REMA, para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje - Oficinas Operativas Dique Tipo 1 asciende a **USD 57,25** por m² (sin IGV) y Oficina Operativa Dique Tipo 2 asciende a **USD 64,80** por m² (sin IGV) correspondientes a la propuesta de cargos de acceso planteada por LAP en el curso de las negociaciones, según consta en las actas notariales.

251. 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

252. Se recomienda a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización elevar para la consideración de la Presidencia Ejecutiva del Ositrán, el presente informe en el que se determinan los Cargos de Acceso aplicables a la Facilidad Esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje que ascienden a **USD 57,25 y USD 64,80 por m² (sin IGV)** para las Oficinas Operativas Dique Tipo 1 y Tipo 2; respectivamente.

Atentamente,

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

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

Visado por
JOSUÉ ZAVALA MEDINA
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por
ROBERTO CABANILLAS BUENDIA
Analista de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

NT: 2026036561

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

Expediente (ERM)	Nombre de la Mejora	Reconocimiento solicitados por LAP	Reconocimiento por Ositrán	Porcentaje*
1221-P006-01C	ACOMETIDA ELECTRICA CAMPAMENTO DE OBRA - FASE 0	\$ 116,267.74	\$ -	0.00%
1221-P006-02C	MEJORAS EN EL CAMPAMENTO DE OBRA	\$ 125,619.04	\$ -	0.00%
0322-P006-01C	LINEA DE UTILIZACIÓN EN 60 KV (WP4)	\$ 7,701,704.73	\$ -	0.00%
0322-221-02C	PORTLAND DESIGN ASSOCIATES LTD	\$ 565,339.17	\$ -	0.00%
0322-P006-02C	SOTELO & ASOCIADOS S.A.C	\$ 72,300.12	\$ -	0.00%
0322-P006-01.1C	LINEA DE UTILIZACIÓN EN 60 KV (WP4)	\$ 6,692,052.04	\$ 6,692,052.04	100.00%
0522-P006.1C	LIMPIEZA Y PRERACION DEL SITIO (WP1)	\$ 17,039,067.24	\$ 17,039,067.24	100.00%
0622-P006.1C	EJECUCIÓN DE PIOTES PARA LA TORRE DE CONTROL	\$ 1,065,492.77	\$ -	0.00%
0722-P006.1C	SUB-ESTACIÓN ELECTRICA PROVISIONAL 60 KV	\$ 1,684,003.73	\$ 1,684,003.73	100.00%
0322-P006-02C	CAMPAÑA GEOTECNICA - ZONA LAGUNAS	\$ 72,300.12	\$ 72,300.12	100.00%
1221-P006-01C	ACOMETIDA ELÉCTRICA CAMPAMENTO OBRA - FASE 0	\$ 79,062.09	\$ -	0.00%
1221-P006-02C	MEJORAS EN EL CAMPAMENTO OBRA 0	\$ 88,911.63	\$ -	0.00%
0922-P006-01C	CAMPAÑA GEOTECNICA ETAPA II CONSCO-0099	\$ 89,085.28	\$ 89,085.28	100.00%
1022-P006-01C	SOPORTE DE ICT Y DISEÑO DE SEGURIDAD	\$ 352,320.00	\$ 352,320.00	100.00%
0223-P006-03C	REVISIÓN ESTRUCTURAL SÍSMICA FASE 1-2, RFP WP3	\$ 46,375.00	\$ 46,375.00	100.00%
0323-P006-01C	DISEÑO LIMITE BATERIA WP2.2 POR RETIRO AMA Y TAXWAYS M&U	\$ 259,100.00	\$ 259,100.00	100.00%
0523-P006-01C	Soporte Topográfico Durante Trabajos Preliminares	\$ 31,332.46	\$ -	0.00%
0723-P006-01C	Campaña y Reportes Geotécnicos Lado Tierra (4400039166)	\$ 179,029.65	\$ 179,029.65	100.00%
0723-P006-02C	ICT Activo para Aiside (WP2.3)	\$ 883,819.46	\$ 883,819.46	100.00%
0823-P006-02C	Soporte y/o Diseño de ICT y Seguridad para WP 2.1 y WP 2.2 (OS 4400040416)	\$ 165,040.00	\$ 165,040.00	100.00%
0923-P006-02C	Campaña y Reportes Geotécnicos Lado Tierra - Segunda Parte para el Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - newLIM	\$ 138,886.80	\$ 138,886.80	100.00%
0923-P006-03C	ICT Activo para Aiside (WP2.3)	\$ 853,462.32	\$ 853,462.32	100.00%
1023-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	\$ 5,041,401.82	\$ 5,041,401.82	100.00%
0923-P006-01C	Campaña Geotécnica-Etapa 2	\$ 8,782.05	\$ 8,782.05	100.00%
1123-P006-02C	ICT Activo para Aiside (WP2.3)	\$ 200,817.00	\$ 200,817.00	100.00%
1123-P006-01C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2	\$ 13,718,884.02	\$ 13,718,884.02	100.00%
0124-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	\$ 19,563,167.96	\$ 19,284,388.85	98.57%
0124-P006-02C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora	\$ 9,607,881.68	\$ 7,836,380.85	81.56%
0224-P006-01C	Paquete de Trabajo 2.1 - Edificios del Lado Aire - 1er Expediente	\$ 10,790,296.72	\$ 10,790,296.72	100.00%
0224-P006-02C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora - 3er Expediente	\$ 4,559,071.95	\$ 4,379,133.63	96.06%
0224-P006-03C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 3er Expediente	\$ 6,878,841.74	\$ 6,878,841.74	100.00%
0324-P006-04C	ICT Activo para Aiside (WP2.3), (OS 4400040727), por Avance de Mejora	\$ 2,772,339.62	\$ 2,772,339.62	100.00%
0324-P006-03C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora - 4to Expediente	\$ 34,829,168.36	\$ 32,139,702.03	92.28%
0324-P006-05C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 4to Expediente	\$ 3,121,322.57	\$ 896,555.75	28.69%
0324-P006-02C	Paquete de Trabajo 2.1 - Edificios del Lado Aire - 2do Expediente	\$ 20,343,518.52	\$ 19,263,448.31	94.69%
0424-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 5to Expediente	\$ 30,884,406.05	\$ 30,877,228.29	99.98%
0424-P006-02C	Paquete de Trabajo 2.1 - Edificios del Lado Aire - 3er Expediente	\$ 6,930,449.19	\$ 6,155,967.54	88.82%
0424-P006-04C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora - 5to Expediente	\$ 4,604,477.76	\$ 3,579,158.17	77.73%
0524-P006-03C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 6to Expediente	\$ 43,726,463.77	\$ 41,398,048.69	94.68%
0624-P006-02C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 7mo Expediente	\$ 94,400,901.17	\$ 81,811,820.99	86.66%
0624-P006-03C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 8vo Expediente	\$ 34,751,954.14	\$ 34,751,954.14	100.00%
0924-P006-02C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 9no Expediente	\$ 18,673,501.08	\$ 18,673,501.08	100.00%
0924-P006-01C	Soporte y/o Diseño de ICT y Seguridad para WP 2.1 y WP 2.2, 2do Expediente	\$ 155,360.00	\$ 141,440.00	91.04%
1124-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 10mo Expediente	\$ 19,337,481.12	\$ 19,337,481.12	100.00%
1224-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 11avo Expediente	\$ 11,414,179.43	\$ 11,414,179.43	100.00%
0125-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 - EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 12avo Expediente	\$ 29,117,865.72	\$ 29,117,865.72	100.00%
0325-P006-03C	Equipos PBSS - Landside, 1er Expediente	\$ 3,421,680.50	\$ 3,421,680.50	100.00%

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 inglés⁵⁰), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés⁵¹), lo cual se encuentra en línea con la práctica regulatoria habitual.
2. Para el cálculo del WACC se considerará la siguiente ecuación:

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

Donde:

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

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

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

Donde:

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

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

⁵⁰ *Weigthed Average Cost of Capital.*

⁵¹ *Capital Asset Pricing Model.*

(1964)⁵², Lintner (1965)⁵³ y Treynor (1961)⁵⁴, sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)⁵⁵ 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)⁵⁶, el modelo CAPM asume lo siguiente:

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

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

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

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

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

I. Tasa Libre de Riesgo

11. La tasa libre de riesgo representa el rendimiento que se espera obtener de un activo sin riesgo. Se considera que un activo es libre de riesgo cuando su rendimiento efectivo coincide constantemente con el rendimiento esperado, es decir, no presenta riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. En este sentido, en las últimas décadas, los Bonos

⁵² 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.

⁵³ 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.

⁵⁴ TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

⁵⁵ MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume7, Issue1. March 1952. Pages 77-91.

⁵⁶ GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports.

del Tesoro de los Estados Unidos (*T-Bonds*) han sido reconocidos globalmente como el principal activo seguro. Por lo tanto, de acuerdo con el criterio utilizado por el Ositrán en procedimientos anteriores, se empleará como *proxy* de la tasa libre de riesgo el promedio histórico del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.

12. Respecto al tipo de promedio a utilizar, ya sea aritmético o geométrico, no existe una norma específica que determine cuál de las dos opciones es superior. Al respecto, autores como Ross et al. (2012)⁵⁷ y Brealey et al. (2010)⁵⁸ 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)⁵⁹ 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%⁶⁰.

II. Prima por riesgo de mercado

15. Según Damodaran (2014)⁶¹, la prima por riesgo de mercado se define como la diferencia entre la rentabilidad esperada del portafolio del mercado y la tasa libre de riesgo. Es decir, la prima por riesgo de mercado representa el retorno adicional que los inversores esperan como compensación por el riesgo asumido al invertir en acciones del mercado, las cuales presentan un mayor riesgo en comparación con activos libres de riesgo.
16. Existen dos tipos de riesgo que afectan la actividad empresarial: el riesgo no sistemático (o específico), que corresponde al riesgo particular de una industria o empresa; y el riesgo sistemático, asociado a factores económicos generales que impactan a todas las empresas. Así, si un inversor posee un portafolio diversificado de acciones, en promedio, los desempeños positivos y negativos de las empresas en el portafolio se compensan, permitiendo al inversor mitigar el riesgo no sistemático mediante la diversificación. No obstante, el riesgo de mercado o riesgo sistemático no puede eliminarse completamente, ya que impacta a todas las empresas, y es este riesgo el que se captura a través de la prima por riesgo de mercado.
17. Para calcular la prima por riesgo de mercado, se utilizan índices que representan diversas industrias, de manera que reflejen el comportamiento general del mercado. Al respecto, el criterio empleado por el Ositrán en procedimientos anteriores ha sido utilizar el índice Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)⁶².
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.

⁵⁷ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

⁵⁸ BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.:McGraw-Hill.

⁵⁹ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

⁶⁰ 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/>.

⁶¹ DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

⁶² El S&P 500 recoge la evolución de por lo menos el 75% del mercado de valores estadounidense, y el peso de cada acción en el índice está ponderado por su capitalización.

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III. Prima por riesgo país

19. Según López-Dumrauf (2010)⁶³, 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)⁶⁴ 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)⁶⁵, en el cual se afirma:

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

[El subrayado es nuestro.]
23. En este sentido, para calcular la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBIG+ Perú para el periodo de enero de 2023 a diciembre de 2024, obteniéndose una prima de riesgo país de 1,71%, como se muestra en la siguiente tabla⁶⁶.

⁶³ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

⁶⁴ 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).

⁶⁵ MACROCONSULT (2007). "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP". Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

⁶⁶ Cabe indicar que en la Propuesta de LAP se considera el periodo de enero de 2022 – diciembre de 2023, en tanto que, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo de agosto de 2022 – julio de 2024.

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

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

Nota: 100 puntos básicos es un 1%.

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV. **Riesgo sistémico (β)**

24. El valor del parámetro β (en adelante, beta) refleja el riesgo sistemático específico de la empresa en relación con el riesgo de mercado. Según la teoría del CAPM, el beta compara el nivel de riesgo de una acción respecto al mercado, basado en los cambios en los precios históricos. En este sentido, el beta puede interpretarse como el riesgo por el cual el mercado está dispuesto a compensar a aquellos inversionistas que deciden asumirlo.
25. Existen tres metodologías para estimar este parámetro:
 - **Empresas cotizadas:** Si la empresa cotiza en bolsa, el beta se estima como el coeficiente de correlación entre los rendimientos de la empresa y los del mercado. Es fundamental que el período de análisis sea suficientemente amplio, generalmente entre dos y cinco años, variando en función de la frecuencia de los datos (diaria, semanal o mensual), para asegurar una estimación adecuada del parámetro.
 - **Empresas no cotizadas (Beta contable):** Para empresas cuyas acciones no cotizan en bolsa, una alternativa es calcular el beta contable utilizando información de libros contables⁶⁷. Este enfoque evalúa la sensibilidad de los retornos contables de la empresa respecto al retorno promedio del mercado.
 - **Benchmarking (Empresas comparables):** En la práctica regulatoria, para empresas como LAP que no cotizan en bolsa, se emplea la metodología de benchmarking, o beta de empresa comparable. Esta metodología se basa en la selección de empresas comparables de acuerdo con criterios estandarizados, aunque los criterios en finanzas regulatorias pueden diferir de los usados en finanzas corporativas.
26. En procedimientos anteriores, Ositrán ha empleado la metodología de benchmarking para estimar el beta de empresas reguladas. Según Alexander et al. (1999)⁶⁸, 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

⁶⁷ Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000; y, GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012). Analysis of the Relationship between Accounting Information and Systematic Risk in the Brazilian Market. R. Cont. Fin. – USP, São Paulo, v. 23, n° 60, p. 199-211, set/out/nov/dez. 2012.

⁶⁸ ALEXANDER, I.; ESTACHE, A.; y A. OLIVERI (1999). A few things transport regulators should know about risk and the cost of capital. World Bank Policy Research Working Paper N° 2151. Julio.

competencia en el mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.

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

Tabla B-3 Muestra de operadores aeroportuarios

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

Fuente: *Bloomberg*®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. A partir de la muestra seleccionada, se estimó el beta apalancado de cada empresa para el año 2024 mediante el sistema *Bloomberg*. Para esta estimación, se consideró un horizonte temporal de cinco años, desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024, con periodicidad semanal, utilizando como índice de referencia el índice bursátil representativo del país de cada empresa, en su moneda local respectiva⁶⁹.
30. Además, la práctica regulatoria sugiere que el beta estimado para cada elemento de la muestra debe ajustarse mediante una reversión a la media, lo cual permite que el beta tienda a aproximarse al promedio del mercado (es decir, a un valor de uno). Este ajuste se obtuvo directamente de *Bloomberg*, empleando el *adjusted beta*⁷⁰ 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 2024⁷¹, mediante la siguiente fórmula:

⁶⁹ 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.

⁷⁰ Los *adjusted beta* (o *Adj Beta*) son calculados por *Bloomberg* utilizando la siguiente fórmula:

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

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

⁷¹ Cabe indicar que, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, solo se dispone de información anual para el caso de Auckland Internacional. En tal sentido, para el resto de operadores aeroportuarios, se optó por considerar la información más actualizada para ambas variables; así, para el caso de Malta International Airport se consideró la

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

32. En la tabla siguiente, se presenta el promedio aritmético de los betas desapalancados de la muestra, que asciende a 0,721⁷².

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

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

Notas:
^{a/} Adjusted beta.
^{b/} Bloomberg code: EFF_TAX_RATE.
^{c/} Bloomberg code: TOT_DEBT_TO_TOT_EQY.
Fuente: Bloomberg®.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. Estructura de capital

33. En cuanto a la determinación de las ponderaciones de deuda y capital, Chisari *et al.* (1999)⁷³ señalan que existen dos métodos para calcular el nivel de apalancamiento y la participación del capital propio en el capital total: i) Valor en libros y ii) Valor de mercado. Al respecto:
- **Valor en libros:** Su principal ventaja es la estabilidad a lo largo del tiempo y su disponibilidad para todas las empresas.
 - **Valor de mercado:** Este enfoque presenta la desventaja de que la mayoría de las empresas no cotizan en bolsa, lo que dificulta el acceso a sus valores de mercado.
34. En este contexto, Chisari *et al.* (1999) destacan que, para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros. Por consiguiente, en el presente caso se emplearán los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario.
35. A la fecha de la elaboración de la presente Propuesta, la fuente de información financiera auditada que se dispone son los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023. Al respecto, en dicho documento se señala que, al cierre del ejercicio, la empresa presentó deuda financiera clasificada como “Deuda de Corto y Largo Plazo”, derivada del contrato

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).

⁷² 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.

⁷³ 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.

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

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

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

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

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

38. Al respecto, dado que el año base considerado en la presente Propuesta es el 2024, el cálculo del Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC) debe realizarse con información a dicho año. No obstante, debido a que a la fecha de la elaboración del presente informe aún no se dispone de los Estados Financieros Auditados de LAP del ejercicio 2024, para la estimación de los montos de deuda y capital correspondientes a dicho año se empleará la información contenida en el balance de comprobación de LAP al mes de diciembre de 2024⁷⁴, 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 2023⁷⁵ y 2024. Cabe señalar que en la documentación financiera consultada no se observa deuda financiera de corto plazo en la empresa.

⁷⁴ Información remitida mediante Carta N° C-LAP-GCF-2025-0005, recibida el 10.01.2025.

⁷⁵ Se presenta la información a diciembre de 2023 de manera ilustrativa, a efectos de evidenciar que, para dicho año, las cuentas consideradas coinciden con la información de los Estados Financieros Auditados 2023 presentada en la Tabla A-5 del presente Anexo.

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

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

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

Fuente: Balances de comprobación de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

40. De este modo, a partir de los cálculos obtenidos para el 2024, el apalancamiento se calcula como el ratio de Deuda Financiera (en este caso, solo se observa deuda de largo plazo) sobre Patrimonio Neto, obteniéndose un valor de 0,988, tal como se detalla en la siguiente tabla⁷⁶.

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

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

Fuente: Estados Financieros Auditados 2023 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

253. 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

⁷⁶ Cabe señalar que el Concesionario propone la utilización de un ratio objetivo de 56,39%, calculado como el promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030, sin presentar un sustento adicional. No obstante, dado que actualmente LAP, a diferencia de años anteriores, registra una deuda de largo plazo, se considera más adecuado utilizar la información real de endeudamiento reflejado en su documentación financiera para este análisis.

los desembolsos de principal como los pagos proyectados de amortización, intereses y otros costos derivados de la operación de financiamiento⁷⁷.

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 tabla⁷⁸. Cabe señalar que los montos agregados anuales hasta el 2023 fueron contrastados con el Estado de Flujos de Efectivo en los Estados Financieros Auditados de la empresa, mientras que los valores del periodo 2024-2028 corresponden a las proyecciones financieras de LAP respecto a su situación de financiamiento.

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

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

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

⁷⁷ 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.

⁷⁸ Dicha información fue remitida en el marco del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC; no obstante, su consideración en el presente procedimiento resulta relevante para efectos de la estimación del costo de deuda.

“Puente” del cálculo de la tasa efectiva de deuda y considerar únicamente el costo del préstamo “Mini-perm”, que es el único que afecta los flujos de caja futuros⁷⁹.

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 deuda⁸⁰, determinando de este modo la tasa que garantiza que el Valor Actual Neto (VAN) de la diferencia entre desembolsos y pagos de la deuda sea cero. Este cálculo arroja una TIR trimestral de 1,78%. Posteriormente, al convertir esta tasa trimestral a una tasa anual para el cálculo del WACC, se obtiene un costo de la deuda para LAP en el presente caso equivalente a 7,33%⁸¹, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

⁷⁹ 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.

⁸⁰ Esto es, Desembolsos – (Amortización + Intereses + Comisión de compromiso + Costo de emisión de deuda).

⁸¹ 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-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.

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO 3

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

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

ANEXO I: Estimación del Ratio de Oficinas del Terminal

Al 30 de junio del presente año, en el proyecto de ampliación del AIJCH se proyecta una inversión total de USD 1,965,691,171.⁸² Este monto se sustenta de acuerdo con el siguiente desglose, el cual fue proporcionado por el área LAP Proyecto.

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

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

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

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

⁸² Este importe está sujeto a algunos potenciales incrementos (contratos abiertos que se seguirán actualizando conforme se avance la ejecución del proyecto).

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

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

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

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

Tabla 16. Inversiones Terminal

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

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

Tabla 17. Ratio Terminal

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

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

El detalle de las estimaciones se presenta a continuación:

Tabla 18. Edificios y sistemas auxiliares

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

Fuente: Elaboración propia

a) Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside

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

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

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

Fuente: Elaboración propia

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

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

Tabla 20. Demanda hídrica del proyecto

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

Fuente: NL_2211_CD_MCA_IP3_P00_DS_400001 Rev. B

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

Tabla 21. Factor de incidencia Agua

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

Fuente: Elaboración propia

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

Tabla 22. Consumos máximos previstos

	37,7MPAX
TERMINAL PASAJEROS	15,866,64
DESARROLLO SANTA ROSA	563,26
CAMPO DE SERVICIOS	4,979,44
OTRAS CARGAS LADO AIRE	219,64
WP2 + AEROD. EXIST.	1,766,79
OTRAS CARGAS ASOCIADAS A TERCEROS SANTA ROSA	5,806,14
RECARGA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS	166,81

Fuente: NL_4210_FD_IPT_IP3_E00_DS_000001 Rev. 0

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

Tabla 23. Factor de incidencia Electricidad

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

Fuente: Elaboración propia

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

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

Tabla 24. Factor de incidencia Airside

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

Fuente: Informe Contabilidad Regulatoria de LAP 2023

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

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

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

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

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

Fuente: Elaboración propia

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

Tabla 26. Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside

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

Fuente: Elaboración propia

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

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

Tabla 27. Ratio Edificios Auxiliares 2, 3 y 4

Inversión total (US\$) - Sistema de obtención de agua cruda	3,201,387
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m ²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 2: Sistema de obtención de agua cruda (USD/m²)	11.43
Inversión total (US\$) - PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	4,024,636
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m ²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 3: Planta de Tramto. de Aguas Residuales (USD/m²)	14.37
Inversión total (US\$) - Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	8,724,560
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m ²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 4: Redes y sistemas de plomería Landside (USD/m²)	31.14

Fuente: Elaboración propia

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

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

Tabla 28. Ratio Edificios Auxiliares 5, 6 y 8

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

Fuente: Elaboración propia

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

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

Tabla 29. Demanda térmica para el Terminal

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

Fuente Memoria de cálculo NL_2236_FD_MCA_IP3_M00_DS_000001 Rev 2

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

Tabla 30. Factor de incidencia agua helada

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

Fuente: Elaboración propia

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

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

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

Fuente: Elaboración propia

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

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

Tabla 32. Ratio Generales

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

Fuente: Elaboración propia

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

- MOU Memorandum of Understanding
- Design
- Early Works
- Site Management

Cada uno de estos conceptos fueron definidos anteriormente. Para estimar los valores de la inversión transversal, es necesario, en primer lugar, clasificar estas inversiones de acuerdo a tres conceptos que han sido definidos para el proyecto: la zona Airside (lado aire), la zona Landside (lado tierra) y Contingency (contingencia) de acuerdo con el prorrateo de la inversión en función al nivel de inversión de cada concepto.

Ello implica que para Landside, el porcentaje de asignación de la inversión sería de un 71%. El nivel de inversión por cada componente se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 33. Porcentaje de asignación Airside, Landside y Contingency

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

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

Tabla 34. Cálculo del Factor de Incidencia Terminal de Pasajeros

Inversión Landside (US\$)	1,085,867,884
Inversión Terminal de Pasajeros (US\$)	767,450,981
Factor de incidencia Terminal de Pasajeros	70.68%

Para calcular los ratios por m2, se aplica el factor de incidencia sobre la inversión total identificada y luego se divide entre los m2 de Terminal de Pasajeros. A continuación, los resultados de los ratios estimados:

Tabla 35. Ratios de Transversales

MOU Memorandum of Understanding	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	2,817,638
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión MOU	1,991,507
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	7.52
Design	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	72,749,663
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Design	51,419,462
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	194.04
Early Works	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	27,906,105
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Early works	19,724,035
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	74.43
Site Managment	
Costo de inversión incidencia Landside (US\$)	10,941,291
Factor de incidencia	0.71
Monto de inversión Site Managment	7,733,305
Área total terminal (m2)	265,000
Ratio US\$ / m2	29.18
Ratio Transversales (US\$ / m2)	305.16

Fuente: Elaboración propia

Por lo tanto, el ratio por metro cuadrado para valorizar la inversión en infraestructura dentro del terminal es resultado de la sumatoria de todos los ratios calculados anteriormente. El resultado se presenta a continuación:

Tabla 36. Ratio Terminal de Pasajeros

Ratio Terminal	2,550.82
Ratio Generales	345.23
Ratio Transversales	305.16
Ratio de Terminal de Pasajeros	3,201.21

Fuente: Elaboración propia

Es preciso señalar que, para estimar el ratio de valorización de los metros cuadrados que corresponden a una oficina que se encuentra dentro del Terminal, se considera necesario realizar ajustes a los ratios previamente calculados. Los ajustes y motivos de estos se detallan a continuación:

- **Ratio Terminal**

Se considera adecuado retirar inversiones relacionadas a los siguientes conceptos que figuran en el contrato EPC+Adenda 2 firmado con Inti Punku:

- **Equipos aeroportuarios**
Los equipos aeroportuarios se componen por: equipos de BHS (Baggage handling System), HBS (Hold Baggage System), PBSS (Passenger Baggage Screening) y PLB (Passenger Loading Bridge). Dichos equipos se utilizan para brindar diversos servicios a los pasajeros y/o aerolíneas y se encuentran ya incluidos en otras tarifas como la TUUA y los cargos de acceso correspondientes, especificados en el Anexo 5 del Contrato de Concesión.
- **MEP (Mechanical, electrical and plumbing)**
Este concepto hace referencia a la climatización y tuberías relacionadas al servicio de agua y electricidad dentro del terminal. Estas inversiones se encuentran contempladas en los cargos cobrados a los usuarios intermedios (aerolíneas) de manera adicional al cargo de acceso por concepto de electricidad y agua. De acuerdo al mandato de acceso vigente, los conceptos como “electricidad, agua, etc. [...] forma parte del Cargo de Acceso”.
- **Señalética**
Este concepto hace referencia a la señalética (vertical y horizontal) que se brindan a los pasajeros para que puedan orientarse en su recorrido dentro del Terminal. Este servicio está especificado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, por lo tanto, se considera que esta inversión está relacionada a la TUUA y se refleja en dicha tarifa.
- **ICT (Information and communication technology)**
Este concepto hace referencia a los servicios de información, comunicación y tecnologías utilizados dentro del terminal. Estos servicios se brindan tanto a los pasajeros como a los usuarios intermedios (aerolíneas). Es por ello, que se debe realizar un desglose de los conceptos que sí benefician a los usuarios intermedios para poder incluirlos dentro de la inversión.

El siguiente cuadro muestra un despliegue del concepto ICT que se encuentra en el contrato EPC+Adenda 2 del paquete 3. Se ha marcado con un “Si” en los conceptos que sí deberían reflejarse en la inversión, ya que los usuarios intermedios acceden a dicho servicio; y un “No” en los conceptos que deberían excluirse de la inversión ya que son inversiones para servicios que se brindan exclusivamente a los pasajeros:

Tabla 37. Inversiones incluidas/retiradas de ICT

CONCEPTOS EN PLANTILLA ICT	INVERSIÓN DE SERVICIO ASOCIADO A USUARIOS INTERMEDIOS
Airport Operations Control Centre (CCO)	NO
Emergency Control Centre (COE)	NO
Security Operations Control Centre (CCS)	NO
Rescue Control Room (RFFS)	NO
Maintenance Control Centre (CCM)	NO
IT Control Centre (CCIT)	NO
Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	NO
Passenger Counting / Queue Management (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Fast Track Solution (Indicar en OPCIONAL)	NO
Access Control System (ACS)	SI
Fire Alarm & [4.04] PVAS System Integration	SI
Closed Circuit Television (CCTV) System	SI
Perimeter Intrusion and Detection System (PIIDS)	NO
Staff Badging System	NO
Automated Number Plate Recognition System (ANPR) System	NO
Panic Alarm / Help Point System	SI
Screening System Integration	NO
Automatic Barrier Control System	NO
Crash Alarm System	SI
Security System Integration (Indicar en OPCIONAL)	NO
Passenger Airside Security Checkpoint System	NO
Building Management System (BMS)	SI
Seismic and Tsunami Alert System	SI
Cable Management System	SI
Public Address System (PAS) & [4.04] PVAS System	SI
Network Management System (NMS)	NO
Information Security and Cyber Security (Indicar en OPCIONAL)	NO
Ground/Air Radio System	NO
Virtual Solution Hosting and Management	NO
Master Clock System	SI
Local Area Network (LAN)	SI
Airport Wireless System	SI
Data Centre (Primary & Secondary)	NO
Communications Rooms	NO
Communications Cabinets	NO
Integration Test Facility (ITF)	NO
Structured Cabling System	SI
Grounding System	NO
Pathways	NO
Antenna Farm	NO
Backup & data recovery	NO

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

Tabla 38. Inversiones totales retiradas

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

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

Tabla 39. Inversiones totales consideradas

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

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

Tabla 40. Ratio Terminal ajustado

Componentes	Resultado
Inversiones Consideradas para Oficinas del Terminal	434,429,418
Área total del terminal de pasajeros (m ²)	265,000
Ratio Terminal (US\$/m²)	1,639.36

- **Ratio Generales**

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

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

Dichos conceptos se explicaron previamente en una sección anterior.

- **Ratio Transversales**

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

Tabla 41. Ratio Transversales ajustado

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

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

Tabla 42. Ratio Oficinas del Terminal

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

ANEXO 4

INFORMACIÓN PROPORCIONADA POR LAP RESPECTO DE LA “PLANILLA 01:ICT” SEÑALADA EN EL PRESUPUESTO DEL CONTRATISTA

Ilustración 4 Información proporcionada por LAP respecto de la “Planilla 01: ICT” correspondiente a la inversión de la cuenta “ICT” presentada en el Contrato EPC

Figura 9. Detalle de Inversiones del concepto ICT

Concepto	TOTAL (USD) TERMINAL WP3	TOTAL (USD) AIRSIDE WP3	TOTAL (USD) LANDSIDE WP3	TOTAL (USD) AIRSIDE WP2
Airport Operations Control Centre (CCO)	\$1,794,632.94	\$75,469.24	\$0.00	\$0.00
Emergency Control Centre (COE)	\$645,219.36	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Security Operations Control Centre (CCS)	\$1,146,109.13	\$25,156.41	\$0.00	\$0.00
Rescue Control Room (RFFS)	\$0.00	\$0.00	\$0.00	\$19,400.28
Maintenance Control Centre (CCM)	\$38,480.78	\$0.00	\$0.00	\$0.00
IT Control Centre (CCIT)	\$38,480.78	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	\$2,283,584.08	\$0.00	\$79,946.23	\$6,822.08
Access Control System (ACS)	\$3,349,853.58	\$441,303.18	\$0.00	\$86,469.84
Fire Alarm- Integration	\$134,949.23	\$0.00	\$0.00	\$19,400.28
Closed Circuit Television (CCTV) System	\$2,961,911.84	\$1,598.92	\$0.00	\$27,714.69
Perimeter Intrusion and Detection System (PIDS)	\$0.00	\$0.00	\$499,141.61	\$0.00
Staff Badging System	\$402,033.59	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Automated Number Plate Recognition System (ANPR) System	\$167,887.08	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Panic Alarm / Help Point System	\$270,431.44	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Screening System Integration	\$159,359.48	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Automatic Barrier Control System	\$127,466.27	\$0.00	\$0.00	\$9,078.69
Crash Alarm System	\$88,580.42	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Passenger Airside Security Checkpoint System	\$909,468.30	\$40.00	\$22,736.71	\$0.00
Building Management System (BMS)	\$1,447,772.90	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Seismic and Tsunami Alert System	\$171,084.93	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Cable Management System	\$50,579.31	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Public Address System (PAS) & [4.04] PVAS System	\$1,735,472.73	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Network Management System (NMS)	\$1,712,944.18	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Ground/Air Radio System	\$127,317.03	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Virtual Solution Hosting and Management	\$7,355,859.31	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Master Clock System	\$150,353.21	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Local Area Network (LAN)	\$7,378,406.52	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Airport Wireless System	\$585,952.56	\$0.00	\$0.00	\$264,355.53
Data Centre (Primary & Secondary)	\$795,518.27	\$884,525.07	\$0.00	\$0.00
Communications Cabinets	\$695,532.19	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Integration Test Facility (ITF)	\$234,508.94	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Structured Cabling System	\$4,278,189.19	\$70,139.49	\$689,243.09	\$104,356.48
Backup & data recovery	\$1,011,373.09	\$0.00	\$0.00	\$0.00
TOTAL SUMA ALZADA ICT	\$42,249,311.69	\$1,498,232.33	\$1,291,067.64	\$537,597.88

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2026-0036 recibida el 16 de febrero de 2026.

Ilustración 5 Información proporcionada por LAP respecto de la “Planilla 01: ICT” correspondiente a la inversión de la cuenta “ICT” presentada en la Adenda al Contrato EPC

Adenda 02 (Planilla 01-ICT) - Según valorizaciones de IPK

Adenda 02-1A	Fase	System Description (according to TER)	Und	Cant	P.Unit	Monto USD
AF1A-100	PRO	ICT Terminal	GBL	1,00	1 029 320,96	1 029 320,96
AF1A-379	CON	Infraestructura de Información, Comunicación y Tecnología (ICT)	GBL	1,00	382 319,21	382 319,21
AF1A-387	COM	2110 - Edificio Procesador	GBL	1,00	58 818,34	58 818,34
TOTAL FASE 1A						1 470 458,51
Adenda 02-1B	Fase	System Description (according to TER)	Und	Cant	P.Unit	Monto USD
AF1B-68	PRO	ICT Terminal	GBL	1,00	9 263 888,64	9 263 888,64
AF1B-414	CON	Infraestructura de Información, Comunicación y Tecnología (ICT)	GBL	1,00	3 440 872,92	3 440 872,92
AF1B-422	COM	2100 - ICT Terminal	GBL	1,00	529 365,07	529 365,07
TOTAL FASE 1B						13 234 126,63
TOTAL FASE 1A +1B						14 704 585,14

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2026-0043 recibida el 03 de marzo de 2026.

Ilustración 6 Detalle de la información proporcionada por LAP respecto de la “Planilla 01: ICT” presentada en la Adenda al Contrato EPC

AF1A-100							\$1 029 320,96
Sector	Sistema WBS P6	SA	Fase	Item 2	System Description (according to TER)	Budget (USD)	
TERMINAL	CC Command and Control System- Usuarios Control	AF1A-100	PRO	3.04b	Security Operations Control Centre (SCS)	\$28 862,82	
TERMINAL	Operational and Passenger Processing System	AF1A-100	PRO	3.04b	Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	\$57 508,21	
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.01	Access Control System (ACS)	\$84 360,40	
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.02	Fire Alarm Integration	\$3 398,47	
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.03	Closed Circuit Television (CCTV) System	\$74 590,75	
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.06	Staff Badging System	\$10 124,54	
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.07	Automated Number Plate Recognition System (ANPR) System	\$4 227,95	
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.08	Panic Alarm / Help Point System	\$6 810,36	
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.09	Automatic Barrier Control System	\$3 210,02	
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.19	Crash Alarm System	\$2 230,75	
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.23	Passenger Airside Security Checkpoint System	\$22 903,42	
TERMINAL	Facilities Management Systems	AF1A-100	PRO	5.01	Building Management System (BMS)	\$36 459,72	
TERMINAL	Facilities Management Systems	AF1A-100	PRO	5.17	Seismic and Tsunami Alert System	\$4 308,49	
TERMINAL	Facilities Management Systems	AF1A-100	PRO	5.19	Cable Management System	\$1 273,75	
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.08	Public Address System (PAS) & (4.04) PVAS System	\$43 704,95	
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.14	Network Management System (NMS)	\$30 545,99	
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.17	GroundAir Radio System	\$3 206,29	
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.21	Virtual Solution Hosting and Management	\$212 946,54	
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.22	Master Clock System	\$3 786,37	
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.23	Local Area Network (LAN)	\$203 441,02	
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.25	Airport Wireless System	\$14 756,23	
TERMINAL	Infrastructure	AF1A-100	PRO	8.01	Data Centre (Primary & Secondary)	\$20 033,78	
TERMINAL	Infrastructure	AF1A-100	PRO	8.03	Communications Cabinets	\$17 515,80	
TERMINAL	Infrastructure	AF1A-100	PRO	8.05	Integration Test Facility (ITF)	\$5 895,71	
TERMINAL	Infrastructure	AF1A-100	PRO	8.07	Structured Cabling System	\$107 738,97	
TERMINAL	Infrastructure	AF1A-100	PRO	8.11	Backup & data recovery	\$25 469,72	

AF1A-379							
SA	Fase	Item 2	System Description (according to TER)	UoM	Budget (USD)	Inc (%)	
FASE - 1A							
			TERMINAL WP3		382 319,21	1,66%	
AF1A-379	CON	3.04b	Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	GL	34 731,36	0,15%	
AF1A-379	CON	4.01	Access Control System (ACS)	GL	50 948,40	0,22%	
AF1A-379	CON	4.03	Closed Circuit Television (CCTV) System	GL	45 048,14	0,20%	
AF1A-379	CON	4.08	Panic Alarm / Help Point System	GL	4 113,03	0,02%	
AF1A-379	CON	5.01	Building Management System (BMS)	GL	22 019,39	0,10%	
AF1A-379	CON	7.08	Public Address System (PAS) & (4.04) PVAS System	GL	26 395,05	0,11%	
AF1A-379	CON	7.22	Master Clock System	GL	2 286,73	0,01%	
AF1A-379	CON	7.23	Local Area Network (LAN)	GL	112 219,24	0,49%	
AF1A-379	CON	7.25	Airport Wireless System	GL	8 911,84	0,04%	
AF1A-379	CON	8.03	Communications Cabinets	GL	10 578,45	0,05%	
AF1A-379	CON	8.07	Structured Cabling System	GL	65 067,59	0,28%	

AF1B-414							
FASE - 1B							
			TERMINAL WP3		3 440 872,92	14,93%	
AF1B-414	CON	3.04b	Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	GL	312 582,21	1,36%	
AF1B-414	CON	4.01	Access Control System (ACS)	GL	458 535,62	1,99%	
AF1B-414	CON	4.03	Closed Circuit Television (CCTV) System	GL	405 433,27	1,76%	
AF1B-414	CON	4.08	Panic Alarm / Help Point System	GL	37 017,27	0,16%	
AF1B-414	CON	5.01	Building Management System (BMS)	GL	198 174,47	0,86%	
AF1B-414	CON	7.08	Public Address System (PAS) & (4.04) PVAS System	GL	237 555,48	1,03%	
AF1B-414	CON	7.22	Master Clock System	GL	20 580,55	0,09%	
AF1B-414	CON	7.23	Local Area Network (LAN)	GL	1 009 973,16	4,38%	
AF1B-414	CON	7.25	Airport Wireless System	GL	80 206,53	0,35%	
AF1B-414	CON	8.03	Communications Cabinets	GL	95 206,04	0,41%	
AF1B-414	CON	8.07	Structured Cabling System	GL	585 608,32	2,54%	

AF1B-68							9 263 888,64
Contrato	Sector	Sistema WBS P6	SA	Fase	Item 2	System Description (according to TER)	Budget Parcial
F1B	TERMINAL	Operational and Passenger Processing	AF1B-68	PRO	3.04b	Flight Information Display System (FIDS) - Field screens	1 278 176,37
F1B	TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1B-68	PRO	4.01	Access Control System (ACS)	1 256 143,30
F1B	TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1B-68	PRO	4.03	Closed Circuit Television (CCTV) System	1 004 750,99
F1B	TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1B-68	PRO	4.08	Panic Alarm / Help Point System	270 187,82
F1B	TERMINAL	Facilities Management Systems	AF1B-68	PRO	5.01	Building Management System (BMS)	878 607,81
F1B	TERMINAL	Communication System	AF1B-68	PRO	7.08	Public Address System (PAS) & (4.04) PVAS System	556 093,48
F1B	TERMINAL	Communication System	AF1B-68	PRO	7.14	Network Management System (NMS)	259 817,57
EPC	TERMINAL	Communication System	AF1B-68	PRO	7.22	Master Clock System	51 877,78
F1B	TERMINAL	Communication System	AF1B-68	PRO	7.23	Local Area Network (LAN)	634 460,86
F1B	TERMINAL	Communication System	AF1B-68	PRO	7.25	Airport Wireless System	423 387,10
F1B	TERMINAL	Infrastructure	AF1B-68	PRO	8.03	Communications Cabinets	869 044,96
F1B	TERMINAL	Infrastructure	AF1B-68	PRO	8.07	Structured Cabling System	1 781 340,68

AF1A-387							
SA	Contrato	Sector	Sub Sector N2	Total	%	Total	
AF1A							58 818
AF1A-387	Adenda 2 - F1A	2000 - ICT Terminal / Airside / Landside	2120 - Dique Swing - F1A3	ICT	58 818	90%	52 937
AF1A-387	Adenda 2 - F1A	2000 - ICT Terminal / Airside / Landside	2120 - Dique Swing - F1A3	ICT	58 818	10%	5 882
AF1B-422							
AF1B							529 365
AF1B-422	Adenda 2 - F1B	2000 - ICT Terminal / Airside / Landside	2100 - ICT Terminal - F1B	ICT	529 365	90%	476 429
AF1B-422	Adenda 2 - F1B	2000 - ICT Terminal / Airside / Landside	2100 - ICT Terminal - F1B	ICT	529 365	10%	52 937

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2026-0043 recibida el 03 de marzo de 2026.

Ilustración 7 Detalle de la información proporcionada por LAP respecto de las valorizaciones AF1A-387 y AF1B-422

AF1A-387

SA	Contrato	Sector	Sub Sector N2		Total	%	Total
AF1A							58 818
AF1A-387	Adenda 2 - F1A	2000 - ICT Terminal / Airside / Landside	2120 - Dique Swing - F1A3	ICT	58 818	90%	52 937
AF1A-387	Adenda 2 - F1A	2000 - ICT Terminal / Airside / Landside	2120 - Dique Swing - F1A3	ICT	58 818	10%	5 882

Detalle:

AF1A-100

Sector	Sistema WBS P6	SA	Fase	Item 2	System Description (according to TER)	Budget (USD)	COM
TERMINAL	OC Command and Control System, Usuarios, Communications	AF1A-100	PRO	1.07	Security Operatio	\$28 982,82	\$1 202,62
TERMINAL	Operational and Passenger Processing System, FIDS	AF1A-100	PRO	3.04b	Flight Information	\$57 508,21	\$2 396,18
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.01	Access Control S	\$84 360,40	\$3 815,02
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.02	Fire Alarm Integr	\$3 398,47	\$141,60
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.03	Closed Circuit Tel	\$74 590,75	\$3 107,96
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.06	Staff Badging Sys	\$10 124,54	\$421,86
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.07	Automated Numb	\$4 227,95	\$176,16
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.08	Panic Alarm / Ha	\$6 810,36	\$283,76
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.19	Automatic Barrie	\$3 210,02	\$133,75
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.19	Crash Alarm Syst	\$2 230,75	\$92,85
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.23	Passenger Airsid	\$22 903,42	\$954,31
TERMINAL	Facilities Management Systems	AF1A-100	PRO	5.01	Building Manage	\$36 459,72	\$1 519,15
TERMINAL	Facilities Management Systems	AF1A-100	PRO	5.17	Seismic and Tsun	\$4 308,49	\$179,52
TERMINAL	Facilities Management Systems	AF1A-100	PRO	5.19	Cable Managem	\$1 273,75	\$53,07
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.06	Public Address S	\$43 704,95	\$1 821,04
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.14	Network Manage	\$30 545,95	\$1 272,75
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.17	Ground/Air Radi	\$3 206,26	\$133,59
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.21	Virtual Solution	\$212 946,54	\$8 872,77
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.22	Master Clock Sys	\$3 796,37	\$157,77
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.23	Local Area Netwo	\$203 441,02	\$8 476,71
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.25	Airport Wireless	\$14 756,23	\$614,84
TERMINAL	Infrastructure	AF1A-100	PRO	8.01	Data Centre (Prim	\$20 033,78	\$834,74
TERMINAL	Infrastructure	AF1A-100	PRO	8.03	Communications	\$17 515,80	\$729,83
TERMINAL	Infrastructure	AF1A-100	PRO	8.05	Integration Test F	\$5 905,71	\$246,07
TERMINAL	Infrastructure	AF1A-100	PRO	8.07	Structured Cabine	\$107 738,97	\$4 489,12
TERMINAL	Infrastructure	AF1A-100	PRO	8.11	Backup & data re	\$25 469,72	\$1 061,24
							\$42 888,37

AF1A-379

SA	Fase	Item 2	System Description (according to TER)	Budget (USD)	COM
	FASE - 1A	TERMINAL WPS		362 318,21	15 929,97
AF1A-379	CON	3.04b	Flight Information Display Syst	34 731,36	\$1 447,14
AF1A-379	CON	4.01	Access Control System (ACS)	50 948,40	\$2 122,85
AF1A-379	CON	4.03	Closed Circuit Television (CCTV) System	49 048,14	\$1 877,01
AF1A-379	CON	4.06	Panic Alarm / Help Point System	4 113,03	\$171,38
AF1A-379	CON	5.01	Building Management System	22 019,39	\$917,47
AF1A-379	CON	7.06	Public Address System (PAS) &	26 399,05	\$1 099,79
AF1A-379	CON	7.22	Master Clock System	2 286,73	\$95,28
AF1A-379	CON	7.23	Local Area Network (LAN)	112 219,24	\$4 675,80
AF1A-379	CON	7.25	Airport Wireless System	8 911,84	\$371,33
AF1A-379	CON	8.03	Communications Cabinets	10 578,45	\$440,77
AF1A-379	CON	8.07	Structured Cabling System	65 067,59	\$2 711,15

AF1B-422

AF1B	Adenda 2 - F1B	2000 - ICT Terminal / Airside / Landside	2100 - ICT Terminal - F1B	ICT	529 365	90%	476 429
AF1B-422	Adenda 2 - F1B	2000 - ICT Terminal / Airside / Landside	2100 - ICT Terminal - F1B	ICT	529 365	10%	52 937

AF1B-68

Contrato	Sector	Sistema WBS P6	Item 1	SA	Fase	Item 2	System Description (according to TER)	VENDOR	Porcentaje	Budget Parcial	COM
F1B	TERMINAL	Operational and Passenger Processing Sys	1	AF1B-68	PRO	3.04b	Flight Information Display System (FIDS) - Field screens			1 278 176,37	\$63 287,36
F1B	TERMINAL	Safety and Security Systems	2	AF1B-68	PRO	4.01	Access Control System (ACS)			1 256 143,30	\$2 339,38
F1B	TERMINAL	Safety and Security Systems	3	AF1B-68	PRO	4.03	Closed Circuit Television (CCTV) System			1 004 750,99	\$41 864,63
F1B	TERMINAL	Safety and Security Systems	4	AF1B-68	PRO	4.06	Panic Alarm / Help Point System			270 187,82	\$1 287,83
F1B	TERMINAL	Facilities Management Systems	#/REF1	AF1B-68	PRO	5.01	Building Management System (BMS)			878 607,81	\$6 608,66
F1B	TERMINAL	Communication System	#/REF1	AF1B-68	PRO	7.06	Public Address System (PAS) & (4.04) PVAS System			556 093,48	\$2 170,96
F1B	TERMINAL	Communication System	#/REF1	AF1B-68	PRO	7.14	Network Management System (NMS)			259 817,57	\$10 825,78
BPC	TERMINAL	Communication System	#/REF1	AF1B-68	PRO	7.22	Master Clock System			33 877,76	\$2 161,87
F1B	TERMINAL	Communication System	#/REF1	AF1B-68	PRO	7.23	Local Area Network (LAN)			634 460,06	\$26 435,87
F1B	TERMINAL	Communication System	#/REF1	AF1B-68	PRO	7.25	Airport Wireless System			423 387,19	\$17 641,13
F1B	TERMINAL	Infrastructure	#/REF1	AF1B-68	PRO	8.03	Communications Cabinets			869 044,95	\$36 210,21
F1B	TERMINAL	Infrastructure	#/REF1	AF1B-68	PRO	8.07	Structured Cabling System			1 781 340,60	\$74 222,52
											\$365 995,95

AF1B-414

SA	Fase	Item 2	System Description (according to TER)	Budget (USD)	COM
	FASE - 1B	TERMINAL WPS		3 312 582,21	143 389,71
AF1B-414	CON	3.04b	Flight Information Display Syst	312 582,21	\$13 024,25
AF1B-414	CON	4.01	Access Control System (ACS)	459 535,62	\$19 105,66
AF1B-414	CON	4.03	Closed Circuit Television (CCTV)	405 433,27	\$16 893,05
AF1B-414	CON	4.06	Panic Alarm / Help Point System	37 017,27	\$1 542,39
AF1B-414	CON	5.01	Building Management System	139 174,47	\$9 257,27
AF1B-414	CON	7.06	Public Address System (PAS)	237 565,46	\$9 698,14
AF1B-414	CON	7.22	Master Clock System	20 580,55	\$857,52
AF1B-414	CON	7.23	Local Area Network (LAN)	1 009 973,15	\$42 082,22
AF1B-414	CON	7.25	Airport Wireless System	80 206,53	\$3 341,94
AF1B-414	CON	8.03	Communications Cabinets	95 206,04	\$3 968,92
AF1B-414	CON	8.07	Structured Cabling System	585 608,32	\$24 460,36

Nota: De acuerdo con lo señalado por LAP, las valorizaciones AF1A-387 y AF1B-422 "corresponden al concepto de Commissioning (COM) de los sistemas de Infraestructura de Información, Comunicación y Tecnología (ICT) del terminal. Dicho concepto comprende las actividades de verificación, pruebas, integración y puesta en marcha de los distintos sistemas tecnológicos del aeropuerto, tales como sistemas de seguridad, comunicaciones, redes, control y monitoreo, entre otros. En ese sentido, dado que el commissioning constituye una actividad transversal a todos los sistemas ICT, su valorización no se asigna directamente a un sistema específico, por lo que, para efectos de presentar el detalle solicitado por servicio ICT, se ha procedido a distribuir dichos importes entre los distintos componentes tecnológicos del proyecto, tomando como base los valores asociados a los demás códigos de sistemas ICT."

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2026-0047 recibida el 05 de marzo de 2026.

INFORME CONJUNTO N° 00044-2026-IC-OSITRAN


Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026
14:04:29 -0500


Firmado por:
JIMENEZ CERRON
Tito Fernando FAU
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026
14:16:20 -0500

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

Asunto : Mandato de Acceso para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Alquiler de Oficinas Operativas - Dique) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Referencia : Resolución de Presidencia N° 00054-2025-PD-OSITRAN

Fecha : 6 de marzo de 2026

I.- OBJETO

- 1.1. El objeto del presente informe es sustentar el proyecto de resolución para dictar el Mandato de Acceso solicitado por LATAM AIRLINES PERÚ S.A. respecto a la facilidad esencial de Oficinas Operativas - Dique para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJC) en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 3.1 de la cláusula tercera del Anexo 1 del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN.

II.- ANTECEDENTES

- 2.1. Después de una etapa de negociaciones, el 05 de setiembre de 2024, se recibió la solicitud del Usuario Intermedio LATAM AIRLINES PERÚ S.A. (LATAM AIRLINES) para la emisión de Mandato de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial de Oficinas Operativas - Dique en el AIJC, por no haber sido posible lograr un acuerdo sobre las condiciones contractuales propuestas por la Entidad Prestadora.
- 2.2. Mediante Oficio N° 11007-2024-GSF-OSITRAN notificado el 16 de setiembre de 2024, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán notificó a LAP, entre otros, la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por LATAM AIRLINES por la Facilidad Esencial de Oficinas Operativas - Dique, 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).
- 2.3. 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 la solicitud de mandato de acceso presentada por la aerolínea LATAM AIRLINES.
- 2.4. 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 la aerolínea.
- 2.5. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0386, recibida con fecha 18 de octubre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Oficina Operativa - Dique en el AIJC, en base a la solicitud de mandato de acceso de la aerolínea LATAM AIRLINES.
- 2.6. Mediante Memorando N° 01575-2024-GSF-OSITRAN de fecha 21 de octubre de 2024, se remitió a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) la

Visado por: ARROYO TOCTO Victor
Adrian FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 14:34:36 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 14:28:02 -0500

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

Visado por: MAMANI OSORIO Ernesto
Alberto FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 14:00:46 -0500

documentación relacionada, entre otros, a la solicitud de mandato de acceso para Oficinas Operativas – Dique presentada por LATAM AIRLINES así como toda la información remitida por el Concesionario con la finalidad de que se sirva disponer el cálculo del cargo de acceso respectivo.

- 2.7. Mediante Memorando N° 01576-2024-GSF-OSITRAN de fecha 21 de octubre de 2024, se remitió a la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, GAJ) la documentación relacionada, entre otros, a la solicitud de mandato de acceso para Oficinas Operativas – Dique presentada por LATAM AIRLINES, así como toda la información remitida por el Concesionario, solicitando su participación para la elaboración de un informe conjunto por la solicitud de Mandato de Acceso presentada por el Usuario Intermedio.
- 2.8. Mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN de fecha 18 de noviembre de 2024, en el marco de lo establecido en el artículo 98 del REMA, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo por quince (15) días hábiles para la notificación a las partes de los Proyectos de Mandato de Acceso, entre ellos el presentado por la Facilidad Esencial de Oficinas Operativas – Dique, sustentado en los plazos adicionales que había solicitado LAP para remitir la información, así como en la cantidad de cláusulas que no pudieron ser materia de un acuerdo y respecto de los cuales se debe definir una propuesta de términos y condiciones para ser incorporada a dicho proyecto.
- 2.9. 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 Gerencia de Supervisión y Fiscalización la notificación respectiva a las partes.
- 2.10. Mediante Memorando N° 00675-2024-GG-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2024, la Gerencia General precisa que la ampliación del plazo solicitado de quince (15) días hábiles 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. Cabe precisar que, para el caso de la Facilidad Esencial de Oficinas Operativas, estas consideran a las Oficinas Operativas – Dique.
- 2.11. Mediante Oficio N° 14785-2024-GSF-OSITRAN de fecha 25 de noviembre de 2024, se notificó a la aerolínea solicitante del Mandato de Acceso y a LAP que la Gerencia General amplió el plazo para la elaboración del proyecto de Mandato de Acceso para acceder a la facilidad esencial de Oficinas Operativas – Dique 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 venció el 12 de diciembre de 2024.
- 2.12. Con Memorando N° 00256-2024-GRE-OSITRAN, recibido el 05 de diciembre de 2024, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos, informó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización que considera necesario que se disponga una ampliación de plazo de veinticinco (25) días hábiles para emitir los proyectos de Mandato de Acceso solicitados para acceder a diversas facilidades esenciales, entre ellas, la de Oficinas Operativas - Dique.
- 2.13. Mediante Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN, de fecha 16 de diciembre de 2024, se aprobó, entre otros, la prórroga de veinticinco (25) días hábiles adicionales del plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes el proyecto de mandato de acceso que se encuentra en trámite. Dicha Resolución estuvo sustentada en el Informe Conjunto N° 00203-2024-IC-OSITRAN.

- 2.14. Mediante Oficios N° 00638 y 00642-2024-PD-OSITRAN, de fecha 17 de diciembre de 2024, se notificó a la aerolínea solicitante del Mandato 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 del plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de mandato de acceso que se encuentran en trámite, entre ellos el de Oficinas Operativas - Dique. Siendo así, el plazo para remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso venció el 24 de enero de 2025.
- 2.15. Con fecha 23 de enero de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos emitió el Informe N° 00005-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la Facilidad Esencial de Oficinas Operativas- Dique para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, a efectos de que sea incorporado en el proyecto de mandato respectivo.
- 2.16. Mediante Informe Conjunto N° 00018-2025-IC-OSITRAN, de fecha 23 de enero de 2025, la Gerencia de Asesoría Jurídica y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización propusieron los términos y condiciones del Mandato de Acceso respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas-Dique).
- 2.17. Mediante Resolución de Presidencia N° 00015-2025-PD-OSITRAN, se aprobó el proyecto de Mandato de Acceso respecto a la facilidad esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas-Dique), el cual fue notificado a LAP y a LATAM AIRLINES con fecha 29 de enero y 10 de febrero de 2025 respectivamente, 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.
- 2.18. Mediante escritos recibidos el 5 y 20 de febrero de 2025, LAP y LATAM AIRLINES respectivamente, solicitaron una ampliación de plazo para remitir sus comentarios de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.19. Mediante Oficios N° 02303 y N° 01930-2025-GSF-OSITRAN, se les concedió a LAP y a LATAM AIRLINES la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al proyecto de Mandato de Acceso, el cual venció el 26 de febrero de 2025 y 7 de marzo de 2025 respectivamente.
- 2.20. Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2025-0275 recibida el 26 de febrero de 2025 LAP remitió a Ositrán sus comentarios respecto del proyecto del referido Mandato de Acceso.
- 2.21. Mediante Cartas N° S/N recibidas el 7 de marzo y el 7 de abril de 2025, LATAM AIRLINES remitió a Ositrán sus comentarios respecto del proyecto del referido Mandato de Acceso.
- 2.22. El 9 de abril de 2025, la GRE emitió el Informe N° 00067-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación a los comentarios efectuados al cargo de acceso correspondiente al servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas-Dique) en el AIJC, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo.
- 2.23. Mediante el Oficio N° 00351-2025-PD-OSITRAN, se notificó a LATAM AIRLINES (colocar fecha de notificación) la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00104-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00067-2025-GRE-OSITRAN y el modelo económico de sustento.
- 2.24. 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° 0054-2025-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° 0054-2025-PD-OSITRAN.

- 2.25. 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° 00351-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán cumplió con notificar adecuadamente, entre otras, la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-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.
- 2.26. Mediante la Carta S/N, recibida el 13 de mayo de 2025, LATAM AIRLINES presentó recurso de apelación en contra de la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN.
- 2.27. Mediante el Oficio N° 06859-2025-GSF-OSITRAN, recibido el 15 de mayo de 2025, se trasladó a LAP el recurso de reconsideración presentado por la Aerolínea en contra de la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN, a fin de que pueda presentar las alegaciones u observaciones que consideren necesarias dentro del plazo de cinco (05) días hábiles.
- 2.28. 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° 06859-2025-GSF-OSITRAN; a efectos de hacer sus comentarios al recurso de impugnación presentado por la Aerolínea.
- 2.29. Mediante el Oficio N° 07436-2025-GSF-OSITRAN del 29 de mayo de 2025, se solicitó a LATAM AIRLINES 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.
- 2.30. Mediante el Oficio N° 07442-2025-GSF-OSITRAN, recibido el 29 de mayo de 2025, se solicitó a LAP indicar si considera que la emisión del informe que sustenta la resolución de los recursos de reconsideración constituye una situación de emergencia que requiera la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva; asimismo, se le concedió el plazo adicional solicitado para presentar sus evaluaciones al recurso de reconsideración.
- 2.31. 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 del recurso de reconsideración presentado por la Aerolínea en contra de la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN, como una situación de emergencia.
- 2.32. Mediante la Carta S/N, recibidas el 02 de junio de 2025, LATAM AIRLINES expresó su posición respecto a si corresponde considerar como una situación de emergencia.
- 2.33. El 14 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) emitió el Informe N° 0108-2025-GRE-OSITRAN, a través del cual analiza el extremo de los recursos de reconsideración referido a la determinación del cargo de acceso correspondiente al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas - Dique) en el Nuevo Terminal del AIJC.
- 2.34. El 21 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe N° 00183-2025-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.

- 2.35. Mediante el proveído del 22 de agosto 2025, la Gerencia General devolvió el Informe N° 00183-2025-IC-OSITRAN remitido por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y la Gerencia de Asesoría Jurídica, en atención a los proveídos de la Presidencia Ejecutiva recaídos en casos similares al presente -consignados en los Memorandos N° 00445, N° 00446, N° 00447 y N° 00448-2025-GG-OSITRAN- en los cuales se dispuso que los documentos sean elevados para aprobación del Consejo Directivo en su oportunidad.
- 2.36. 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° 00193-2025-IC-OSITRAN que adjunta el Informe N° 00108-2025-GRE-OSITRAN que resuelve los recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN. Cabe precisar que los mismos fueron devueltos para que, de corresponder, se proceda a actualizar los informes de acuerdo a los criterios adoptados en la Resolución CD 019-2025.
- 2.37. El 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) remitió a la GSF el Informe N° 00127-2025-GRE-OSITRAN, a través del cual analiza el extremo de los recursos de reconsideración referido a la determinación del cargo de acceso correspondiente al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas - Dique) en el Nuevo Terminal del AIJC.
- 2.38. Con fecha 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe Conjunto N° 00276-2025-IC-OSITRAN que adjunta el Informe N° 00127-2025-GRE-OSITRAN que resuelve el recurso de reconsideración interpuesto contra la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN.
- 2.39. Mediante Oficio Circular N° 00003-2025-SCD-OSITRAN de fecha 18 de diciembre de 2025 se remitió a las partes la Resolución de Consejo Directivo N° 0025-2025-CD-OSITRAN de fecha 17 de diciembre de 2025, que declaró parcialmente fundado el recurso de reconsideración presentado por Latam Airlines Perú S.A., contra la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-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 la aerolínea.
- 2.40. Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-0488 recibida el 29 de diciembre de 2025, LAP solicita a Ositrán 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 Oficinas Operativas Dique, de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.41. Mediante Oficio N° 17206-2025-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, siendo que la fecha inicial vence el 8 de enero de 2026, su nueva fecha de vencimiento es el 22 de enero de 2026.
- 2.42. Mediante Carta S/N LATAM recibida el 7 de enero de 2026, la aerolínea solicitante del mandato de acceso señaló que en la notificación de la Resolución de Consejo Directivo N° 00025-2025-CD-OSITRAN no se adjuntó el Excel con el modelo económico que sustenta el cargo de acceso, por tanto, el plazo de diez días para remitir comentarios debe computarse desde que hayan recibido toda la documentación vinculada al mandato. Asimismo, pidieron una ampliación de plazo adicional de diez (10) días hábiles para remitir sus comentarios, de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.43. Mediante Oficio Circular N° 00001-2026-SCD-OSITRAN, notificado el 5 de enero de 2026, se les remitió nuevamente a las partes la Resolución de Consejo Directivo N° 00025-2026-CD-OSITRAN con todos sus adjuntos incluyendo el modelo económico que sustenta el cargo de acceso.

- 2.44. Mediante Oficio N° 00256-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 8 de enero de 2026, se le concedió a la aerolínea la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al cargo del proyecto de Mandato de Acceso contando como fecha de notificación inicial del Oficio Circular N° 00001-2026-SCD-OSITRAN el 5 de enero de 2026, siendo su nueva fecha de vencimiento considerando la ampliación adicional de 10 días el 2 de febrero de 2026
- 2.45. Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2026-0027 recibido el 21 de enero de 2026 y Carta s/n de LATAM recibida el 30 de enero de 2026, LAP y la aerolínea solicitante del mandato de acceso, remitieron a Ositrán sus comentarios respecto al cargo de acceso contenido en el proyecto de Mandato de Acceso para la facilidad esencial de Oficinas Operativas Dique.
- 2.46. Con fecha 6 de marzo de 2026, la GRE emitió el Informe N° 00041-2026-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Oficinas Operativas Dique para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, 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:

“Fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas Concesionarios privados u operadores estatales (...)”

- 3.2. El literal c) del artículo 3 de la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, determina el alcance de la función normativa en los siguientes términos:

“c) Función Normativa: comprende la facultad de dictar en el ámbito y en materia de sus respectivas competencias, los reglamentos, normas que regulen los procedimientos a su cargo, otras de carácter general y mandatos u otras normas de carácter particular referidas a intereses, obligaciones o derechos de las entidades o actividades supervisadas o de sus usuarios; (...)”

- 3.3. El artículo 9 del Reglamento General del Ositrán (REGO), aprobado mediante D.S. N° 044 – 2006 – PCM y sus modificatorias, define el Principio de Libre Acceso, como uno de los Principios de Acción del Ositrán, indicando que:

“La actuación de OSITRAN deberá orientarse a garantizar al usuario el libre acceso a la prestación de los servicios, y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.”

- 3.4. El artículo 11 del REGO recoge la función normativa atribuida al Ositrán para dictar mandatos u otras disposiciones de carácter particular, función que es indelegable según lo contemplado en el artículo 14 de dicho reglamento. Asimismo, de acuerdo con lo señalado en el artículo 16 del REGO, en el marco de la función reguladora, el Ositrán determina los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales, la misma que compete exclusivamente al Consejo Directivo de conformidad con lo previsto en el artículo 17 del REGO.
- 3.5. El artículo 11 del REMA establece que el otorgamiento del derecho de Acceso a las Facilidades Esenciales es obligatorio en los casos y supuestos previstos en dicho cuerpo normativo; este artículo recoge además la facultad del Ositrán de ordenar el otorgamiento del

derecho de Acceso o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de un acuerdo entre ellas.

- 3.6. El artículo 43 del REMA establece que, mediante el Mandato de Acceso, Ositrán determina, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso. En ese sentido, el referido artículo precisa que los términos del Mandato constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes.
- 3.7. Finalmente, el artículo 44 del REMA establece los casos en que el Consejo Directivo del 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 de acceso.

IV.- ANÁLISIS

IV.1 Emisión de Mandato de Acceso

- 4.1. El REMA contempla un conjunto de reglas de procedimiento para obtener acceso a las facilidades esenciales, que se distinguen en función de la modalidad en que se logra dicho acceso, es decir, si es mediante un contrato derivado de negociación directa o de una subasta, o a través de un mandato emitido por el Ositrán.
- 4.2. En el caso de los mandatos de acceso, el REMA contempla el procedimiento que debe seguirse para su emisión. Así, se inicia con la negociación entre las partes y, en caso de dé por finalizada dicha negociación, el solicitante del acceso a la facilidad esencial cuenta con un plazo de treinta (30) días hábiles para solicitar al Ositrán la emisión de un mandato. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 97 del REMA, la solicitud de emisión de mandato de acceso se notifica a la Entidad Prestadora a fin de que remita la documentación cursada durante la etapa de negociación, debiendo incluir sus condiciones y cargos de acceso propuestos que consten en las actas de negociación, dentro del plazo de cinco (5) días hábiles.
- 4.3. Asimismo, el Ositrán emite el proyecto de mandato de acceso solicitado, el cual debe ser remitido a las partes a efectos de que estas expresen por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días de notificado, pudiendo ampliarse adicionalmente por el mismo plazo a solicitud de la parte interesada, conforme lo indica el artículo 100 del REMA.
- 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° 0025-2025-CD-OSITRAN declaró parcialmente fundado el Recurso de Reconsideración interpuesto por la aerolínea Latam

Airlines Perú S.A., contra la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-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 Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas Dique) dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-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° 0025-2025-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° 0025-2025-CD-OSITRAN, los comentarios a remitir al Ositrán solo deben recaer sobre la propuesta de cargo de acceso por el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, siendo que el Consejo Directivo declaró infundados los demás extremos del recurso de reconsideración y por tanto, las partes deben de aplicar las condiciones establecidas en el Mandato de Acceso dictado por Ositrán mediante Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN.
- 4.9. Siendo así, mediante Oficio Circular N° 00003-2025-SCD-OSITRAN, notificado a las partes el 19 de diciembre de 2026, se les remitió copia de la Resolución de Consejo Directivo N° 0025-2025-CD-OSITRAN, del Informe N° 00127-2025-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00276-2025-IC-OSITRAN para su conocimiento y fines siendo así que el plazo para presentar sus comentarios y/o solicitar prórroga de plazo vence el 08 de enero de 2026.
- 4.10. No obstante, la aerolínea solicitante del mandato de acceso indico que no se le había remitido el modelo económico que sustenta el cargo de acceso para la facilidad esencial de Oficinas Operativas Dique y por tanto, consideraban que el plazo de diez (10) días para comentarios debe computarse desde la fecha de notificación de los documentos completos. De igual forma solicitaron una ampliación adicional de diez (10) días de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA:
- 4.11. Mediante Oficio Circular N° 00001-2026-SCD-OSITRAN, notificado el 5 de enero de 2026, se les remitió a las Partes la Resolución de Consejo Directivo N° 0025-2025-CD-OSTIRAN y los informes de sustento.
- 4.12. Asimismo, mediante Oficio N° 00256-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 8 de enero de 2026, se le concedió a la aerolínea la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al cargo del proyecto de Mandato de Acceso, siendo su nueva fecha de vencimiento para la recepción de comentarios el 2 de febrero de 2026.
- 4.13. 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 Comentarios
1	LATAM AIRLINES	30/01/2026
2	LIMA AIRPORT PARTNERS	21/01/2026

- 4.14. Como puede observarse, las Partes presentaron sus comentarios dentro del plazo establecido en el REMA.
- 4.15. 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° 00041-

2026-GRE-OSITRAN, donde se establece el monto del cargo de acceso, se adjunta al presente informe el proyecto de resolución correspondiente.

V. CONCLUSIONES:

- 5.1. En cumplimiento del procedimiento fijado en el REMA, a través de la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN el Ositrán dictó el Mandato de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial **Oficinas Operativas Dique** para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el nuevo terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Si bien el extremo referido a la determinación del cargo de acceso fue dejado sin efecto en la etapa recursiva del procedimiento, las demás condiciones de dicho mandato quedaron establecidas en dicha resolución.
- 5.2. En aplicación del artículo 100 del REMA, se remitió a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso en el extremo referido al cargo. Al respecto, tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios formularon sus comentarios sobre dicho proyecto dentro de los plazos establecidos para tal efecto en el REMA.
- 5.3. El cargo de acceso por la facilidad esencial de Oficinas Operativas Dique para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez conforme a lo indicado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos mediante Informe N° 00041-2026-GRE-OSITRAN asciende a US\$ 57.25 (cincuenta y siete y 25/100 Dólares Americanos) por m2 al mes sin IGV por Oficinas Operativas Dique 1 y 64.80 (sesenta y cuatro y 80/100 Dólares Americanos) por m2 al mes sin IGV por Oficinas Operativas Dique 2, el cual tendrá la vigencia de las demás condiciones establecidas en el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN .
- 5.4. De acuerdo con el procedimiento establecido en el REMA, corresponde que el Consejo Directivo dicte el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios a efectos de acceder a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas Dique), en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 3.1 de cláusula tercera del Anexo 1 del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0054-2025-PD-OSITRAN.

VI. RECOMENDACIÓN:

- 6.1. Se recomienda poner en consideración del Consejo Directivo el presente informe para que, de estimarlo pertinente, apruebe el proyecto de resolución adjunto y; en consecuencia, dicte el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios a efectos de acceder a la facilidad esencial para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas Dique) en el AIJC, en el extremo referido al cargo de acceso.

Atentamente,

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

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

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

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

Visado por
ERNESTO MAMANI OSORIO
Supervisor Económico Financiero
Jefatura de Contratos Aeroportuarios

Visado por
MARTHA ZAMORA BARBOZA
Abogada senior
Gerencia de Asesoría Jurídica

NT: 2026036616