



Presidencia
del Consejo de Ministros

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



RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO

N° 0013-2026-CD-OSITRAN

Lima, 12 de marzo de 2026

VISTOS:

El Informe Conjunto N° 00047-2026-IC-OSITRAN de la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica de Ositrán; y, el Informe N° 00038-2026-GRE-OSITRAN de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos; y,

CONSIDERANDO:

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

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

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

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

Que, entre el 05 de setiembre y el 02 de diciembre de 2024, Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú (en adelante, Aerolíneas o Usuarios Intermedios) solicitaron la emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, del Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS 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° 00047-2026-IC-OSITRAN;

Que, mediante la Resolución de Presidencia N° 00011-2025-PD-OSITRAN del 24 de enero de 2025, se aprobó el Proyecto de Mandato de Acceso, el cual fue notificado a las Aerolíneas y a LAP mediante los Oficios N° 0055, N° 0057, N° 0059, N° 0061, N° 0063, N° 0065, N° 0067 y N° 0053-2025-PD-OSITRAN, respectivamente;

Que, luego de recibidos los comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, mediante la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN del 08 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN, se dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para la utilización

Firmado por:
ZAMBRANO
COPELLO Rosa
Verónica FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/03/2026
16:55:45 -0500



Visado por: MEJIA CORNEJO Juan
Carlos FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/03/2026 15:58:43 -0500

Visado por: CHOCANO PORTILLO Javier
Eugenio Manuel Jose FAU 20420248645
soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/03/2026 15:41:06 -0500

Visado por:
JARAMILLO TARAZONA,
FRANCISCO
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/03/2026 13:01:33 -0500

Visado por: QUESADA ORE Luis
Ricardo FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 13/03/2026 12:12:45 -0500

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

del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso;

Que, mediante las Cartas S/N, recibidas el 06 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN;

Que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0027-2025-CD-OSITRAN de fecha 17 de diciembre de 2025, se declararon parcialmente fundados los recursos de reconsideración presentados por las Aerolíneas contra la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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° 00038-2026-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° 00047-2026-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Nuevo Terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez;

Que, con posterioridad a la revisión respectiva, el Consejo Directivo manifiesta su conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe N° 00038-2026-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00047-2026-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 Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú, para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS); en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula séptima del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN, en los siguientes términos:

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

MANDATO DE ACCESO

Cláusula Séptima. - Cargo de Acceso y forma de pago

7.1 El USUARIO INTERMEDIO se obliga a pagar mensualmente en calidad de Cargo de Acceso y como contraprestación por el Uso de la Facilidad Esencial la suma de USD 0,87 el cual no incluye IGV, por pasajero que factura equipaje en salidas (nacional e internacional) y transferencia.

Artículo 2.- Disponer la notificación de la presente Resolución, del Informe N° 00038-2026-GRE-OSITRAN que adjunta el modelo económico de sustento y del Informe Conjunto N° 00047-2026-IC-OSITRAN a Lima Airport Partners S.R.L., Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú.

Artículo 3- El Mandato de Acceso dictado mediante la presente Resolución en el extremo referido al cargo de acceso, tendrá la vigencia de las demás condiciones establecidas en el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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° 00038-2026-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00047-2026-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: 2026040489

INFORME N° 00038-2026-GRE-OSITRAN

Firmado por:
QUESADA ORE
Luis Ricardo FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026
10:37:53 -0500

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

Asunto : Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Referencia : Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN, del 10.12.2025.

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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) 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° 0047-2025-PD-OSITRAN.

II. ANTECEDENTES

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

Tabla 1 Solicitudes presentadas por los Usuarios Intermedios

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

Elaboración: Ositrán.

3. El 24 de enero de 2025, mediante la Resolución de Presidencia N° 0011-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el AIJC a favor de las líneas aéreas, sustentado en el Informe Conjunto N° 0017-2025-IC-OSITRAN (GSF-GAJ) y el Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN.
4. Entre el 28 y 29 de enero de 2025, mediante oficios diversos, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán notificó a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o el Concesionario) y a las aerolíneas la Resolución de Presidencia N° 0011-2025-PD-OSITRAN y el Proyecto de Mandato de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Visado por: CALDAS CABRERA
Daisy Melina FAU 20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 10:16:34 -0500

Visado por: MORILLO BLAS Manuel
Martín FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 10:07:15 -0500

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

Número de trámite	Oficio N°	Fecha de recepción	Empresa
2025011352	0053-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	LAP
2025011386	0055-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Plus Ultra Líneas Aéreas
2025011401	0057-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Latam Airlines Perú
2025011425	0059-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Sky Airline Perú
2025011435	0061-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	Air Europa Líneas Aéreas
2025011450	0063-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	United Airlines
2025011486	0065-2025-PD-OSITRAN	28.01.2025	American Airlines
2025011500	0067-2025-PD-OSITRAN	29.01.2025	Aerovías de México S.A de C.V.

Elaboración: Ositrán.

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

Tabla 3 Solicitudes de prórroga presentadas por las partes involucradas

Número de trámite	Carta	Fecha de ingreso	Empresa
2025016729	N° C-LAP-GSC-2025-0190	05.02.2025	LAP
2025016621	S/N	05.02.2025	Air Europa Líneas Aéreas
2025017427	S/N	06.02.2025	Latam Airlines Perú
2025018013	S/N	07.02.2025	Plus Ultra Líneas Aéreas
2025018100	S/N	07.02.2025	American Airlines
2025018900	S/N	10.02.2025	Sky Airline Perú
2025019157	S/N	10.02.2025	Aerovías de México S.A de C.V.
2025019320	S/N	10.02.2025	United Airlines

Elaboración: Ositrán.

- Mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2025-0261, recibida el 24 de febrero de 2025, LAP remitió el Memorándum N° M-GPF-GSC-2025-0006 con sus comentarios respecto al Cargo de Acceso propuesto. Asimismo, entre el 24 y 25 de febrero de 2025, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Air Europa Líneas Aéreas (Carta S/N del 24.02.25, NT: 2025026942), Sky Airline Perú (Carta S/N del 24.02.25, NT: 2025027053), Latam Airlines Perú (Carta S/N del 24.02.25, NT: 2025027138) y Aerovías de México S.A de C.V. (Carta S/N del 25.02.25, NT: 2025027296) remitieron el Informe "Comentarios a la propuesta de OSITRAN de cargo de acceso para la revisión de equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, 2025" de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), con comentarios respecto al Cargo de Acceso propuesto.
- Recibidos los comentarios al Proyecto de Mandato, mediante la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN de fecha 08 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 0089-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 0064-2025-GRE-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva del Ositrán dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de las aerolíneas, para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje

(Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS); estableciendo las condiciones y el Cargo de Acceso respectivos.

9. Entre el 06 y 07 de mayo de 2025, mediante diversas comunicaciones, las aerolíneas presentaron Recursos de Reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

Tabla 4 Recursos de Reconsideración presentados por las aerolíneas

Número de trámite	Carta	Fecha de ingreso	Empresa
2025061175	S/N	06.05.2025	American Airlines Inc.
2025061623	S/N	06.05.2025	Plus Ultra Líneas Aéreas S.A.
2025061665	S/N	06.05.2025	Air Europa Líneas Aéreas S.A.
2025061696	S/N	06.05.2025	Latam Airlines Perú S.A.
2025061878	S/N	07.05.2025	United Airlines Inc.
2025061884	S/N	07.05.2025	SKY Airline Peru S.A.C.
2025061899	S/N	07.05.2025	Aerovías de México S.A. de C.V.

Elaboración: Ositrán.

10. Mediante el Memorando N° 0130-2025-GRE-OSITRAN del 10 de junio de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar sobre el monto de las inversiones de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que, a la fecha, han concluido el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto solicitado por LAP y el monto reconocido por el Ositrán.
11. Mediante el Memorando N° 00909-2025-GSF-OSITRAN de fecha 11 de junio de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información sobre el monto de las inversiones de la Ampliación del AIJC que a la fecha han concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones, detallando el monto de inversión solicitado por LAP.
12. Mediante el Informe N° 00102-2025-GRE-OSITRAN del 13 de agosto de 2025, se remitió a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización el pronunciamiento de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos respecto a los argumentos relacionados con la determinación del Cargo de Acceso contenidos en el Recurso de Reconsideración presentado por las aerolíneas.
13. Mediante el Memorando N° 0180-2025-GRE-OSITRAN del 22 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización informar si a la fecha hay inversiones nuevas que han finalizado con el procedimiento de reconocimiento de inversiones y, por lo tanto, si se tiene una actualización del porcentaje de reconocimiento de inversiones.
14. Mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN de fecha 26 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización dio respuesta al requerimiento realizado mediante el Memorando N° 00180-2025-GRE-OSITRAN.
15. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, de fecha 23 de noviembre de 2025, el Consejo Directivo del Ositrán aprobó la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA) aplicable a los pasajeros en transferencia en el AIJC, en cuyo cálculo se consideró el porcentaje de reconocimiento de inversiones informado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización a través del Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN.
16. El 26 de noviembre de 2025, mediante proveído al Informe Conjunto N° 00195-2025-IC-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva solicitó actualizar el Informe N° 00102-2025-GRE-

OSITRAN de acuerdo con los criterios adoptados en la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN

17. Mediante el Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN del 10 de diciembre de 2025, se remitió a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la actualización del Informe N° 00102-2025-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° 0047-2025-PD-OSITRAN y retrotraer el procedimiento a la etapa de propuesta del mandato de acceso, a fin de presentar una nueva propuesta que considere el criterio aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0019-2025-CD-OSITRAN, y sea sometida a los mecanismos de participación de las partes involucradas, conforme a lo establecido en el marco normativo vigente.
18. Mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0027-2025-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° 0047-2025-PD-OSITRAN en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso; así, se dejó sin efecto el cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula séptima del Mandato de Acceso. Asimismo, en la referida resolución, el Consejo Directivo del Ositrán ordenó remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso, a fin de que estas puedan manifestar al Ositrán sus comentarios u objeciones a la nueva propuesta de Cargo de Acceso, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 100 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Uso Público del Ositrán.
19. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2026-0025, recibida el 21 de enero de 2026, LAP remitió el Informe N° M-GPF-GALG-2026-0004 con sus comentarios respecto a la nueva propuesta de Cargo de Acceso.
20. Entre el 02 y 04 de febrero de 2026, mediante diversas comunicaciones, las líneas aéreas Latam Airlines, Air Europa, American Airlines, Aero México, Plus Ultra, United Airlines y SKY Airlines remitieron el documento "Comentarios a la propuesta de Cargo de Acceso para el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez" de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), con comentarios respecto a la nueva propuesta de Cargo de Acceso, de acuerdo con el detalle mostrado en la siguiente tabla.

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

Número de trámite	Documento	Fecha de ingreso	Empresa
2026015976	Carta S/N	02.02.2026	Latam Airlines Perú
2026016223	Carta S/N	03.02.2026	Plus Ultra Líneas Aéreas
2026016385	Carta S/N	03.02.2026	American Airlines Inc.
2026016482	Carta S/N	03.02.2026	United Airlines
2026016904	Escrito S/N	03.02.2026	Aerovías de México S.A de C.V.
2026017053	Carta S/N	04.02.2026	SKY Airline Perú
2026017076	Carta S/N	04.02.2026	Air Europa Líneas Aéreas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

21. Mediante la Carta S/N (NT: 2026017620), recibida el 04 de febrero de 2026, la empresa Plus Ultra Líneas Aéreas remitió, en ampliación a sus comentarios, un archivo Excel® con la información que sustenta el cargo de acceso propuesto.

22. 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.
23. Mediante el Oficio N° 00033-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 09 de febrero de 2026, se realizaron diversas consultas a LAP, entre ellas, lo referido a la recuperación anticipada del IGV por las inversiones del lado tierra, con la finalidad de contar con mayores elementos para el análisis de los comentarios presentados por las partes.
24. Mediante la Carta S/N (NT: 2026020908), recibida el 10 de febrero de 2026, la empresa United Airlines remitió, en ampliación a sus comentarios, un archivo Excel® con la información que sustenta el cargo de acceso propuesto.
25. Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2026-0056 (NT: 2026021862), recibida el 11 de febrero de 2026, LAP solicitó una extensión del plazo para la atención del requerimiento efectuado mediante el Oficio N° 00033-2026-GRE-OSITRAN. Al respecto, mediante el Oficio N° 0039-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 12 de febrero de 2026, se le otorgó al Concesionario una extensión de dos (2) días hábiles adicionales para dar atención a lo requerido por esta Gerencia.
26. 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.
27. Mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0036 (NT: 2026024808), recibida el 16 de febrero de 2026, LAP atendió lo solicitado en el Oficio N° 00033-2026-GRE-OSITRAN.
28. 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.
29. Mediante el Memorando N° 00041-2026-GRE-OSITRAN, de fecha 23 de febrero de 2026, se solicitó a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización algunas precisiones respecto de la información de inversiones que le fuera proporcionada por el Ositrán a la AETAI mediante el Oficio N° 00009-2026-OGD-GG-OSITRAN.
30. 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.
31. 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.

32. 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.
33. 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.
34. 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.
35. 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.
36. 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

37. A continuación, se presenta la nueva propuesta de Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS en el AIJC (en adelante, Propuesta del Ositrán), la cual formó parte del Anexo 2 del Informe N° 00124-2025-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° 0027-2025-CD-OSITRAN.

III.1. MARCO NORMATIVO APLICABLE

38. 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.
39. 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.

¹ REMA.-

"Artículo 25.- Naturaleza del Cargo de Acceso.

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

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

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

- 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.

40. 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*).

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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) 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

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

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

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

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

en la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal; ello, en la medida que representan la mejor aproximación a las condiciones que se presentarían en la operación de la nueva infraestructura.

III.2.1. Horizonte de evaluación

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

III.2.2. Demanda del servicio

III.2.2.1. Unidad de cobro

46. 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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) será cobrado en USD por pasajero que factura equipaje, considerando pasajeros en salidas (nacional e internacional) y transferencia, ello de acuerdo con la unidad de cobro vigente.

III.2.2.2. Proyecciones de demanda

47. Considerando que el cobro del Cargo de Acceso propuesto será por pasajero que factura equipaje, la proyección de demanda por el uso del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS se encontrará expresada en dicha unidad de cobro, esto es, en número de pasajeros que facturan equipaje.
48. Al respecto, debemos indicar que el número de pasajeros que facturan equipaje depende esencialmente de la cantidad de pasajeros embarcados que decidieron realizar su viaje

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

llevando equipaje en la bodega del avión. Sin embargo, dichos pasajeros no representan la totalidad de los pasajeros embarcados, debido a que existirían pasajeros que deciden realizar su viaje portando únicamente un equipaje de mano o algún artículo pequeño como mochilas, maletines, carteras, etc.

49. Sobre el particular, en la siguiente tabla se presenta la evolución histórica del número de pasajeros que facturaron equipaje en el AIJC (y por tanto hicieron uso del sistema HBS) y el número total de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia), así como también el ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje, calculado a partir del total de pasajeros que facturaron equipaje y el total de pasajeros embarcados, el cual reflejaría el porcentaje de pasajeros embarcados que facturaron equipaje en el AIJC.

Tabla 6 Pasajeros que facturan equipaje y tráfico de pasajeros embarcados en el AIJC, 2020-2024

Año	Pasajeros que facturan equipaje	Pasajeros en Salidas y Transferencia	Part.% de Pasajeros que facturan equipaje
2020 ^{a/}	653 975	930 768	70,26%
2021	2 332 663	5 425 943	42,99%
2022	4 178 573	9 482 641	44,07%
2023	4 553 884	10 959 296	41,55%
2024	5 203 184	12 750 139	40,81%

^{a/} Comprende la información del periodo setiembre-diciembre de 2020, debido a que a partir de setiembre de dicho año se remitió la información respecto de la prestación del servicio de inspección de Equipaje en Bodega.

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. Como se puede observar, con excepción de los años 2020 y 2021, la tendencia del tráfico de pasajeros con equipaje facturado se ha mantenido creciente, al igual que la del tráfico agregado de pasajeros en Salidas y en Transferencia; no obstante, este último presentando un crecimiento relativamente superior al del tráfico de pasajeros con equipaje facturado. Por ello, como puede apreciarse, la participación de pasajeros con equipaje facturado ha presentado una ligera tendencia decreciente en los últimos años, situándose en torno al 41% del tráfico total de pasajeros en Salidas y en Transferencia, es decir, menos de la mitad de los pasajeros embarcados decidieron realizar su viaje llevando equipaje en la bodega del avión.
51. Cabe indicar que, en el año 2020, el flujo de pasajeros se vio afectado como consecuencia de las medidas impuestas a nivel mundial en el sector aeronáutico por la pandemia de la COVID-19⁵, observándose una recuperación gradual del tráfico de pasajeros en el año 2021; por tal motivo, en la tabla anterior se aprecia un valor inferior el tráfico de pasajeros, tanto de los facturaron equipaje como del total de Salidas y Transferencia, debido a las medidas de distanciamiento y restricción de aforos existentes durante dicho año en el AIJC. Así, el ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje, tanto del 2020 como del 2021 presentarían valores atípicos que no serían comparables con la tendencia histórica de dicho ratio observada para el periodo 2022-2024.
52. Por tanto, sobre la base de lo descrito y en línea con los criterios aplicados en el anterior procedimiento, para efectos de proyectar la demanda del servicio (expresada en número de pasajeros), se tomarán en cuenta dos variables: el ratio de participación porcentual de

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

pasajeros que facturaron equipaje y el número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia), de manera tal que⁶:

$$PEF_t = \theta_t * Pax_t$$

Donde:

- PEF_t : Número de pasajeros con equipaje facturado en el año t .
 θ_t : Ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje correspondiente al año t .
 Pax_t : Número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia) en el aeropuerto en el año t .

53. Para llevar a cabo la proyección de demanda correspondiente al periodo 2025-2030, se deberá contar, en primer lugar, con estimaciones de las variables “ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje” y “número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia)” para cada uno de los años de dicho periodo. Al respecto, debe indicarse que, en la medida que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta solo se dispone de información anual referente a la infraestructura que dejó de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal del AIJC; por tanto, para efectos de las proyecciones de demanda, se considerará dicha información histórica del servicio en la medida que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura⁷.
54. Con relación al ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje, como se indicó, en el caso del AIJC este se obtiene a partir del número de pasajeros que facturaron equipaje y el número de pasajeros embarcados. Así, para efectos de la estimación de dicho ratio, se considerará la información mensual remitida por LAP al buzón de Declaración Estadística del Ositrán, tanto del número de pasajeros que facturaron equipaje⁸ como del número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia), ambos para el periodo comprendido entre enero de 2022 y diciembre de 2024, ello con la finalidad de poder contar con un periodo representativo que permita observar la evolución de dichas variables.
55. Cabe mencionar que, como se evidenció anteriormente, para la estimación del ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje no se toman en cuenta los datos correspondientes a los años 2020 y 2021 debido a que los ratios obtenidos en esos años presentan valores atípicos, como consecuencia de las medidas impuestas en el Perú por la pandemia de la COVID-19 (tales como la suspensión de operaciones aéreas regulares en el país, la obligatoriedad del distanciamiento físico en los aeropuertos, entre otros), siendo que dichos valores introducirían sesgos si fuesen considerados en las estimaciones realizadas del ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje.
56. En la siguiente tabla se presenta el cálculo del ratio de participación porcentual mensual de pasajeros que facturaron equipaje para cada uno de los meses del periodo 2022-2024, con la finalidad de apreciar la evolución de dicha variable en el tiempo. Al respecto, los

⁶ Cabe indicar que una metodología similar es empleada tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

⁷ Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

⁸ Cabe indicar que el número de pasajeros que facturan equipaje tomado de la Declaración Estadística presentada por LAP al Ositrán coincide, agregado en términos anuales, con las cantidades del servicio de HBS reportado por LAP en su Contabilidad Regulatoria (con excepción del año 2024 debido a que aún no ha sido presentada al Regulador). Sin embargo, para efectos de la estimación, se empleará la información de la Declaración Estadística de LAP al Ositrán debido a que presenta un mayor nivel de desagregación.

ratios presentados se obtuvieron a partir de la información mensual del número de pasajeros que facturan equipaje y el número agregado de pasajeros embarcados tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia, registrados en el AIJC entre enero de 2022 y diciembre de 2024, los cuales también son detallados en dicha tabla.

Tabla 7 Ratio de participación porcentual mensual de pasajeros que facturaron equipaje, 2022-2024

Mes	Número de pasajeros que facturan equipaje			Número de pasajeros en Salidas y Transferencia			Ratio Part. % de Pasajeros que facturan equipaje		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
Enero	304 276	365 795	415 127	639 220	816 595	1 043 079	47,60%	44,80%	39,80%
Febrero	295 119	355 711	441 856	632 090	776 832	979 695	46,69%	45,79%	45,10%
Marzo	267 168	316 556	384 219	690 587	827 396	993 362	38,69%	38,26%	38,68%
Abril	302 926	347 704	396 798	706 348	812 917	979 879	42,89%	42,77%	40,49%
Mayo	337 936	328 408	394 830	751 704	865 092	1 049 550	44,96%	37,96%	37,62%
Junio	370 823	370 129	437 874	746 684	845 965	1 006 142	49,66%	43,75%	43,52%
Julio	349 762	359 191	416 276	878 387	1 002 943	1 149 222	39,82%	35,81%	36,22%
Agosto	426 780	466 354	507 154	904 567	1 025 859	1 142 724	47,18%	45,46%	44,38%
Setiembre	413 235	443 368	480 095	857 187	968 362	1 089 730	48,21%	45,79%	44,06%
Octubre	386 197	414 112	466 960	929 178	1 016 281	1 144 325	41,56%	40,75%	40,81%
Noviembre	399 485	412 036	463 924	850 284	962 865	1 068 726	46,98%	42,79%	43,41%
Diciembre	324 866	374 521	398 071	896 405	1 038 189	1 103 705	36,24%	36,07%	36,07%
Total	4 178 573	4 553 884	5 203 184	9 482 641	10 959 296	12 750 139	44,21%	41,67%	40,85%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Como puede observarse, el valor promedio de los ratios mensuales entre los años 2022 y 2024 fluctúa entre 40,85% y 44,21%. Por tanto, para efectos de la proyección de demanda correspondiente al periodo 2025-2030 se asumirá un ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje constante, el cual se estima a partir del promedio de los valores medios de los ratios mensuales correspondientes al periodo 2022-2024, el cual asciende a 42,24%.
58. Al respecto, debe señalarse que en la Propuesta de LAP se considera el empleo de un ratio de 42,63%, obtenido a partir del promedio de los años 2022 y 2023, en tanto que la propuesta de los Usuarios Intermedios considera el empleo de un ratio de 40,33%, obtenido a partir del promedio de los años 2021 y 2022; no obstante, de la revisión de los cálculos presentados, en ambos casos se observan diferencias en la información estadística empleada para los años 2021, 2022 y 2023 respecto la información consignada en la Declaración Estadística del Ositrán. Sin perjuicio de ello, en la presente Propuesta se considera únicamente el promedio del periodo 2022-2024 debido a que, como se señaló anteriormente, tomar el promedio de un periodo que involucre a los años 2020 y 2021 podría introducir sesgos en razón de los valores atípicos observados en dichos años. Así, dado que lo que se busca es aproximarse al escenario que podría suceder en la operación de nueva infraestructura, el empleo de información más próxima a la fecha de inicio de operaciones reflejaría mejor el comportamiento actual del tráfico en el AIJC.
59. Con relación al número de pasajeros embarcados (tanto en Salidas Nacional e Internacional y en Transferencia) que se prevé para el periodo 2025-2030, de la revisión efectuada a las propuestas de las partes se observa que LAP señala que las proyecciones de demanda se basan en las estimaciones de tráfico de pasajeros en salida y transferencia para el periodo 2024-2029, elaboradas por el consultor *Leadin Aviation Consulting*; en tanto que los Usuarios Intermedios mencionan que las proyecciones de demanda para el año 2030 consideran un crecimiento de 3% para pasajeros nacionales y de 9% para pasajeros internacionales, indicando que dichas variaciones de pasajeros provienen de la tasa utilizada en la Propuesta de LAP.
60. Así, considerando que ambas partes coinciden en el uso de las tasas de crecimiento propuestas por LAP, para proyectar el número de pasajeros embarcados (en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia), se emplearán dichas tasas

correspondientes al período 2025-2029, en tanto que, para las proyecciones del año 2030, se mantendrá constante la tasa de crecimiento del año 2029. Sin embargo, dado que la Propuesta de LAP presenta proyecciones individuales para los pasajeros en Transferencia Nacional (DOM-DOM) e Internacional (INT-INT), se sumarán estas proyecciones anuales para obtener las tasas de crecimiento del tráfico total de pasajeros en Transferencia. Esto se debe a que, para el actual Terminal, la información reportada por el Concesionario en la Declaración Estadística del Ositrán agrupa el tráfico de pasajeros en Transferencia de manera agregada. En este contexto, dicha información se considerará como una *proxy* del número de pasajeros en Transferencia que utilizan la Facilidad Esencial.

61. Por otro lado, respecto a la información base del número de pasajeros embarcados, sobre la cual se aplicarán las tasas de crecimiento esperado, se tomará el número de pasajeros en Salida, tanto Nacional como Internacional, y en Transferencia correspondiente al año 2024. De este modo, en la siguiente tabla se presenta el detalle de las estimaciones del número de pasajeros en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia para el periodo 2025-2030.

Tabla 8 Estimación del número de pasajeros en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia en el AIJC, 2025-2030

Año	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Variación % esperada del tráfico:							
Pasajeros en Salidas - Nacional		5,6%	2,6%	2,5%	2,4%	4,0%	4,0%
Pasajeros en Salidas - Internacional		11,2%	13,7%	8,2%	9,3%	7,7%	7,7%
Pasajeros en Transferencia		20,9%	15,7%	12,0%	7,4%	6,7%	6,7%
Pasajeros embarcados:	12 750 139	13 906 599	15 002 205	15 859 673	16 746 523	17 705 332	18 724 149
Pasajeros en Salidas - Nacional	7 184 040	7 588 587	7 787 956	7 983 427	8 178 898	8 503 042	8 840 033
Pasajeros en Salidas - Internacional	4 245 437	4 721 700	5 366 580	5 806 486	6 344 027	6 829 499	7 352 122
Pasajeros en Transferencia	1 320 662	1 596 313	1 847 668	2 069 759	2 223 598	2 372 791	2 531 994

Fuente: Propuesta de LAP, Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Con todo ello, una vez que se dispone de las estimaciones del ratio de participación porcentual de pasajeros que facturaron equipaje y del número de pasajeros embarcados (en Salidas Nacionales e Internacionales, y en Transferencia), se procede a realizar la proyección de la demanda del servicio (expresada en número de pasajeros), de acuerdo con la formulación detallada anteriormente. En la siguiente tabla se presenta la estimación del número de pasajeros que facturaron equipaje para el periodo 2025-2030. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección del número de pasajeros que facturaron equipaje para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año⁹. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección del número de pasajeros que facturaron equipaje para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación¹⁰.

⁹ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el número de pasajeros embarcados para dicho año por (365-31-28-29)/365, y luego multiplicando dicho resultado por el ratio estimado de 42,24%.

¹⁰ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el número de pasajeros embarcados para dicho año por (31+28+29)/365, y luego multiplicando dicho resultado por el ratio estimado de 42,24%.

Tabla 9 Proyección del número de pasajeros que facturan equipaje en el AIJC, 2025-2030

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pasajeros en Salidas y Tranferencia	13 906 599	15 002 205	15 859 673	16 746 523	17 705 332	18 724 149
Part. % de Pasajeros que facturan equipaje estimada	42,24%	42,24%	42,24%	42,24%	42,24%	42,24%
Número de pasajeros que facturan equipaje	4 457 903	6 336 915	6 699 109	7 073 713	7 478 713	1 906 842

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2.3. Costos de operación y mantenimiento

63. Para la presente Propuesta, en línea con los criterios empleados en procedimientos anteriores, se considera que los costos de operación y mantenimiento (OPEX) del servicio se clasifican en Costos Directos, Costos Indirectos y Costos No Imputables, cuyas proyecciones para el periodo 2025-2030 son detalladas a continuación.
64. Sobre el particular, en procedimientos anteriores sobre cargos de acceso, las proyecciones de costos de operación y mantenimiento incluidos en el flujo de caja tomaron como base la información de la Contabilidad Regulatoria del año anterior al de la determinación del cargo de acceso, con excepción de los procedimientos que tuvieron lugar en el año 2022.
65. En efecto, en dicha oportunidad 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. 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.
66. En esa línea, siguiendo con el criterio aplicado en los procedimientos del año 2022, en la presente propuesta se empleará la información de la Contabilidad Regulatoria de los años 2022 y 2023, en tanto que dichos años cumplen con el criterio de ser posteriores al periodo que se utilizó para la determinación del cargo vigente.
67. Cabe señalar que, si bien la determinación del cargo vigente del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS tuvo lugar en el año 2020, y por tanto, en base al criterio mencionado, correspondería emplear además la información de la Contabilidad Regulatoria de los años 2020 y 2021, se debe indicar que, tal como también fue advertido en los procedimientos del año 2022, los resultados de los años 2020 y 2021 han sido atípicos por la coyuntura que generó la COVID-19 y, por ende, su empleo para efectos de la determinación del promedio histórico de costos conllevaría a introducir sesgos en el cálculo.
68. Adicionalmente, debe precisarse que, en la medida que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta solo se dispone de información de los costos operativos en la Contabilidad Regulatoria de LAP referente a la infraestructura que dejará de utilizarse luego de la inauguración del nuevo Terminal del AIJC; por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX para el periodo 2025-2030, se considerará dicha información histórica del servicio en la medida que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura.

69. 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 2020-2023, en tanto que en el caso de la Propuesta de los Usuarios Intermedios se considera el periodo 2020-2022.
70. Un aspecto adicional que mencionar está referido a lo señalado en la Propuesta de los Usuarios Intermedios con relación a la información de la Contabilidad Regulatoria de LAP. Los Usuarios Intermedios manifiestan que, en la Contabilidad Regulatoria del año 2021, existe un error al consignarse un valor de USD 486 150,59 por concepto de Mantenimiento de Equipos y Sistemas y, por ello, plantean un reajuste de dicho valor con la información histórica reportada por LAP entre los años 2020 y 2022. Sobre el particular, debemos mencionar que los Usuarios Intermedios no brindan mayores alcances respecto del error que advierten en la información. Por otro lado, considerando que la observación planteada está referida al año 2021, y que para efectos de las proyecciones del OPEX en la presente Propuesta se empleará la información del periodo 2022-2023, se descarta el ajuste señalado, y se emplea la información reportada en la Contabilidad Regulatoria de LAP.
71. Sobre este punto, 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.
72. Así, dado que los Anexos N° 2, 9 y 11 fueron actualizados en atención a la subsanación de observaciones, mediante el Oficio N° 00273-2024-GRE-OSITRAN, notificado el 25 de noviembre de 2024, se solicitó a LAP la remisión de los archivos electrónicos de los reportes de contabilidad regulatoria actualizados, para los años 2022 y 2023, específicamente, el “Anexo N° 4 – Reportes de Contabilidad Regulatoria” correspondiente a los años 2022 y 2023. En respuesta a dicha solicitud, mediante la Carta N° C-LAP-GCF-2024-0249, recibida el 27 de noviembre de 2024, LAP remitió los archivos electrónicos solicitados. Por tanto, para efectos de las proyecciones del OPEX se empleará la información correspondiente al periodo 2022-2023 de los formatos actualizados de la Contabilidad Regulatoria de LAP.
73. Finalmente, para efectos de la presente Propuesta, se propone excluir de la base de costos de la Contabilidad Regulatoria de LAP los gastos relacionados a los siguientes conceptos:
- “Participación de Trabajadores”, debido a que esta es calculada posteriormente mediante la aplicación de la tasa impositiva efectiva;
 - “Consumo de Electricidad”, debido a que este servicio debe ser pagado por los Usuarios Intermedios en adición al Cargo de Acceso;
 - “Donaciones”, “Sanciones Administrativas”, “Programas de ayuda social”, “Subscripciones a Revistas y Diarios” y “Premios y obsequios”, debido a que no representan partidas de gasto con vinculación al servicio prestado que es materia del presente informe, 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.¹¹

¹¹ 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.

III.2.3.1. Costos Directos

74. En línea con los criterios empleados en el anterior procedimiento de emisión de mandato de acceso, los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial comprenden las siguientes partidas:
- Mantenimiento de equipos,
 - Seguros.
75. Cabe mencionar que similar criterio es considerado en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, mientras que en el caso de la Propuesta de LAP se plantea la adición de las partidas de Repuestos, Servicios de Terceros y Gastos de personal, indicando que dichas cuentas han sido identificadas como costos directos para “Inspección de Equipaje de Bodega” en la Contabilidad Regulatoria de la empresa.
76. Al respecto, de acuerdo con el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN, mediante el cual se determinó el Cargo de Acceso anterior, los Costos Directos asociados a la provisión de la Facilidad Esencial comprenden los costos de mantenimiento de los equipos HBS y los costos de seguros¹². En particular, en el caso de los costos de mantenimiento, tal como se detalló en el referido Informe Conjunto, los montos por dicho concepto contemplan, entre otros, una partida por repuestos, razón por la cual no se considera válida de la adición de una partida adicional de Repuestos al encontrarse ya incluida en el concepto de mantenimiento de los equipos.
77. Por otro lado, si se tienen en consideración las características económicas del servicio que es materia del presente procedimiento, el cual consiste en el arrendamiento del equipamiento necesario para la prestación del servicio de inspección de equipaje en bodega (cuya operación será efectuada por una empresa seleccionada por los Usuarios Intermedios) a efectos de completar la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y equipaje, tanto la partida de Servicios de Terceros como la de Gastos de personal estarían asociadas a actividades indirectas de la prestación del servicio por parte del Concesionario.
78. En efecto, considerando que el alquiler de los equipos HBS no incluye la asignación de personal de LAP de uso exclusivo para los Usuarios Intermedios, toda vez que la operación del sistema la realiza una empresa seleccionada por dichos usuarios, y teniendo en cuenta que, de acuerdo con el detalle observado en la Contabilidad Regulatoria de LAP, la partida de Servicios de Terceros involucra rubros tales como “Asesoría y Consultoría”, “Servicios de Administración en la Nube”, “Fee del Operador”, entre otros, los cuales no guardan relación directa con el equipamiento destinado a la inspección de equipaje en bodega (como sí lo son el costo de mantenimiento de equipos y el costo de seguros), no corresponde incluir los Costos Directos de las partidas de Servicios de Terceros y Gastos de personal en el cálculo del Cargo de Acceso.
79. Considerando ello, para la proyección de dichas partidas de costos se efectuará, por un lado, la estimación del valor base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 y, sobre la base de dicho cálculo, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de una tasa de crecimiento construida a partir de las proyecciones del *Consumer Price Index* (CPI) de Estados Unidos, publicadas por el

¹² Cabe indicar que en dicho procedimiento la propuesta presentada por LAP señaló que dentro de los costos directos del servicio se considera: i) el mantenimiento de los equipos que forman parte del sistema de inspección de equipaje en bodega; y, ii) el seguro de propiedad (multirriesgo).

Fondo Monetario Internacional (FMI) en *World Economic Outlook database: April 2025*¹³, las cuales se detallan en la siguiente tabla¹⁴.

Tabla 10 Variación porcentual del CPI de Estados Unidos, 2024-2030

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

(i) Costo de Mantenimiento de equipos

80. Como se indicó previamente, en la medida que la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura, para la estimación del costo de Mantenimiento de equipos se determinará, en primer lugar, un monto base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, y posterior a ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos¹⁵.
81. Con relación al monto base de Mantenimiento de equipos, para su estimación se tomará la información del costo directo de la cuenta de Mantenimiento de Activos asignado a Inspección de Equipaje en Bodega en la Contabilidad Regulatoria de LAP, el cual comprende las partidas de "Mantenimiento de Equipos y Sistemas" y "Mantenimiento correctivo equipos y sistemas". Al respecto, el promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 para dicha información asciende a USD 300 832. Sin embargo, considerando que, de acuerdo con el análisis efectuado en la sección "II.2.4. Base de capital e inversiones" de la presente propuesta, la Facilidad Esencial que operará en la nueva infraestructura comprende un total de nueve (9) equipos HBS, y teniendo en cuenta que el promedio histórico calculado previamente refleja el gasto de mantenimiento de la antigua Facilidad Esencial que comprendía cinco (5) equipos, corresponde determinar el monto base de Mantenimiento de equipos considerando las condiciones operativas que tendrán lugar en el nuevo Terminal.
82. Para ello, tomando como *proxy* la relación observada en el número de equipos entre el antiguo y el nuevo Terminal, a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 se obtendrá el costo unitario base por equipo dividiendo el costo promedio (USD 300 832) entre el número de equipos asociados (5), el cual asciende a USD 60 166. Luego, multiplicando dicho costo unitario por el número de equipos del nuevo Terminal (9), se obtiene finalmente el monto base de Mantenimiento de equipos a ser considerado para la determinación del Cargo de Acceso, tal como se aprecia en la siguiente tabla¹⁶.

¹³ Disponible en: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2025/april/weo-report?c=111,&s=PCPI,PCPIPCH,&sy=2023&ey=2030&ssm=0&scsm=1&scc=0&ssd=1&ssc=0&sic=0&sort=country&ds=.&br=1> (Consultado el 24 de julio de 2025).

¹⁴ Cabe mencionar que similar fuente de información es considerada tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso; 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.

¹⁵ Cabe indicar que un criterio similar es considerado tanto por LAP como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso.

¹⁶ Cabe indicar que una lógica similar es mencionada tanto por el Concesionario como por los Usuarios Intermedios en sus propuestas de cargo de acceso, al considerar que, a partir del año 2025, LAP operará con 9 equipos HBS.

Tabla 11 Estimación del monto base de Mantenimiento de equipos en el nuevo Terminal

Concepto	2022	2023
Mantenimiento de Activos (USD)	268 084	333 581
Costo total base, prom. 2022-2023 (USD)	300 832	
<i>N° de equipos asociados, antiguo Terminal</i>	5	
Costo unitario base (USD)	60 166	
<i>N° de equipos asociados, nuevo Terminal</i>	9	
Costo total base, nuevo Terminal (USD)	541 498	

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

83. A partir de dicho monto, se procede con la estimación de los costos de Mantenimiento de equipos para el periodo 2025-2030, mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, obteniéndose los valores que se detallan en la siguiente tabla. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección del costo de Mantenimiento de equipos para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año¹⁷. Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección del costo de Mantenimiento de equipos para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación¹⁸.

Tabla 12 Proyección del costo de Mantenimiento de equipos, 2025-2030 (USD)

Año	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Mantenimiento de equipos	541 498	423 235	571 441	583 501	596 078	609 007	150 023

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.

(ii) Costo de Seguros

84. Al igual que en el caso del costo de Mantenimiento de equipos, para la estimación del costo de Seguros se considerará la información histórica del servicio prestado en el antiguo Terminal, en la medida que representa la mejor aproximación a las condiciones que podrían presentarse en la operación de la nueva infraestructura. De este modo, para la estimación del costo de Seguros se determinará, en primer lugar, un monto base a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023, y posterior a ello, se estimarán los costos correspondientes al periodo 2025-2030 mediante la aplicación de la tasa de crecimiento del CPI de Estados Unidos, ello en consistencia con la unidad monetaria en que se expresan dichos costos.
85. Asimismo, considerando que, de acuerdo con el análisis efectuado en la sección “II.2.4. Base de capital e inversiones” de la presente propuesta, la Facilidad Esencial que operará en la nueva infraestructura comprende un total de nueve (9) equipos HBS, y teniendo en cuenta que el promedio histórico reflejaría el gasto de seguros de la antigua Facilidad Esencial que comprendía cinco (5) equipos, corresponde determinar el monto base de Seguros considerando dichas condiciones operativas que tendrán lugar en el nuevo Terminal.
86. Cabe indicar que un criterio similar es considerado en la Propuesta de LAP, en la cual se estima el costo de Seguros a partir del promedio histórico de la Contabilidad Regulatoria del periodo 2020-2023, y se efectúa un prorrateo en función al número de equipos tanto en el antiguo como en el nuevo Terminal. Por su parte, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, el costo de Seguros es determinado a partir de un porcentaje de 0,229%

¹⁷ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el costo anual proyectado para el 2025 por $(365-31-28-29)/365$.

¹⁸ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando el costo anual proyectado para el 2030 por año por $(31+28+29)/365$.

sobre el monto de inversión de HBS, 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 tanto, la mejor información disponible, a la fecha de elaboración de la presente Propuesta, corresponde a la reportada en la Contabilidad Regulatoria de LAP.

87. De este modo, tomando como *proxy* la relación observada en el número de equipos entre el antiguo y el nuevo Terminal, a partir del promedio histórico observado en el periodo 2022-2023 se tiene que el costo unitario base por equipo asciende a USD 2 478, el cual resulta de dividir el costo promedio de Seguros (USD 12 392) entre el número de equipos asociados (5). Luego, multiplicando dicho costo unitario por el número de equipos del nuevo Terminal (9), se obtiene el monto base de Seguros a ser considerado para la determinación del Cargo de Acceso, tal como se detalla en la siguiente tabla¹⁹.

Tabla 13 Estimación del monto base de Seguros en el nuevo Terminal

Concepto	2022	2023
Seguros (USD)	9 797	14 986
Costo total base, prom. 2022-2023 (USD)	12 392	
<i>N° de equipos asociados, antiguo Terminal</i>	5	
Costo unitario base (USD)	2 478	
<i>N° de equipos asociados, nuevo Terminal</i>	9	
Costo total base, nuevo Terminal (USD)	22 305	

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

Año	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Seguros	22 305	17 434	23 539	24 035	24 553	25 086	6 180

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.

89. 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.

¹⁹ Cabe mencionar que, si bien para efectos de la presente propuesta, el costo de seguro se estima prorrateando la información tomada de la Contabilidad Regulatoria de LAP en función a la relación observada en el número de equipos entre el antiguo y el nuevo Terminal, dicho concepto de gasto comprende el seguro de propiedad (multirriesgo) sobre la inversión en la Facilidad Esencial, en línea con lo señalado en el Informe Conjunto N° 00019-2020-IC-OSITRAN, mediante el cual se determinó el Cargo de Acceso anterior.

Tabla 15 Costos Directos del servicio, 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Mantenimiento de equipos	423 235	571 441	583 501	596 078	609 007	150 023
Seguros	17 434	23 539	24 035	24 553	25 086	6 180
Costos Directos totales	440 668	594 980	607 536	620 631	634 093	156 202

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2.3.2. Costos Indirectos

90. Al igual que en el caso de los Costos Directos, dado que 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.
91. Cabe indicar que, para efectos del cálculo del valor base de Costos Indirectos, se han considerado las exclusiones señaladas anteriormente respecto a los conceptos de "Participación de Trabajadores", "Consumo de Electricidad", "Donaciones", "Sanciones Administrativas", "Programas de ayuda social", "Subscripciones a Revistas y Diarios", "Premios y obsequios" e "Impuesto General a las Ventas".
92. 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 10 387. 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 16 Costos Indirectos del servicio, 2025-2030 (USD)

Año	Base	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Var. % CPI USA		2,99%	2,47%	2,11%	2,16%	2,17%	2,17%
Costos Indirectos	10 387	8 119	10 961	11 193	11 434	11 682	2 878

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.

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

III.2.3.3. Costos No Imputables

94. Respecto a la proyección de los Costos No Imputables, esta se efectuará a partir de los Costos Directos e Indirectos del servicio que fueron estimados previamente. Sobre el particular, en línea con los criterios aplicados en anteriores procedimientos, se propone que la proyección de dichos costos se realice mediante el uso de un ratio objetivo de "Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)".
95. 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 26,1%, tal como se presenta en la siguiente tabla²⁰.

Tabla 17 Ratio “Costos No Imputables / (Costos Directos + Costos Indirectos)” promedio (USD)

Concepto	2022	2023	Promedio
Costos Directos (CD)	443 071	388 273	
Costos Indirectos (CI)	11 050	9 724	
Costos No Imputables (CNI)	127 218	96 014	
Costo Total	581 338	494 012	
<i>Ratio: CNI / (CD + CI)</i>	<i>28,0%</i>	<i>24,1%</i>	<i>26,1%</i>

Fuente: Contabilidad Regulatoria de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. 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 18 Costos No Imputables del servicio, 2025-2030 (USD)

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Directos (CD)	440 668	594 980	607 536	620 631	634 093	156 202
Costos Indirectos (CI)	8 119	10 961	11 193	11 434	11 682	2 878
<i>Ratio: CNI / (CD + CI)</i>	<i>26,1%</i>	<i>26,1%</i>	<i>26,1%</i>	<i>26,1%</i>	<i>26,1%</i>	<i>26,1%</i>
Costos No Imputables (CNI)	116 995	157 964	161 298	164 774	168 349	41 471

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2.3.4. Proyección de costos de operación y mantenimiento

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

Tabla 19 Costos de operación y mantenimiento proyectados del servicio, 2025-2030 (USD)

Concepto	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Costos Directos	440 668	594 980	607 536	620 631	634 093	156 202
Costos Indirectos	8 119	10 961	11 193	11 434	11 682	2 878
Costos No Imputables	116 995	157 964	161 298	164 774	168 349	41 471
Costos totales	565 782	763 905	780 026	796 840	814 124	200 551

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2.4. Base de capital e inversiones

98. 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 infraestructura²¹. En ese marco, para efectos de la determinación del Cargo

²⁰ 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 25,48%, mientras que el ratio considerado por los Usuarios Intermedios asciende a 26,27%; 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.

²¹ REMA.-

“Artículo 27.- Valorización de costos.

de Acceso, en anteriores procedimientos se han considerado dos tipos de inversiones: las realizadas y las proyectadas.

99. 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.
100. En particular, para el caso de las inversiones realizadas, debe señalarse que, en línea con anteriores procedimientos²², 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 Concesión²³. Al respecto, en línea con el criterio adoptado en la Resolución de Consejo Directivo N° 0037-2019-CD-OSITRAN, no resulta suficiente con que el Concesionario alegue que ha ejecutado inversiones para que estas sean consideradas en la formulación del Cargo de Acceso, sino que debe acreditar que estas constituyen inversiones en Mejoras debidamente sustentadas ante el órgano competente del Ositrán, conforme a los términos y condiciones que exige el Contrato de Concesión y la Directiva del Procedimiento aplicable al Reconocimiento de Inversiones en Mejoras realizadas en el AIJC.
101. De otro lado, en el caso de las inversiones proyectadas, en línea con anteriores procedimientos²⁴, 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.

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."

²² 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.

²³ El numeral 5.7 del Contrato de Concesión señala expresamente que las Mejoras Obligatorias y Mejoras Complementarias deberán cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos. Ello se encuentra en línea con el numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato en el cual se establece que el Concesionario deberá presentar al Ositrán la documentación sobre los proyectos que conforman el Plan Maestro Detallado de Desarrollo necesarios para permitir la ejecución adecuada de programas de aseguramiento y control de calidad. En ese sentido, el Concesionario debe entregar al Ositrán los documentos respectivos al final de cada etapa de desarrollo (Etapas de Desarrollo 1 a la 10, contempladas en el numeral 1.29) para su evaluación, aprobación o desaprobación.

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

"1.4.2. ETAPAS DE DESARROLLO:

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

²⁴ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 0090-2022-GRE-OSITRAN, que sustenta el cargo de acceso formulado en el marco del Mandato de Acceso para la utilización de mostradores check in en el AIJC, dictado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0047-2022-CD-OSITRAN.

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.

102. 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.
103. Asimismo, considerando que la inauguración del nuevo Terminal del AIJC, y por ende la fecha de inicio de la prestación de la Facilidad Esencial que es materia de análisis, estuvo programada para el 30 de marzo de 2025, las inversiones que conformarían dicha Facilidad Esencial no pueden ser tratadas como inversiones realizadas, en tanto que las obras relacionadas al proyecto de ampliación del nuevo Terminal del AIJC aún se encontraban en curso.
104. De este modo, de acuerdo con lo señalado anteriormente, dado que las inversiones que conformarían la Facilidad Esencial representan un compromiso de inversión por parte del Concesionario, para efectos de determinar el Cargo de Acceso serán consideradas como inversiones proyectadas en el año base del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones serán provistas a los Usuarios Intermedios.
105. 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, sí será necesario evaluar la información remitida que forma parte del sustento de dichas inversiones.
106. En ese sentido, en la presente Propuesta se tomará como referencia tanto la proyección de inversiones incluida en la Propuesta de LAP, remitida mediante la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, de fecha 29 de octubre de 2024, como la información presentada mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025, en la medida que contiene la información más actualizada respecto de las inversiones que se proyectan incorporar al servicio, en comparación a la información que estuvo disponible en el marco de la negociación y sobre la cual los Usuarios Intermedios elaboraron su propuesta.
107. 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 relacionada al área de inspección HBS e Inversión relacionada los equipos de inspección HBS.
108. En el caso de las Inversiones Directas relacionadas área (infraestructura) de inspección HBS, en la Propuesta de LAP se proyecta un monto de inversión de USD 18 242 000, el cual se determinó en función a la valorización de las áreas de la Fase 1A y la Fase 1B, las cuales tendrán lugar en los años 2024 y 2025, respectivamente. Sobre el particular, teniendo en cuenta que la prestación del servicio tendrá lugar en el año 2025, resulta razonable considerar dicho monto proyectado el año base del flujo de caja descontado

puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones son provistas a los Usuarios Intermedios²⁵.

109. En cuanto a su composición, LAP señala que dicha inversión comprende dos subgrupos: “Cuartos de Inspección” (desde el nivel 1 hasta el nivel 4) y “Sistema de fajas HBS”. Sobre este punto, los Usuarios Intermedios señalan que ambos subgrupos son activos que pertenecen al sistema BHS y que, en consecuencia, se encuentran retribuidos con el pago de la TUUA. Así, los Usuarios Intermedios señalan que el servicio HBS involucra únicamente la inspección de equipaje, y por ello sólo utiliza las máquinas de Rayos X.
110. Sobre el particular, de acuerdo con lo señalado en el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN²⁶, de fecha 6 de julio de 2020, el sistema HBS instalado en el AIJC consta de cinco (5) niveles y representa un sistema distinto al Sistema de Despacho de Equipaje (BHS), si bien ambos sistemas funcionan de manera integrada. En efecto, en el referido Informe Conjunto se concluye, entre otros aspectos, lo siguiente:

*“Respecto a la definición del **alcance técnico del Sistema de Inspección de Equipaje (Sistema HBS)**, el Regulador se ratifica en su análisis a través del cual concluye que el Sistema de Despacho de Equipaje (Sistema BHS) y el Sistema HBS son dos sistemas diferentes, cada uno con sus propias características; destacándose que, el Sistema HBS instalado en el AIJC consta de cinco (05) niveles, de conformidad con las obligaciones del Concesionario establecidas en el numeral 1 del Anexo 4 (SEGURIDAD INTEGRAL) y el numeral 1.18 del Anexo 14 (REQUISITOS TECNICOS MÍNIMOS) del Contrato de Concesión. Asimismo, teniendo presente que dichos sistemas funcionan de manera integrada, los Usuarios Intermedios requieren del acceso a ambos sistemas para poder prestar el servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (despecho e inspección del equipaje en bodega). Sin perjuicio de ello, de conformidad con el principio económico establecido en el literal g) del Artículo 26 del REMA, el Cargo de Acceso no considera los costos de inversión, mantenimiento y seguros correspondientes al Sistema de Despacho de Equipaje, por cuanto estos se encuentran cubiertos por la TUUA.”*

[El subrayado es nuestro.]

111. Asimismo, en el referido Informe Conjunto, se señala que, “de acuerdo con la normativa técnica internacional definida por la OACI, el **Sistema de despacho de equipaje** comprendido en los servicios aeroportuarios cubiertos por la TUUA que pagan los pasajeros en el AIJC, está referido a las rutas de circulación que sigue el equipaje a través de las fajas transportadoras, desde que este se separa del pasajero en los mostradores de check in hasta el punto de su entrega a las aeronaves; destacándose que, durante dicho recorrido, el equipaje debe someterse a todos los controles y procedimientos de seguridad que exige la regulación aeronáutica, como es la inspección a través del Sistema HBS”.
112. En ese sentido, con base en lo señalado y de conformidad con el principio económico establecido en el literal g) del Artículo 26 del REMA, las inversiones propuestas por LAP respecto del subgrupo “Sistema de fajas HBS” no corresponderían ser incorporadas para efectos de la determinación del Cargo de Acceso, toda vez que, al formar parte del Sistema de Despacho de Equipaje en el AIJC, sus costos asociados se encuentran cubiertos por la TUUA.

²⁵ Al respecto, en la Propuesta de LAP se consideró que la entrada en operación de la Facilidad Esencial tendría lugar en diciembre de 2024; por tal motivo, para la proyección de su inversión realiza la distinción de Fase 1A para el 2024 y una Fase 1B para el 2025. Sin embargo, como se indicó, para efectos de la determinación del cargo de acceso se tratará dicha inversión de manera agregada, considerándola en el año 0 del flujo de caja descontado.

²⁶ Informe mediante el cual el Regulador se pronunció sobre el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso en favor de LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERÚ S.A. con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, estableciendo las condiciones y Cargo de Acceso correspondientes.

113. Por otro lado, en el caso de las inversiones propuestas por LAP respecto del subgrupo “Cuartos de Inspección”, debe señalarse que, en tanto estas corresponden a las áreas en donde tienen lugar las actividades de inspección²⁷, que van desde el nivel 1 al nivel 4, sí formarían parte del sistema HBS, y por tanto corresponderían ser incorporadas para efectos de la determinación del Cargo de Acceso. No obstante, para efectos de delimitar el alcance de dichas inversiones dentro del servicio, se debe tener en cuenta lo siguiente:
- De acuerdo con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, el Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones son servicios cubiertos por la TUUA²⁸. Es decir, dicha tarifa cubre tanto el Sistema de Despacho de Equipaje (BHS) como las áreas de operaciones asociadas al referido despacho de equipaje, entendiéndose que tales áreas corresponden al espacio en el cual se encuentra el sistema BHS (fajas transportadoras).
 - Si bien, como se indicó en el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN, los sistemas BHS y HBS funcionan de manera integrada, cada sistema les permite a los Usuarios Intermedios la prestación del servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, tanto en lo referente al despacho (sistema BHS) como la inspección (sistema HBS) del equipaje en bodega. Así, el Sistema HBS comprendería tanto los equipos de rayos X (Nivel 1 y Nivel 3) como los operadores de inspección visual y apertura (Nivel 2, Nivel 4 y Nivel 5), en tanto que el sistema BHS se constituye por las fajas transportadoras que trasladan el equipaje desde los mostradores de Check-In hacia los niveles de inspección por rayos X o el carrusel de entrega a las aeronaves.
 - De acuerdo con lo sustentado por LAP, el subgrupo “Cuartos de Inspección” formaría parte del sistema HBS al corresponder a las áreas en donde tienen lugar las actividades de inspección, que van desde el nivel 1 al nivel 4. Al respecto, LAP señala que dicha infraestructura es necesaria para llevar a cabo la inspección del equipaje facturado, manifestando que dicho proceso consta de cuatro niveles de inspección y se encuentra integrado al servicio de revisión de imágenes realizado por las máquinas de rayos X, utilizando las estaciones de trabajo (*workstation*) instaladas en dichos cuartos. Así, para efectos de la proyección de la inversión, el Concesionario consideró el número de metros cuadrados construidos de cada nivel de inspección del sistema HBS, el cual asciende a 2 596 m², de acuerdo con la propuesta de LAP, conforme al siguiente detalle:

²⁷ LAP señala que dicha infraestructura es necesaria para llevar a cabo la inspección del equipaje facturado. Al respecto, LAP manifiesta que dicho proceso consta de cuatro niveles de inspección y se encuentra integrado al servicio de revisión de imágenes realizado por las máquinas de rayos X, utilizando las estaciones de trabajo (*Workstation*) instaladas en dichos cuartos.

²⁸ Apéndice 1 del Anexo 5.-

“1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)

1.1. Instalaciones y servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA

La Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo; y son los que se señalan a continuación:

➔ Embarque/Desembarque de Pasajeros

• (...)

• Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones

(...)

Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.”

[El subrayado es nuestro.]

Tabla 20 Área total de los Cuartos de Inspección del Sistema HBS, según la propuesta de LAP

Descripción	Total en m ²
Cuartos para Inspección de Equipajes Nivel 1	2 029,99
Cuartos para Inspección de Equipajes Nivel 2	157,24
Cuartos para Inspección de Equipajes Nivel 3	292,95
Cuartos para Inspección de Equipajes Nivel 4	115,55
Área total de Cuartos de Inspección	2 595,73

Fuente: Propuesta de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Si bien LAP manifiesta que dicha infraestructura es empleada para llevar a cabo la inspección del equipaje facturado y se encuentra integrada al servicio de revisión de imágenes realizado por las máquinas de rayos X a través de las estaciones de trabajo, para efectos de realizar el contraste entre la función de dichos espacios según lo alegado por LAP y la lectura que se deriva del Anexo 5 del Contrato de Concesión conforme a lo indicado previamente, se realizó una nueva revisión exhaustiva de los metrajes declarados por el Concesionario, a partir del sustento presentado por este en su propuesta:

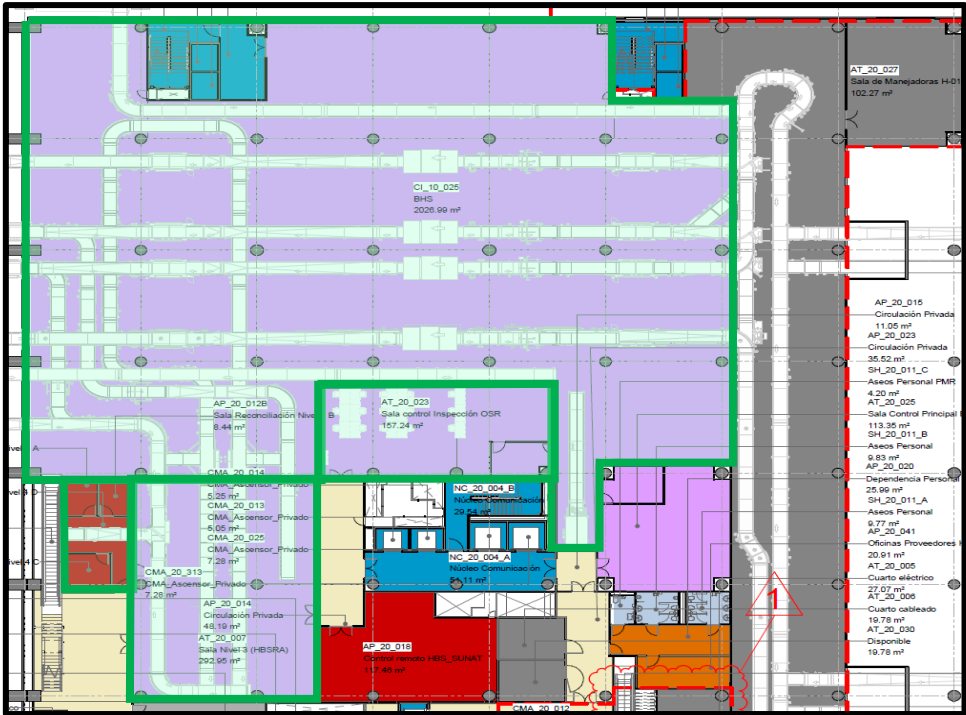
Tabla 21 Composición de las áreas correspondientes a los Cuartos de Inspección del Sistema HBS, según la propuesta de LAP

N°	Nivel	Descripción/Ubicación	Cantidad	Unidad
1	1	BHS - P20	2 029,99	m ²
2	2	Sala control Inspección OSR - P20	157,24	m ²
3	3	Sala Nivel 3 (HBSRA) - P20	292,95	m ²
4	4	Sala Reconciliación 4A - P20	8,51	m ²
5	4	Sala Reconciliación 4B - P20	8,44	m ²
6	4	Sala Reconciliación 4C - P20	12,53	m ²
7	4	Sala Reconciliación 4D - P20	23,13	m ²
8	4	Reconciliación de equipajes nivel 4	41,43	m ²
9	4	Sala de Espera	21,51	m ²
Área total de Cuartos de Inspección			2 595,73	m²

Fuente: Propuesta de LAP.

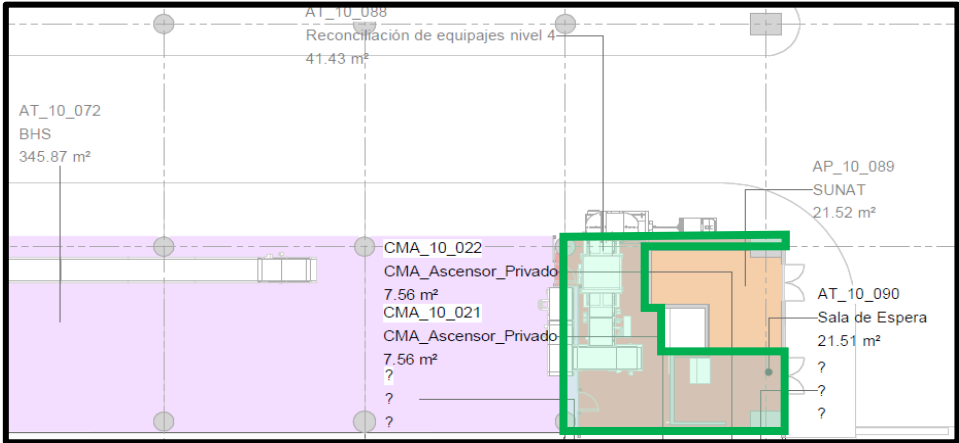
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Ilustración 1 Diagrama de ubicación los Cuartos de Inspección de Equipaje (nivel 1 al 4), según la propuesta de LAP



Fuente: Propuesta de LAP.

Ilustración 2 Diagrama de los Cuartos de Inspección de Equipaje (nivel 4), según la propuesta de LAP



Fuente: Propuesta de LAP.

- Como puede observarse, dentro del área asignada por el Concesionario para el servicio de inspección HBS, es posible diferenciar cada uno de los Cuartos de Inspección correspondientes a los niveles 1 al 4 del sistema HBS, el cual, como se indicó anteriormente, comprende tanto los equipos de rayos X (Nivel 1 y Nivel 3) como los operadores de inspección visual y apertura (Nivel 2, Nivel 4 y Nivel 5). Sin embargo, al contrastar dicha asignación de espacios con lo señalado en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, el cual indica que la TUUA financia el Sistema de Despacho de Equipaje y las áreas físicas que el referido sistema ocupa para dicho traslado, se observa lo siguiente:
 - En el caso de los Cuartos de Inspección correspondientes al Nivel 1 y 3, las áreas asignadas se superponen con el área de operaciones del Sistema de

Despacho de Equipaje (BHS) que, como ya se señaló, se encuentra retribuido por la TUUA.

- En el caso del Cuarto de Inspección correspondiente al Nivel 2, las áreas asignadas corresponden a la sala de control de inspección OSR (*On-Screen Resolution*), la cual se encuentra en un ambiente separado del área de operaciones del Sistema de Despacho de Equipaje (BHS).
 - En el caso del Cuarto de Inspección correspondiente al Nivel 4, las áreas asignadas se subdividen en salas de reconciliación de equipaje y de espera, de manera previa al Nivel 5 en el cual se realiza la apertura del equipaje, encontrándose estas en ambientes separados del área de operaciones del Sistema de Despacho de Equipaje (BHS).
- De este modo, con base en lo observado, se concluye que los espacios correspondientes a los Cuartos de Inspección de los niveles 1 y 3, al encontrarse superpuestos con el área de operaciones del Sistema BHS, se encuentran financiados con la TUUA, de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.
114. Por tanto, con base en lo descrito, y considerando que, de acuerdo con el principio económico establecido en el literal g) del artículo 26 del REMA, en la determinación de los Cargos de Acceso debe evitarse que estos cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales, para efectos del cálculo del cargo corresponderá excluir los metrajes de los Cuartos de Inspección de los niveles 1 y 3, y únicamente considerar lo correspondiente a los niveles 2 y 4.
115. Cabe indicar que, respecto al procedimiento efectuado por LAP para la proyección de la inversión del subgrupo “Cuartos de Inspección”, se observa que se empleó un costo estimado de 1 812 USD/m² de las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal²⁹, el cual es multiplicado por el número de metros cuadrados construidos de cada nivel de inspección del sistema HBS.
116. Así, para efectos de obtener la proyección de inversión del subgrupo “Cuartos de Inspección” de los niveles 2 y 4, se empleará el costo estimado de las áreas ascendente a 1 812 USD/m², en tanto que representa la mejor información disponible a la fecha respecto del valor del metrado del nuevo Terminal. Asimismo, para efectos de estimar la depreciación anual, se considerará dicha inversión bajo la categoría de Infraestructura. En la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas al área de inspección HBS.

Tabla 22 Inversiones directas relacionadas al área de inspección HBS en el nuevo Terminal (USD)

Tipo de activo	Concepto	Área (m ²)	Costo (USD/m ²)	Total (USD)
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 2	157,24	1812,10	284 935
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 4	115,55	1812,10	209 388
Total				494 323

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. En el caso de las Inversiones Directas relacionadas a los equipos de inspección HBS, en la Propuesta de LAP se proyecta un monto de inversión de USD 9 051 685, el cual se determinó en función de las Fases 1A y 1B para los años 2024 y 2025, contemplando un total de 9 máquinas: siete (7) máquinas para la Fase 1A en 2024 y dos (2) máquinas

²⁹ En el Anexo 4 del presente informe se detalla la explicación remitida por LAP en su propuesta respecto del cálculo del costo (en USD) por metro cuadrado por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal.

adicionales para la Fase 1B en 2025. Asimismo, LAP menciona que la inversión proyectada comprende los siguientes equipos:

- Cuatro (4) máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3.
- Dos (2) máquinas de rayos X Orion 927DX.
- Tres (3) máquinas de rayos X Orion 928DX.
- Dos (2) detectores de trazas de explosivos – ETD.

118. Respecto a las máquinas de rayos X, como mencionó previamente, LAP indica que se pondrán a disposición siete (7) máquinas para la Fase 1A y dos (2) máquinas adicionales para la Fase 1B. Sobre el particular, en cuanto al procedimiento efectuado por el Concesionario para la proyección de la inversión, de acuerdo a lo manifestado por LAP, los costos unitarios de las siete (7) máquinas adquiridas para la Fase 1A fueron determinados sobre la base de las valorizaciones obtenidas del contrato EPC y su adenda N° 2, suscrita con la empresa Inti Punku. Por otro lado, respecto a las dos (2) de las máquinas comprendidas en la Fase 1B, específicamente, una (1) máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 y una (1) máquina de rayos X Orion 928DX, LAP señala que estas procederán del actual Terminal e indica que, en tal caso, los costos unitarios de ambos equipos corresponden a las órdenes de servicio N° 4400002380 y N° 4400044358, respectivamente.
119. Al respecto, para el caso de las siete (7) máquinas que el Concesionario proyecta adquirir, LAP indica que dicha inversión incluye diversos conceptos, siendo el principal el valor del propio equipo (máquina de rayos X), que representa alrededor del 30% del costo unitario total, además de otros conceptos como Workstation o estaciones de trabajo, servidores y licencias, canalizado, cableado de fuerza y control, cableado UTP, cableado de fibra óptica, tableros de fuerza y control, sistema de respaldo UPS, instalación e integración, los cuales son necesarios para el correcto funcionamiento del equipo³⁰.
120. Sobre este punto, los Usuarios Intermedios señalan que el valor de los equipos que está proponiendo LAP para el servicio de HBS no han sido sustentados y se encuentran muy por encima de los valores de mercado. Así, los Usuarios Intermedios proponen determinar el costo de las máquinas a partir de la información de aduanas y precios de mercado, indicando que, a solicitud, LAP les remitió la marca y el modelo del equipo que iba ser adquirido. Al respecto, de revisión efectuada a lo propuesto por los Usuarios Intermedios, no se observa la remisión de documentación de sustento que permita efectuar la trazabilidad respecto de los valores estimados. Adicionalmente, para la estimación de los costos, los Usuarios Intermedios alegan similitudes entre los equipos que propone LAP (los cuales no solo incluyen el costo del equipo, sino también otros conceptos detallados anteriormente) y los que han sido adquiridos por diversas empresas importadoras entre los años 2023 y 2024, además de que emplean supuestos para asignación proporcional de algunos componentes (instalación, software de prueba, etc.). Así, los costos que plantean no serían comparables con los que LAP propone implementar como parte de la Facilidad Esencial. En tal sentido, para efectos de cálculo del Cargo de Acceso, se tomará el costo unitario proyectado por LAP.
121. Cabe indicar que, mediante el Oficio N° 0130-2025-GRE-OSITRAN, notificado el 17 de marzo de 2025, se solicitó al Concesionario remitir una descripción más detallada de los conceptos que comprenden la inversión en máquinas de rayos X a implementarse en el servicio bajo análisis. Al respecto, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025, el Concesionario cumplió con informar el detalle de dichos equipos, señalando lo siguiente:

³⁰ Asimismo, LAP señala que la instalación e integración de los equipos han sido valorizadas en el contrato EPC y su adenda N° 2, suscrita con la empresa Inti Punku, e indica, además, que dentro de la inversión en equipos de inspección HBS se incluyen los equipos ETD (detectores de trazas de explosivos).

- Respecto a las tres (3) máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3:

“El sustento de la valorización de las **inversiones directas del contratista (Inti Punku)** se encuentra en (...) [el] contrato EPC ubicado en el documento PM_3000_NF_EXP_ADN_NNA_PR_000082 Rev.5. El importe asciende a **US\$ 5,579,299**, el cual se puede observar a continuación:

Figura 1. Página 2510 Contrato EPC

2.2	HBS 8 Máquinas OOG EDS STD 3 (Indicar en Opcionales)	GL	1.00	6,170,325.51
2.2.1	HBS EDS STD 3 (Llave en mano integrados - indicar nombre del proveedor del caso base de la oferta. XX (según nombres listado opcionales)	GL	1.00	5,579,298.85
2.2.2	HBS EDS STD 3 (Ver Opcionales)	GL		

Es importante resaltar que este importe no solo valoriza las 3 máquinas de rayos X RTT110; si no también toma en cuenta otros conceptos como la instalación, puesta en marcha, así como servidores y licencias, estaciones de trabajo, instalación e integración y demás costos asociados, los cuales se encuentran empaquetados en una sola línea dentro del monto total acordado según contrato.

Asimismo, es fundamental recalcar que no se cuenta con un desglose detallado de estos costos, ya que el contrato se rige bajo la modalidad de suma alzada. Este tipo de contrato establece un precio global fijo para el alcance total de la línea mencionada, sin diferenciar cada componente por separado. Sin embargo, considerando el importe total se obtendría un costo unitario de **US\$ 1,859,766** (US\$ 5,579,299 entre 3).

De igual manera, para poder obtener una aproximación del desglose de costos, se ha consultado con el área especializada de LAP Proyecto, quien en base al expertise in-situ de las instalaciones de las máquinas han compartido el siguiente detalle:

Tabla 1. Desglose aproximado de máquinas RTT110 según área especializada

Concepto	%	Costo Total	Costo Unitario
HBS EDS STD 3 (Llave en mano integrados ...)		\$ 5,579,299	\$ 1,859,766
Máquinas Tomográficas	30%	\$ 1,673,790	\$ 557,930
Servidores y licencias	20%	\$ 1,115,860	\$ 371,953
Estaciones de Trabajo	13%	\$ 725,309	\$ 241,770
Canalizado	5%	\$ 278,965	\$ 92,988
Cableado de Fuerza y Control	4%	\$ 223,172	\$ 74,391
Cableado UTP	6%	\$ 334,758	\$ 111,586
Cableado Fibra óptica	6%	\$ 334,758	\$ 111,586
Tableros de Fuerza y Control	2%	\$ 111,586	\$ 37,195
Sistema de Respaldo UPS (Incluye Transformador de aislamiento y baterías)	2%	\$ 111,586	\$ 37,195
Instalación e Integración	12%	\$ 669,516	\$ 223,172

Adicionalmente, se asigna al costo total un porcentaje que considera las **inversiones indirectas del contratista (Inti Punku)**, los cuales incluyen aspectos relevantes como el diseño, los gastos generales y la utilidad de todo el contrato. Estos costos representan un **37.18%** del monto base según lo presentado en el mismo contrato, lo cual implica que el importe total sea de **US\$ 7,653,865¹** (importe de inversiones directas + costos indirectos del constructor).

Con el fin de sustentar el porcentaje de costos indirectos, se procede a mostrar dicho cálculo. En la página 2480 del expediente PM_3000_NF_EXP_ADN_NNA_PR_000082 Rev.5, compartido con el regulador mediante la carta C-LAP-GPF-2024-0187 (02 de diciembre de 2024), se presenta un resumen de los importes del contrato EPC, firmado con Inti Punku (constructor), donde se detallan todos los conceptos de costos directos e indirectos del proyecto. Es necesario precisar que la sumatoria de los conceptos referentes a los puntos del 1 al 4 del siguiente cuadro (Edificio Terminal, Equipamiento Aeroportuario-Terminal, Airside y Landside) ascienden a US\$ 456,689,355 y ello corresponde a los costos directos totales del contrato EPC.

Figura 2. Resumen Contrato EPC

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

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

Tras una revisión exhaustiva de los cálculos, se ha actualizado el importe total de la valorización de las 3 máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 y sus componentes esenciales inicialmente presentados, lo que ha generado un incremento en los importes de **US\$ 7,475,943 a US\$ 7,653,865**. Este ajuste responde a la corrección del porcentaje de costos indirectos del contratista, ya que inicialmente se consideró un 33.99%, estimado por el área de LAP Proyecto. Sin embargo, como se ha demostrado previamente, se ha aplicado el porcentaje correspondiente del 37.18% para reflejar de manera más precisa la proporción de costos indirectos del contratista en esta sección de inversiones.

¹ US\$ 5,579,299 x (1 + 37.18%)”

[El énfasis es de origen.]

- Respecto a las dos (2) máquinas de rayos X Orion 927 DX y las dos (2) máquinas de rayos X Orion 928 DX:

“(…) la valorización de este importe consideró tanto los montos establecidos en el contrato EPC como en la Adenda N°2 del contrato EPC. Asimismo, se considera que el contratista Inti Punku consolidó ambos modelos de máquinas en un solo paquete de inversiones, dado que se trata de un contrato a suma alzada. Además, ambos equipos comparten la misma tecnología y funcionalidades, como se detalla en el Anexo N°2 adjunto.

La diferencia entre los modelos 927DX y 928DX radica en su integración dentro del sistema. Las 927DX se instalan en el sistema de transportadores del BHS a una altura estándar, ya que reducir su altura afectaría la continuidad del flujo del equipaje. En cambio, las 928DX están diseñadas para el manejo de equipajes sobredimensionados, pues su transportador más bajo permite una manipulación ergonómica, reduciendo el esfuerzo al levantar bultos pesados. En ambos casos, la selección de los equipos responde a criterios de diseño del sistema y ergonomía.

(…)

Valorización según Contrato EPC: El sustento de la valorización de las inversiones directas se encuentra en (...) [el] contrato EPC que se ubica en el documento PM_3000_NF_EXP_ADN_NNA_PR_000082 Rev.5; este importe asciende a **US\$ 591,027**, el cual se puede observar a continuación:

Figura 5. Página 2510 Contrato EPC

2.2	HBS & Máquinas OOG EDS STD 3 (Indicar en Opcionales)	GL	1.00	6,170,325.51	6,170,325.51
2.2.1	HBS EDS STD 3 (Jave en mano integrados) - indicar nombre del proveedor del caso base de la oferta: XX (según nombres listado opcionales)	GL	1.00	5,579,298.85	5,579,298.85
2.2.2	HBS EDS STD 3 (Ver Opcionales)	GL			
2.2.3	Máquinas de Inspección OOG (Doble vista)	GL	2.00	295,513.33	591,026.66

Valorización según Adenda 2 del Contrato EPC: El sustento de la valorización de las inversiones directas se encuentra en (...) la Adenda N°2 del contrato EPC del documento referenciado; el importe asciende a **US\$ 79,842**, el cual se puede observar a continuación:

Figura 6. Página 131 Adenda N°2 al Contrato EPC

2.2	HBS & Máquinas OOG EDS STD 3 (Indicar en Opcionales)	GL			
	HBS EDS STD 3 (Jave en mano integrados) - indicar nombre del proveedor del caso base de la oferta: XX (según nombres listado opcionales)	GL			
	INSTALACIÓN E INTEGRACIÓN HBS EDS STD3 (Rapiscan Systems)	0	1.00	109,620.00	109,620.00
2.2.2	HBS EDS STD 3 (Ver Opcionales)	GL			
	Máquinas de Inspección OOG (Doble vista)	un	1.00	79,842.44	79,842.44

Por lo tanto, el importe total de las **inversiones directas del contratista (Inti Punku)** correspondería a la sumatoria de los importes del contrato EPC más la Adenda N°2 al contrato EPC, lo cual resulta en **US\$ 670,869**. (US\$ 591,027 + US\$ 79,842)

Es importante resaltar que estas líneas de dichos documentos no solo valorizan las máquinas de rayos X 927DX y 928DX; si no también toman en cuenta otros conceptos como la instalación, puesta en marcha, así como servidores y licencias, estaciones de trabajo, instalación e integración y demás costos asociados, los cuales se encuentran integrados en una sola línea dentro del monto total acordado.

Asimismo, es fundamental recalcar que no se cuenta con un desglose detallado de estos costos, ya que el contrato se rige bajo la modalidad de suma alzada. Este tipo de contrato establece un precio global fijo para el alcance total de la línea mencionada, sin diferenciar cada componente por separado. Sin embargo, considerando el importe total se obtendría un costo unitario de **US\$ 167,717** (US\$ 670,869 entre 4²).

De igual manera, para poder obtener una aproximación del desglose de costos, se ha consultado con el área especializada de LAP Proyecto, quien en base al expertise in-situ de las instalaciones de las máquinas han compartido el siguiente detalle:

Tabla 2. Desglose aproximado de máquinas 927DX y 928DX según área especializada

Concepto	%	Costo Total	Costo Unitario
Máquinas de Inspección OOG (Doble vista)		\$ 670,869	\$ 167,717
Máquinas Doble Vista	30%	\$ 201,261	\$ 50,315
Servidores y licencias	20%	\$ 134,174	\$ 33,543
Estaciones de Trabajo	13%	\$ 87,213	\$ 21,803
Canalizado	5%	\$ 33,543	\$ 8,386
Cableado de Fuerza y Control	4%	\$ 26,835	\$ 6,709
Cableado UTP	6%	\$ 40,252	\$ 10,063
Cableado Fibra óptica	6%	\$ 40,252	\$ 10,063
Tableros de Fuerza y Control	2%	\$ 13,417	\$ 3,354
Sistema de Respaldo UPS (Incluye Transformador de aislamiento y baterías)	2%	\$ 13,417	\$ 3,354
Instalación e Integración	12%	\$ 80,504	\$ 20,126

Adicionalmente, se asigna al costo total un porcentaje que considera las **inversiones indirectas del contratista (Inti Punku)**, los cuales incluyen aspectos relevantes como el diseño, los gastos generales y la utilidad de todo el contrato. Estos costos representan un **37.18%** para el contrato EPC (sustentado líneas arriba) y **33.05%** para la Adenda N°2 del contrato EPC.

Para sustentar este último porcentaje (33.05%), de manera análoga al contrato EPC, se aplica la misma metodología. Es decir, sumar los costos directos e indirectos del constructor según el contrato. El sustento se encuentra en la página 73 del expediente PM_3000_NF_FRM_ADP_NNA_PM_000267 Rev.2 donde se detallan todos los conceptos de costos directos e indirectos del proyecto de la Adenda N°2 al contrato EPC. Es necesario precisar que la sumatoria de los conceptos referentes a los puntos 1 al 4 del siguiente cuadro;

es decir, Edificio Terminal, Equipamiento Aeroportuario-Terminal, Airside y Landside asciende a US\$ 256,794,874 y ello corresponde a los costos directos totales de la Adenda N°2 al contrato EPC.

Figura 7. Resumen WP3 Adenda N°2 al contrato EPC

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

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

Por ende, luego de la aplicación de dichos porcentajes respecto a las inversiones indirectas, resultaría en los siguientes importes: **US\$ 810,790³** para el contrato EPC y **US\$ 106,227⁴** para la Adenda N°2 del contrato EPC. Por lo tanto, el importe total por considerar por las inversiones en las máquinas asciende a **US\$ 917,016** (US\$810,790 + US\$ 106,227).

Tras una revisión exhaustiva de los cálculos, se ha actualizado el importe total de la valorización de las 4 máquinas de rayos X (2 máquinas 927DX y 2 máquinas 928DX) y sus componentes esenciales (sic) inicialmente presentados, lo que ha generado un incremento en los importes de **US\$ 667,075⁵** a **US\$ 917,016**. Como se ha demostrado previamente, los valores se encuentran sustentados tanto en el Contrato EPC como en la Adenda N° 2 de dicho contrato.

² En cuanto a las unidades utilizadas para el cálculo del costo unitario, se consideran las 2 máquinas de rayos X Orion 927 DX más las 2 máquinas de rayos X Orion 928 DX conforme a lo entregado por el contratista Inti Punku y descrito en el Anexo 2 del proyecto de contrato de acceso remitido a los usuarios intermedios. Si bien los cuadros presentados arriba muestran inicialmente un total de 3 máquinas (2 incluidas en el contrato EPC y 1 en la Adenda N°2 al EPC), durante el desarrollo del proyecto se definió que serían 4 en total. Dado que se trata de un contrato a suma alzada, el valor total a pagar al contratista debería mantenerse. Sin embargo, no se descarta la posibilidad de que este solicite un pago extra por la máquina adicional que han instalado.

³ US\$ 591,027 x (1 + 37.18%)

⁴ US\$ 79,842 x (1 + 33.05%)

⁵ 2 Máquina de rayos X Orion 927DX (US\$ 333,537), 1 Máquina de rayos X Orion 928DX (Para equipamiento sobredimensionado Este) (US\$ 167,769) y 1 Máquina de rayos X Orion 928DX (Para equipamiento transferencia) (US\$167,769)"

[El énfasis es de origen.]

122. Como puede observarse, de acuerdo con lo señalado por el Concesionario, los montos de inversión proyectados por concepto de las máquinas de rayos X no solo comprenden la valorización de las máquinas como tal, sino que también toman en cuenta otros conceptos tales como la instalación y puesta en marcha, así como servidores y licencias, estaciones de trabajo, instalación e integración y entre otros costos asociados. Además, LAP menciona que los montos de inversión proyectados comprenden tanto los costos directos, esto es, el equipamiento y los activos asociados a su instalación y puesta en operación, como los costos indirectos, que incluyen aspectos tales como el diseño, los gastos generales y la utilidad del contratista.

123. Así, como se observa, la información proyectada por LAP presenta un mayor nivel de detalle respecto de los conceptos que intervienen en la implementación del equipamiento que formará parte de la Facilidad Esencial, y no únicamente la valorización de los equipos de rayos X como fue planteado por los Usuarios Intermedios en su propuesta, lo cual permite una mayor precisión respecto de las inversiones que deben reflejarse en el Cargo de Acceso, ya que este último debe recoger los costos económicos vinculados con la infraestructura que formará parte de la Facilidad Esencial.
124. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las proyecciones de inversiones relacionadas a las máquinas de rayos X adquiridas para el nuevo Terminal, teniendo en cuenta la información más actualizada a la fecha de la presente propuesta, de acuerdo con lo remitido por el Concesionario mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025. Al respecto, para el caso de la inversión en máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 (panel a de la tabla), de acuerdo con lo señalado por LAP, las valorizaciones se sustentan en el Contrato EPC, por lo que el porcentaje del costo indirecto aplicable es de 37,18%³¹. Por otro lado, para el caso de la inversión en máquinas de rayos X Orion 927 DX y Orion 928 DX (panel b de la tabla), de acuerdo con lo señalado por LAP, las valorizaciones se sustentan tanto en el Contrato EPC como en la adenda N° 2 al referido contrato, siendo que el porcentaje del costo indirecto del Contrato EPC es de 37,18% y el de la adenda N° 2 es de 33,05%³². Por tal motivo, para efectos de calcular el porcentaje del costo indirecto, calculará el promedio ponderado de dichos ratios, tomando como pesos los importes de inversiones directas del contratista tanto en el Contrato EPC como en la adenda N° 2, los cuales, de acuerdo con lo señalado por LAP, ascienden a USD 591 027 y USD 79 842, respectivamente; con ello, el porcentaje del costo indirecto para este caso se estima en 36,69%.

³¹ De acuerdo con LAP, dicho porcentaje se obtienen dividiendo el total de costos indirectos del contrato entre el total de costos directos del mismo (USD 169 812 105,93 / USD 456 689 355).

³² De acuerdo con LAP, dicho porcentaje se obtienen dividiendo el total de costos indirectos de la adenda N° 2 entre el total de costos directos de la misma (USD 84 858 461 / USD 256 794 874).

Tabla 23 Proyección de inversiones relacionadas a los equipos de inspección HBS en el nuevo Terminal (USD)

a) Inversión: Máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3		
concepto		USD
Costo Directo (a)		5 579 300
Máquinas RTT 110 EDS Estándar 3		1 673 790
Servidores y licencias		1 115 860
Estaciones de Trabajo		725 309
Canalizado		278 965
Cableado de Fuerza y Control		223 172
Cableado UTP		334 758
Cableado Fibra óptica		334 758
Tableros de Fuerza y Control		111 586
Sistema de Respaldo UPS		111 586
Instalación e Integración		669 516
Costo Indirecto (b)	Ratio: 37,18%	2 074 567
Costo Total (a+b)		7 653 867

b) Inversión: Máquinas de rayos X Orion 927 DX y Orion 928 DX		
concepto		USD
Costo Directo (a)		670 868
Máquinas RTT 110 EDS Estándar 3		201 261
Servidores y licencias		134 174
Estaciones de Trabajo		87 213
Canalizado		33 543
Cableado de Fuerza y Control		26 835
Cableado UTP		40 252
Cableado Fibra óptica		40 252
Tableros de Fuerza y Control		13 417
Sistema de Respaldo UPS		13 417
Instalación e Integración		80 504
Costo Indirecto (b)	Ratio: 36,69%	246 147
Costo Total (a+b)		917 015

Fuente: LAP. Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

125. Por otro lado, para el caso de las dos (2) máquinas que LAP manifiesta que procederán del actual Terminal³³, debemos señalar que, mediante el Memorando N° 0071-2025-GRE-OSITRAN, de fecha 19 de marzo de 2025, se efectuaron diversas consultas a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) relacionadas con inversiones en infraestructura y equipamiento que son materia del presente procedimiento. En particular, se solicitó a la GSF indicar si la reutilización de las máquinas “RTT 110 EDS Estándar 3” y “Orion 928DX” por parte del Concesionario es consistente con sus obligaciones contractuales respecto a la inversión en el nuevo Terminal. Al respecto, mediante el Memorando N° 00089-2025-JCA-GSF-OSITRAN, de fecha 04 de abril de 2025, la GSF dio respuesta a las consultas efectuadas, señalando, sobre este aspecto, lo siguiente:

“Caso Específico – Equipos de Seguridad (Anexo 4- Numeral 1)

5. Sobre el particular, es importante indicar que las máquinas RTT 110 EDS Estándar 3 y Orion 928DX que es parte del cálculo del Cargo de Acceso pertenecen al ámbito de equipos y maquinaria usada para resguardar la seguridad integral del Aeropuerto. Es así que, el propio contrato de concesión consigna la tratativa específica de acuerdo al Anexo 4.
6. El Anexo 4 está referido a los lineamientos y requerimientos de operación que el Concesionario deberá cumplir para la correcta operación del Aeropuerto en materia de seguridad integral, siendo que en el numeral 1 se establece la forma y oportunidad en la

³³ Específicamente, una (1) máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 y una (1) máquina de rayos X Orion 928DX.

que el Concesionario debe cumplir con (i) tener equipos adecuados para la función de seguridad y (ii) tiempo de operación, reemplazo o actualización, según sea el caso:

“1. El Concesionario estará en la obligación de implementar y/o mejorar los sistemas y equipos de seguridad necesarios para mantener adecuados niveles de eficacia y eficiencia en los servicios de seguridad del Aeropuerto durante las 24 horas del día, todos los días del año, durante la Vigencia de la Concesión. El equipo de seguridad deberá ser operado y mantenido adecuadamente con el fin de asegurar su correcto funcionamiento y deberá ser reemplazado o actualizado en un plazo máximo de tres (3) años con el fin de que esté al día con la constante actualización de la tecnología de los equipos de seguridad.”

(El subrayado es nuestro)

7. *Estando a lo anterior, en efecto, si las referidas máquinas fueron adquiridas por LAP en el año 2023, según las condiciones del Anexo 4, aún se encuentran vigentes bajo la acepción del plazo máximo de tres (3) años; por lo tanto, al comprobarse que se trata del mismo modelo de equipos de seguridad adquiridos para el Nuevo Terminal de Pasajeros, estos no tendrían impedimento en su traslado y reubicación, teniendo en cuenta su periodo de tres (3) años desde su adquisición.”*

[El énfasis es de origen.]

126. Como puede observarse, de acuerdo con el análisis de la GSF, el Contrato de Concesión del AIJC contendría en su Anexo 4 una disposición específica aplicable al caso de equipos de seguridad, referida a las condiciones de adquisición e instalación de dichos equipos, siendo que dicha disposición es de aplicación complementaria a lo señalado en el numeral 5.16 del referido Contrato. En particular, en el marco de dicha disposición, las máquinas “RTT 110 EDS Estándar 3” y “Orion 928DX” que fueron adquiridas por el Concesionario en 2023 se encontrarían habilitadas para su traslado al nuevo Terminal sin que ello contravenga con sus obligaciones contractuales respecto a la inversión en la nueva infraestructura. Por tanto, en atención a lo dispuesto en el Anexo 4 del Contrato de Concesión, corresponderá la inclusión de la inversión referida a los dos (2) equipos trasladados del Terminal actual al nuevo Terminal, así como la inversión asociada a su instalación, en el CAPEX del servicio.
127. No obstante, considerando que la instalación de dichos equipos tendrá lugar luego del cese de operaciones del antiguo Terminal, y por tanto no estarán operando a partir de la fecha de inicio del servicio en el nuevo Terminal, su inclusión en el flujo de caja descontado para efectos del cálculo del Cargo de Acceso tomará lugar en el año 1 de operación, y no en el año 0 como en el caso de los equipos que serán adquiridos específicamente para la nueva infraestructura. Asimismo, considerando que la inversión total incluye tanto el valor de los equipos como el costo de la instalación, para su inclusión en el flujo de caja descontado se considerará la información remitida por LAP en tanto representa la mejor información disponible sobre dicha inversión a la fecha de la presente propuesta.
128. Sobre este punto, cabe indicar que, en la propuesta del Concesionario, el valor de estos equipos fue calculado restando de su valor de adquisición inicial el monto correspondiente a dos años de depreciación lineal. Ello, debido a que, como indica LAP, los equipos fueron adquiridos e instalados en 2023 y, al ser trasladados al nuevo Terminal en 2025, para su incorporación en el Cargo de Acceso se debe consignar únicamente el valor de recuperación o valor neto contable de ambos equipos, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 24 Inversiones en máquinas de Rayos X “RTT 110 EDS Estándar 3” y “Orion 928DX” presentadas por LAP en su propuesta (USD)

Nombre del equipo	Valor de adquisición	Depreciación 2023-2024	Monto propuesto por LAP
Máquina de rayos X “RTT 110 EDS Estándar 3”	812 793	162 559	650 234
Máquina de rayos X “Orion 928DX”	73 252	14 650	58 602

Fuente: Propuesta de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

129. Cabe indicar que, para descontar el monto de depreciación lineal del valor de adquisición inicial de las máquinas, en la propuesta del Concesionario se consideró que los equipos poseían una vida útil de 10 años, con lo cual las máquinas que a ser trasladadas al nuevo Terminal “costarían” lo equivalente a su valor neto contable y poseerían una vida útil de ocho años (ya que los dos primeros años fueron utilizadas en el Terminal actual). Sin embargo, el Concesionario, a pesar de haber calculado el valor neto de depreciación de ambas máquinas, en su modelo les aplica a dichos equipos una vida útil de 10 años, y no de ocho, asumiendo que ambas máquinas fueron adquiridas como nuevas en el año en que se ponen en operación en el nuevo Terminal.
130. Por tal motivo, para efectos de incorporar la inversión en dichos equipos en el CAPEX del servicio, se considerará el valor neto contable de ambos equipos, esto es, el valor de adquisición menos la depreciación lineal acumulada, además de una vida útil de ocho años, en tanto las máquinas ya han operado por dos años en el antiguo Terminal. Del mismo modo, si bien las máquinas fueron adquiridas en el año 2023, dado que su traslado e instalación en la nueva infraestructura con posterioridad al inicio de operaciones del servicio conllevará una inversión adicional al valor del equipamiento, para efectos de la determinación del presente Cargo de Acceso ambas inversiones recibirán el tratamiento de inversiones proyectadas en tanto existe una relación de complementariedad entre sí, además de que estas tendrán lugar durante el año 1 de operación.
131. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las proyecciones de inversiones relacionadas a las dos (2) máquinas de rayos X (RTT 110 EDS Estándar 3 y Orion 928DX) provenientes del antiguo Terminal, así como sus respectivos costos de instalación, las cuales serán consideradas en el año 1 del flujo de caja descontado y tendrán una vida útil de 8 años.

Tabla 25 Proyección de inversiones relacionadas a las máquinas de rayos X trasladadas al nuevo Terminal (USD)

a) Inversión: Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3

Concepto	Valor de adquisición	Depreciación acumulada	Inversión neta
Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	812 793	162 559	650 234
Instalación			143 247
Inversión total			793 481

b) Inversión: Máquina de rayos X Orion 928 DX

Concepto	Valor de adquisición	Depreciación acumulada	Inversión neta
Máquina de rayos X Orion 928 DX	73 252	14 650	58 602
Instalación			24 398
Inversión total			83 000

Fuente: Propuesta de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

132. Cabe señalar que, en atención a la información solicitada por el Regulador, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025, el Concesionario brindó detalles respecto de la inversión en equipamiento destinado al servicio, señalando, entre otros aspectos, lo siguiente:

“ **2 detectores de trazas de explosivos ETD (inicio 2025)**

*El importe total de los Equipos de Detección de Trazas de Explosivos (ETD) está respaldado por la **orden de compra N°4400043611**, correspondiente a la adquisición de una serie de equipos para el proceso HBS. Estos equipos fueron solicitados en 2022 a la empresa Unlimited Systems e instalados a mediados del 2023. No forman parte del contrato EPC con Inti Punku. Se adjunta dicha orden en la presente carta, en la cual se especifica que el valor pagado por ambos equipos ETD es de **US\$ 32,186**.*

Cabe resaltar que, tal como se indicó en el memo M-GPF-GSC-2025-0006 titulado “Comentarios al Informe N°00011-2025-GRE-OSITRAN: 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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, se sustentó la inclusión en el modelo económico de las máquinas de rayos X instaladas recientemente (2023), a pesar de que provienen del terminal actual.

Siquiendo la misma lógica, los equipos ETD también deben ser considerados dentro de las inversiones del modelo económico, dado que se trata de equipos nuevos instalados en 2023. Estos equipos cumplen con los requisitos de tecnología y operatividad, generan eficiencia, optimizan recursos y garantizan el cumplimiento de las normativas de seguridad, contribuyendo a la sostenibilidad del sistema. Además, su exclusión supondría un impacto financiero, ya que obligaría a una inversión adicional innecesaria en nuevos equipos. Asimismo, influye en la determinación del cargo de acceso, pues si el regulador exigiera la adquisición de equipos completamente nuevos, sería necesario actualizar el cálculo del cargo para reflejar esta inversión adicional.

*Se considera metodológicamente adecuado aplicar una depreciación de 2 años (inicio de operaciones a mediados del 2025), dado que las máquinas fueron instaladas a mediados de 2023. Este criterio es consistente con el aplicado a las inversiones de la máquina RTT110, proveniente del actual Terminal de Pasajeros, presentada en la propuesta por el cargo de acceso al regulador. En consecuencia, el importe total asciende a **US\$ 25,729**, con un costo unitario de **US\$ 12,874**. A continuación, se presenta un resumen de lo expuesto:*

Tabla 3. Cuadro resumen de inversiones de equipos ETD (en US\$)

Equipos	Orden de Compra N° 4400043611	Importe total (depreciado)	Unidades	Costo Unitario
Detector de trazas de explosivos - ETD	32,186	25,749	2	12,874

Finalmente, se detallan a continuación las marcas y modelos de las máquinas ETD que serán trasladadas desde el terminal actual:

- ETD para Equipaje Sobredimensionado
 - Marca: Rapiscan
 - Modelo: Itemiser 4DX
 - Número de Serie: 24-5035
- ETD para Nivel 4 de Inspección
 - Marca: Rapiscan”

[El subrayado es nuestro.]

133. Como puede observarse, el Concesionario menciona que los equipos de Detección de Trazas de Explosivos (ETD) fueron adquiridos en 2022 e instalados en 2023 en el Terminal actual, presentando como sustento la orden de compra correspondiente. LAP manifiesta que dichos equipos ETD del Terminal actual deben ser considerados como parte de la Facilidad Esencial en el nuevo Terminal “*dado que se trata de equipos nuevos instalados en 2023*”. Así, el Concesionario indica que, para que dichas inversiones sean introducidas en el cálculo del Cargo de Acceso, debe descontarse una depreciación de dos (2) años al valor de adquisición en 2023.
134. Sobre el particular, debe señalarse que, en su propuesta presentada, el Concesionario solo manifestó su pretensión de traslado de las máquinas de rayos X “RTT 110 EDS Estándar 3” y “Orion 928DX”, dándose por entendido que el resto de los equipos propuestos corresponderían a nuevas adquisiciones, lo cual incluye a los equipos ETD, tal como se evidencia en la información presentada en su Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, de fecha 29 de octubre de 2024. Sin perjuicio de ello, debe señalarse que, respecto al traslado de dicho equipamiento, resulta también aplicable lo mencionado en párrafos previos respecto a la reubicación de equipos de seguridad del Terminal actual hacia el nuevo Terminal, además de que, para efectos de incorporar la inversión en dichos equipos en el CAPEX del servicio, se considerará el valor neto contable de ambos equipos y una vida útil de ocho años, en tanto las máquinas ya han operado por dos años en el antiguo Terminal. No obstante, su inclusión en el flujo de caja descontado tomará lugar en el año 0, esto debido a que, por las características físicas de los equipos, su traslado y puesta en operación en el nuevo Terminal implica una logística mínima en comparación con lo requerido en el caso de las máquinas de rayos X.
135. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las proyecciones de inversiones relacionadas a los equipos ETD, los cuales fueron ajustados por la depreciación lineal correspondiente a dos (2) años, manteniéndose el valor neto resultante en el año 0 del flujo de caja descontado; no obstante, se ajustó la vida útil pasando de 10 a 8 años.

Tabla 26 Proyección de inversiones relacionadas a los equipos ETD trasladados al nuevo Terminal (USD)

Concepto	Valor de adquisición	Depreciación acumulada	Inversión neta
Detector de trazas de explosivos - ETD (E. Sobredim)	16 093	3 219	12 874
Detector de trazas de explosivos - ETD (Nivel 4)	16 093	3 219	12 874
Inversión total			25 749

Fuente: LAP. Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

136. Tomando en cuenta lo anterior, en la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas a los equipos de inspección HBS. Cabe indicar que, para efectos de estimar la depreciación anual, se considerará a la inversión en equipos de inspección HBS bajo la categoría de Equipos.

Tabla 27 Inversiones directas relacionadas a los equipos de inspección HBS en el nuevo Terminal (USD)

Tipo de activo	Concepto	Nivel de inspección	Cantidad	Total (USD)	Ejecución (año)
Equipos	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	Nivel 1	3	7 653 867	Año 0
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Nivel 2	12		
	Estación de trabajo RTT 110 EDS - TMAS (Administrador)	Nivel 2	1		
	Estaciones de trabajo Orion 928DX (Workstation)	Nivel 2	2		
	Estación de trabajo Orion 928DX - TMAS (Administrador)	Nivel 2	1		
Equipos	Máquina de rayos X Orion 927DX	Nivel 3	2	917 015	Año 0
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Nivel 3	2		
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Nivel 4	1		
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Nivel 4	1		
	Estaciones de trabajo RTT 110 EDS (Workstation)	Nivel 4	1		
	Estaciones de trabajo Orion 927DX (Workstation)	Nivel 4	1		
	Máquina de rayos X Orion 928DX	Equipaje Sobredimensionado	1		
	Máquina de rayos X Orion 928DX	Equipaje Transferencia	1		
Equipos	Máquina de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3 (inc. instalación)	Nivel 1	1	793 481	Año 1
Equipos	Máquina de rayos X Orion 928 DX (inc. instalación)	Equipaje Sobredimensionado	1	83 000	Año 1
Equipos	Detector de trazas de explosivos - ETD	Equipaje Sobredimensionado	1	25 749	Año 0
	Detector de trazas de explosivos - ETD	Nivel 4	1		
Total				9 473 112	

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

137. En el caso de las Inversiones Indirectas, el monto de inversión proyectado por LAP, al igual que en el caso de las Inversiones Directas, fue determinado en función de las Fases 1A y 1B para los años 2024 y 2025³⁴. Sin embargo, como se indicó anteriormente, teniendo en cuenta que la prestación del servicio tendrá lugar en el año 2025, resulta razonable considerar dicho monto proyectado el año 0 del flujo de caja descontado puesto que, para la fecha de inicio del uso de la Facilidad Esencial, dichas inversiones deberán estar listas para ser provistas a los Usuarios Intermedios.
138. Respecto al procedimiento efectuado por LAP para su proyección, en el sustento presentado se indica que, en primer lugar, se estimó un porcentaje de incidencia del CAPEX Directo a partir de la proporción de inversión que representa el Terminal de Pasajeros sobre el CAPEX Total Directo del proyecto de ampliación del AIJC, el cual incluye el Terminal de Pasajeros, el *Airside* (Lado Aire) y el *Landside* (Lado Tierra). A partir de ello, se procedió a determinar un porcentaje de incidencia de la inversión específica en inspección de equipaje HBS aplicable a cada grupo de Inversión Directa (áreas y equipos). Finalmente, se aplicaron tanto los porcentajes de incidencia específica en inspección de equipaje HBS como el porcentaje de incidencia del CAPEX Directo sobre el importe total del CAPEX Indirecto, el cual está compuesto por los conceptos de “*Project Management Office (PMO)*”, “*Corporate & Others*” y “*Master Planning*”³⁵. Cabe indicar que, debido a la aplicación de los porcentajes de incidencia de la inversión específica sobre cada grupo de Inversión Directa (áreas y equipos), la inversión indirecta proyectada también se subdivide en áreas y equipos.
139. Sobre el particular, con relación a dicho monto de inversión, en la presente Propuesta se tomará el monto proyectado por LAP, previo ajuste en los porcentajes de incidencia específica en inspección de equipaje HBS sobre la base de las inversiones directas determinadas anteriormente, en tanto que, a la fecha de elaboración del presente informe, no se dispone de la información necesaria para validar tanto los montos totales del proyecto de ampliación del AIJC como los criterios aplicados para su obtención a través del uso de *drivers*, por encontrarse dicho proyecto en curso. Asimismo, para efectos de estimar la depreciación anual, dado que la inversión indirecta proyectada también se subdivide en áreas y equipos, se considerará la misma categorización que fue asignada a

³⁴ En la Propuesta de los Usuarios Intermedios se cuestiona que, en la propuesta presentada por LAP en la etapa de negociaciones, el Concesionario propuso un factor de 15,6% por costos indirectos en las inversiones. Al respecto, dado que en la Propuesta presentada por LAP en el marco del procedimiento de Emisión de Mandato de Acceso no se observa la aplicación de dicho criterio, no es posible verificar lo señalado por los Usuarios Intermedios.

³⁵ En el Anexo 4 del presente informe se encuentra la explicación remitida por LAP respecto a dichos conceptos.

dichos grupos en el caso de las Inversiones Directas. En la siguiente tabla se detallan las inversiones indirectas proyectadas.

Tabla 28 Inversiones Indirectas vinculadas al servicio en el nuevo Terminal (USD)

Concepto	% Incidencia	Total (USD)
Capex Total Indirecto (USD)		246 737 596
<i>Project Management Office (PMO) (USD)</i>		151 705 455
<i>Corporate & Others (USD)</i>		93 956 133
<i>Master Planning (USD)</i>		1 076 008
Capex Directo (USD)		1 539 762 037
<i>Airside</i>		349 927 657
<i>Landside</i>		1 085 867 884
<i>Contingency</i>		103 966 496
Monto de inversión Terminal (Inversión Oficinas del Terminal) (USD)		434 429 418
Incidencia Capex Directo (%)	28,21%	
Capex Directo (USD)		69 614 699
<u>Inversión indirecta:</u>		
Infraestructura Inspección Equipaje HBS - Cuarto de Inspección Fase 1A	0,11%	79 212
Equipos Inspección Equipaje HBS - Máquinas Rayos X Fase 1A	1,97%	1 373 432
Inversiones indirectas vinculadas al servicio		1 452 644

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

140. 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.
141. En respuesta, mediante el Memorando N° 01308-2025-GSF-OSITRAN del 26 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización remitió información sobre el monto de las inversiones del proyecto de ampliación del AIJC que, a la fecha, han concluido con el procedimiento de reconocimiento de inversiones. Sobre el particular, en la información remitida, se observa que LAP solicitó un reconocimiento de inversiones ascendente a USD 663 797 756, de los cuales el Ositrán solamente ha reconocido un monto de USD 602 395 813, lo cual equivale al 90,75% (conforme al detalle presentado en el Anexo 1 del Informe N° 0124-2025-GRE-OSITRAN):

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

142. 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.
143. 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 2025³⁶. En la siguiente tabla se presenta el detalle de las inversiones luego del ajuste efectuado.

Tabla 29 Inversiones proyectadas, ajustadas por el porcentaje de reconocimiento de inversiones (USD)

Tipo de Activo	Descripción	% Reconocimiento	Año 0	2025
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 2	90,75%	258 578	
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 4	90,75%	190 020	
Equipos	Máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	90,75%	6 945 884	720 084
Equipos	Máquinas de rayos X Orion 927DX y Orion 928DX	90,75%	832 191	75 323
Equipos	Detectores de trazas de explosivos - ETD	90,75%	23 367	
Infraestructura	Inversión indirecta: Infraestructura Inspección Equipaje HBS	90,75%	71 885	
Equipos	Inversión indirecta: Equipos Inspección Equipaje HBS	90,75%	1 246 390	
Total Activo, Inversiones			9 568 315	795 407

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

144. Finalmente, respecto al cálculo de la depreciación, LAP ha considerado que las inversiones clasificadas como Equipos deben depreciarse considerando una vida útil de diez (10) años, en tanto las inversiones clasificadas como Infraestructura deben depreciarse considerando una vida útil equivalente al plazo existente entre el año de ejecución de la inversión y la fecha máxima de vigencia de la Concesión (febrero de 2041). Por su parte, los Usuarios Intermedios han considerado una vida útil de diez (10) años para equipos y una vida útil de treinta (30) años para los activos de infraestructura. Al respecto, los Usuarios Intermedios alegan que, al ser una depreciación económica lo relevante es que el activo continúe en uso, toda vez que la infraestructura que es materia de análisis continuará operando más allá de la terminación del plazo de la concesión, por lo que los equipos e infraestructura continuarán siendo utilizadas por cualquier otro operador que gestione el AIJC. En consecuencia, a criterio de los Usuarios Intermedios, el período de vida útil de los diferentes activos que se forman parte del servicio no debe limitarse al período de la concesión, porque ello implicaría asumir que el terminal cierra cuando finaliza la concesión.
145. Sobre el particular, respecto a lo señalado por los Usuarios Intermedios, debe mencionarse que el Contrato de Concesión del AIJC se suscribió bajo la modalidad autosostenible o autofinanciada, lo que implica que el inversionista asume íntegramente el riesgo de demanda, siendo que la recaudación por los servicios que presta a los usuarios debe permitirle cubrir los costos de operación y mantenimiento, la recuperación de inversiones, el pago del servicio de la deuda y el costo de oportunidad de sus accionistas durante el período de vigencia del Contrato.
146. Conforme lo señala el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362³⁷, al vencimiento del plazo del Contrato de Concesión, la Concesión revierte al Estado Peruano de manera transitoria hasta suscribir un nuevo Contrato de Concesión, por lo que a la fecha de vencimiento de la Concesión del AIJC, LAP perderá el derecho a percibir ingresos derivados de la gestión del Aeropuerto. Aunque el Contrato de Concesión garantiza que el Concesionario recupere a valor contable el saldo de las inversiones pendientes de

³⁶ 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.

³⁷ Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos:

"Artículo 61.- Caducidad y Liquidación

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

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

depreciación, ello no implica necesariamente que el Concesionario pueda considerar periodos de recuperación de sus inversiones superiores al plazo de concesión³⁸.

147. 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 fijo³⁹ 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.
148. En ese sentido, en la presente Propuesta, para el caso de las inversiones clasificadas como Infraestructura, se considera que la vida útil se encuentra dentro del plazo de vigencia de la Concesión, tomando como periodo máximo para la depreciación al periodo de vigencia de la Concesión, pues en el marco de los esquemas de Asociaciones Públicas Privadas, es durante ese periodo en que las concesiones autofinanciadas deben recuperar sus inversiones⁴⁰. 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 consideradas en el año 0 del flujo de caja descontado tendrán una vida útil de 15,88 años⁴¹.
149. Por su parte, en el caso de las inversiones clasificadas como Equipos se les considera una vida útil de diez (10) años, lo cual coincide con la vida útil propuesta por las partes.
150. Con todo ello, en la siguiente tabla se presenta el flujo de inversiones consideradas para el cálculo de la presente Propuesta. Al respecto, nótese que el valor de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (29 de marzo de 2030) asciende a USD 5 254 246, el cual es resultado de detraer la depreciación acumulada al final del horizonte de evaluación al valor de la inversión bruta acumulada.

³⁸ 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.
(...)"

³⁹ En el siguiente enlace se puede consultar la Cuenta General de la República al 31/12/2023. En la página 157 se aprecia que la infraestructura del AIJC forma parte del activo fijo del Estado Peruano: https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/Cuenta_General_Republica_2023.pdf (última revisión: 17 de enero de 2025).

⁴⁰ 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.*".

⁴¹ Esto es, considerando que la vida útil de dichos activos comprende el periodo que va desde el 30 de marzo de 2025 hasta el 13 de febrero de 2041.

Tabla 30 CAPEX proyectado para el servicio en el nuevo Terminal (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de activos de capital	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	9 568 315	795 407	0	0	0	0	0
Valor de Recupero	0	0	0	0	0	0	5 254 246
Depreciación y amortización		711 518	1 036 986	1 036 986	1 036 986	1 036 986	250 013

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

151. Cabe indicar que, teniendo en cuenta que el inicio de operaciones de la Facilidad Esencial que es materia de análisis se programó para el 30 de marzo de 2025, la proyección de la depreciación y amortización para el 2025 se encuentra ajustada por el número de días en que la Facilidad Esencial se encontrará en funcionamiento en dicho año⁴². Asimismo, considerando que la vigencia del Cargo de Acceso será hasta el 29 de marzo de 2030, la proyección de la depreciación y amortización para el 2030 se encuentra ajustada por el número de días en los que estará vigente dicha contraprestación⁴³.

III.2.5. Régimen tributario

III.2.5.1. Impuesto a la renta

152. 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 31 Impuesto a la renta proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

Año	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ingresos Brutos	4 001 848	5 688 632	6 013 772	6 350 054	6 713 621	1 711 767
Gastos Operativos y Pagos al Estado	-2 467 100	-3 466 631	-3 637 230	-3 813 814	-4 003 832	-1 013 828
Depreciación y Amortización	-711 518	-1 036 986	-1 036 986	-1 036 986	-1 036 986	-250 013
Utilidad Neta	823 230	1 185 014	1 339 556	1 499 254	1 672 803	447 925
Pago de IR	213 216	306 919	346 945	388 307	433 256	116 013

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2.5.2. Impuesto General a las Ventas

153. 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.
154. 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.

⁴² En este caso, el ajuste se realiza multiplicando la depreciación anual proyectada para el 2025 por (365-31-28-29)/365.

⁴³ En este caso, el ajuste se realiza multiplicando la depreciación anual proyectada para el 2030 por año por (31+28+29)/365.

Tabla 32 IGV proyectado, periodo 2025-2030 (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial	0	-1 722 297	-1 241 348	-347 296	0	0	0
IGV Neto	-1 722 297	480 949	894 052	949 836	1 007 508	1 070 011	274 015
IGV Ingresos	0	720 333	1 023 954	1 082 479	1 143 010	1 208 452	308 118
IGV Egresos - OPEX	-1 722 297	-143 173	0	0	0	0	0
IGV Egresos - CAPEX	0	-96 211	-129 901	-132 643	-135 502	-138 441	-34 103
Crédito Fiscal Final	-1 722 297	-1 241 348	-347 296	0	0	0	0
Pago IGV	0	0	0	602 541	1 007 508	1 070 011	274 015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

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

III.2.7. Flujo de caja económico

156. 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 33 Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Número de pasajeros que facturan equipaje		4 457 903	6 336 915	6 699 109	7 073 713	7 478 713	1 906 842
<i>Cargo de acceso por pasajero que factura equipaje</i>		<i>0,90</i>	<i>0,90</i>	<i>0,90</i>	<i>0,90</i>	<i>0,90</i>	<i>0,90</i>
Ingresos Brutos Total		4 001 848	5 688 632	6 013 772	6 350 054	6 713 621	1 711 767
Retribución al Estado	46,511%	-1 861 300	-2 645 840	-2 797 065	-2 953 473	-3 122 572	-796 160
Aporte por Regulación	1,00%	-40 018	-56 886	-60 138	-63 501	-67 136	-17 118
Ingresos Netos		2 100 530	2 985 906	3 156 569	3 333 080	3 523 913	898 489
Costo Directo		-440 668	-594 980	-607 536	-620 631	-634 093	-156 202
Costo Indirecto		-8 119	-10 961	-11 193	-11 434	-11 682	-2 878
Costo No Imputable		-116 995	-157 964	-161 298	-164 774	-168 349	-41 471
Total Costos de Operación		-565 782	-763 905	-780 026	-796 840	-814 124	-200 551
Net IGV	-1 722 297	480 949	894 052	949 836	1 007 508	1 070 011	274 015
Pago de IGV	-	-	-	-602 541	-1 007 508	-1 070 011	-274 015
Pago de IR	-	-213 216	-306 919	-346 945	-388 307	-433 256	-116 013
Flujo de Caja Operativo	-1 722 297	1 802 480	2 809 134	2 376 893	2 147 933	2 276 533	581 926
Base de activos existentes	-	-	-	-	-	-	-
Plan de inversiones	-9 568 315	-795 407	-	-	-	-	-
Recuperación Inversión	-	-	-	-	-	-	5 254 246
Flujo de Caja Económico	-11 290 612	1 007 073	2 809 134	2 376 893	2 147 933	2 276 533	5 836 171

WACC	9,77%
VAN	-

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

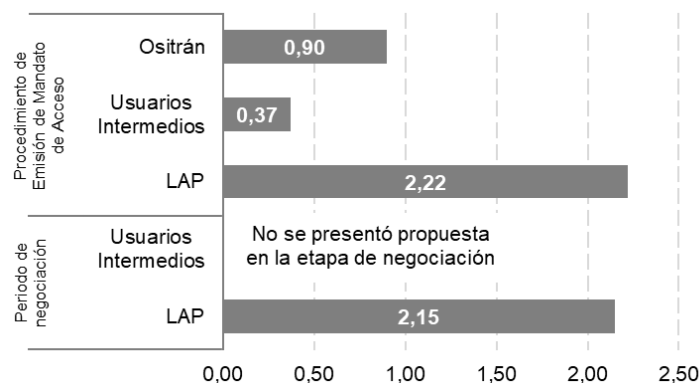
III.2.8. Cargo propuesto

158. 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 (Sistema de Inspección de

Equipaje en Bodega – HBS) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 0,90 por pasajero que factura equipaje (sin IGV), el cual se encontrará vigente por cinco (5) años.

159. Cabe señalar que dicho monto se encuentra dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 1 Propuestas de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS en el AIJC (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

160. 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”.

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

IV. ANÁLISIS DE LOS COMENTARIOS A LA PROPUESTA DEL OSITRÁN

163. 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 hábiles⁴⁴; precisando que dichos comentarios u objeciones no tendrán efectos vinculantes para el Ositrán, y que en caso de que las partes no remitan comentarios al Regulador dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el proyecto.
164. En el presente caso, el Concesionario, a través del Informe N° M-GPF-GALG-2026-0004 adjunto a la Carta N° C-LAP-GALG-2026-0025 recibida el 21 de enero de 2026, remitió sus comentarios a la propuesta del Regulador contenida en el Anexo 2 del Informe N°

⁴⁴ 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.

00124-2025-GRE-OSITRAN, los cuales se circunscriben a las inversiones en infraestructura (áreas).

165. Por otro lado, mediante diversas comunicaciones recibidas entre el 02 y 04 de febrero de 2026, las líneas aéreas Latam Airlines, Air Europa, American Airlines, Aero México, Plus Ultra, United Airlines y SKY Airlines remitieron el documento “Comentarios a la propuesta de Cargo de Acceso para el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez” de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), los cuales se circunscriben a las inversiones proyectadas y el IGV.
166. A continuación, se analiza cada uno de los comentarios recibidos de las partes.

a) Comentarios del Concesionario

a.1) Sobre las inversiones en infraestructura (áreas)

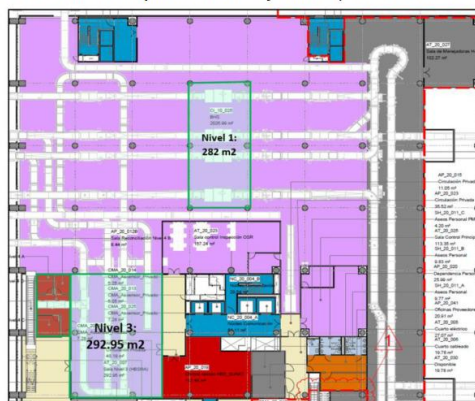
167. LAP indica que la TUUA no cubre de manera exclusiva la operación de los Cuartos de Inspección ubicados en los Niveles 1 y 3 del terminal. Según LAP, en el nivel 1 se dispone de un área exclusiva para albergar las máquinas de inspección y llevar a cabo los procedimientos de control del equipaje; mientras que en el nivel 3 existe un espacio reservado únicamente para la operación de HBS donde se realizan controles adicionales que no forman parte del servicio cubierto por la TUUA. Así, LAP propone la incorporación de inversiones en áreas por 282 m² correspondientes al nivel 1 y 292,95 m² correspondientes al nivel 3. En particular, el Concesionario señala lo siguiente:

“El regulador afirma que el Sistema de Despacho de Equipaje (BHS) está retribuido a través de la TUUA y cubre el traslado del equipaje desde los counters de check-in hasta la aeronave, sin embargo, esta retribución no cubre de manera plena ni exclusiva la operación de los Cuartos de Inspección ubicados en los Niveles 1 y 3 del terminal.

*En el Nivel 1 se ha creado un área específicamente destinada al **Cuarto de Inspección**, la cual alberga exclusivamente las máquinas y la operación necesaria para los procedimientos de control del equipaje. Esta área fue diseñada de manera independiente de las fajas del BHS y su existencia no depende ni se solapa funcionalmente con la circulación del equipaje sobre las fajas transportadoras, por lo que la inversión asociada a este espacio es directamente atribuible a la prestación del servicio. De hecho, LAP propone un área más acotada a la inicialmente presentada en la propuesta tarifaria que corresponde a **282 m²** y solo corresponde al espacio ocupado por los equipos.*

*En el Nivel 3, aunque algunas áreas también se superponen con las fajas transportadoras del BHS, existe un espacio claramente delimitado y reservado específicamente para la operación de HBS, donde se realizan controles adicionales que no forman parte del servicio cubierto por la TUUA, por lo tanto, se deben incluir la totalidad de los **292.95 m²** de área destinada al **Cuarto de Inspección** presentada:*

Áreas de Cuartos de Inspección Nivel 1 y Nivel 3 (zona sombreada de verde)



En conclusión, la inclusión de las inversiones relacionadas a las áreas de los Cuartos de Inspección del Nivel 1, donde se encuentran exclusivamente las máquinas y se desarrolla la operación directa, y del Nivel 3, donde se dispone un espacio reservado para la operación de HBS, es plenamente justificada desde los puntos de vista técnico y operativo.”

[El énfasis es de origen.]

168. Al respecto, debe recordarse que, tal como se indicó en la Propuesta del Ositrán, en el caso de la proyección de inversiones para la categoría “Cuartos de Inspección”, si bien estas forman parte del sistema HBS en tanto corresponden a las áreas en donde tienen lugar las actividades de inspección -que van desde el nivel 1 al nivel 4-, para efectos de delimitar el alcance de dichas inversiones dentro del servicio, se debe tener en cuenta lo siguiente:

- El Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que el Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones son servicios cubiertos por la TUUA⁴⁵. Así, dicha tarifa cubre tanto el Sistema de Despacho de Equipaje (BHS) como las áreas de operaciones asociadas al referido despacho de equipaje, entendiéndose que tales áreas corresponden al espacio en el cual se encuentra el sistema BHS (fajas transportadoras).
- En el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN⁴⁶ se indicó que los sistemas BHS y HBS funcionan de manera integrada; no obstante, debe tenerse en cuenta que cada sistema les permite a los Usuarios Intermedios la prestación del servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, tanto en lo referente al despacho (sistema BHS) como la inspección (sistema HBS) del equipaje en bodega. Así, el Sistema HBS comprende tanto los equipos de rayos X (Nivel 1 y Nivel 3) como los operadores de inspección visual y apertura (Nivel 2, Nivel 4 y Nivel 5), en tanto que el sistema BHS se constituye por las fajas transportadoras que trasladan el equipaje desde los mostradores de Check-In hacia los niveles de inspección por rayos X o el carrusel de entrega a las aeronaves.
- Según lo sustentado por LAP en su propuesta, la categoría “Cuartos de Inspección” forma parte del sistema HBS al corresponder a las áreas en donde tienen lugar las actividades de inspección, que van desde el nivel 1 al nivel 4. Sin embargo, al contrastar la asignación de espacios presentada por LAP con lo señalado en el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión -el cual indica que la TUUA financia el Sistema de Despacho de Equipaje y las áreas físicas que el referido sistema ocupa para dicho traslado-, se observó que, en el caso particular de los Cuartos de Inspección correspondientes a los niveles 1 y 3, las

⁴⁵ Apéndice 1 del Anexo 5.-

“1. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA)

1.2. Instalaciones y servicios Aeroportuarios vinculados a la TUUA

La Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto está relacionada con los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal aéreo durante las formalidades de despacho de pasajeros, equipajes, carga y correo; y son los que se señalan a continuación:

→ Embarque/Desembarque de Pasajeros

• (...)

• Sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones

(...)

Todos estos servicios son con cargo a la TUUA.”

[El subrayado es nuestro.]

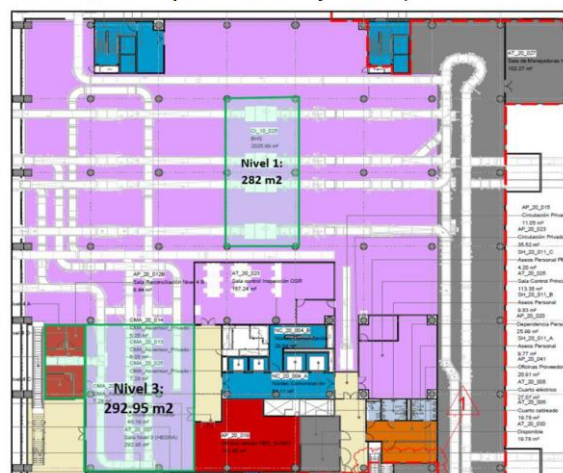
⁴⁶ Informe mediante el cual el Regulador se pronunció sobre el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso en favor de LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERÚ S.A. con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, estableciendo las condiciones y Cargo de Acceso correspondientes.

áreas asignadas se superponen con el área de operaciones del Sistema de Despacho de Equipaje (BHS) que se encuentra retribuido por la TUUA. De este modo, se concluyó que los espacios correspondientes a los Cuartos de Inspección de los niveles 1 y 3 se encuentran financiados con la TUUA, de conformidad con el Apéndice 1 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

169. Así, sobre la base de lo anterior, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso en la Propuesta del Ositrán se consideró excluir los metrajes de los Cuartos de Inspección de los niveles 1 y 3, toda vez que, de acuerdo con el principio económico establecido en el literal g) del artículo 26 del REMA, en la determinación de los Cargos de Acceso debe evitarse que estos cubran costos ya pagados por la prestación de servicios finales.
170. Sin embargo, en sus comentarios, LAP alega que la TUUA no cubre total ni exclusivamente la operación de los Cuartos de Inspección de los niveles 1 y 3, y que la inclusión de las inversiones relacionadas con dichas áreas se encontraría plenamente justificada desde el punto de vista técnico y operativo. En particular, el Concesionario manifiesta que:
 - En el caso del Nivel 1, se cuenta con un área de 282 m² que alberga exclusivamente las máquinas y la operación necesaria para los procedimientos de control del equipaje, cuyo diseño se realizó de manera independiente a las fajas del sistema BHS y cuya existencia no depende ni se solapa funcionalmente con la circulación del equipaje sobre las fajas transportadoras. Por ello, la inversión asociada a dicho espacio sería directamente atribuible a la prestación del servicio. Además -señala LAP-, dicha área (282 m²) sería inferior al área propuesta inicialmente y solo correspondería al espacio ocupado por los equipos.
 - En el caso del Nivel 3, aunque algunas áreas se superponen con las fajas del sistema BHS, se cuenta con un espacio delimitado y reservado específicamente para la operación del sistema HBS, en el cual se realizan controles adicionales que no forman parte del servicio cubierto por la TUUA. Por ello, se deben incluir la totalidad del área propuesta inicialmente (292,95 m²).
171. Adicionalmente, como parte de sus comentarios, el Concesionario adjuntó la siguiente ilustración en donde resalta la delimitación de las áreas que, en su opinión, deberían ser consideradas para efectos de la determinación del Cargo de Acceso:

Ilustración 3 Delimitación de las áreas de los niveles 1 y 3, de acuerdo con los comentarios presentados por el Concesionario

Áreas de Cuartos de Inspección Nivel 1 y Nivel 3 (zona sombreada de verde)

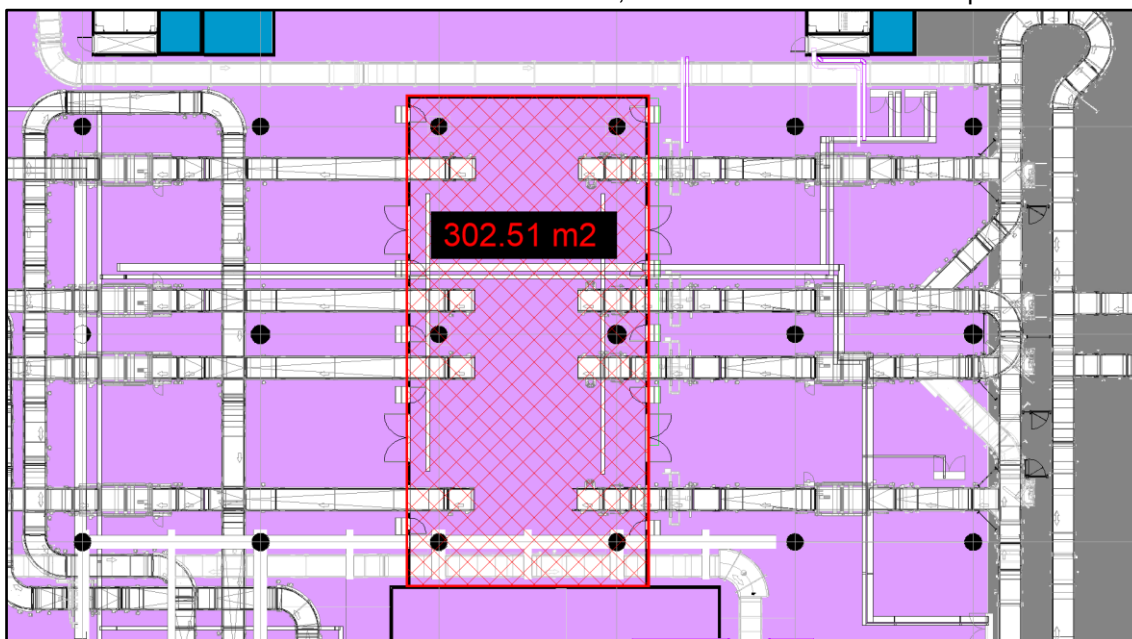


Fuente: Informe N° M-GPF-GALG-2026-0004, adjunto a la Carta N° C-LAP-GALG-2026-0025 del 21.01.2026.

172. Al respecto, debe indicarse que, debido a que la ilustración que acompaña los comentarios

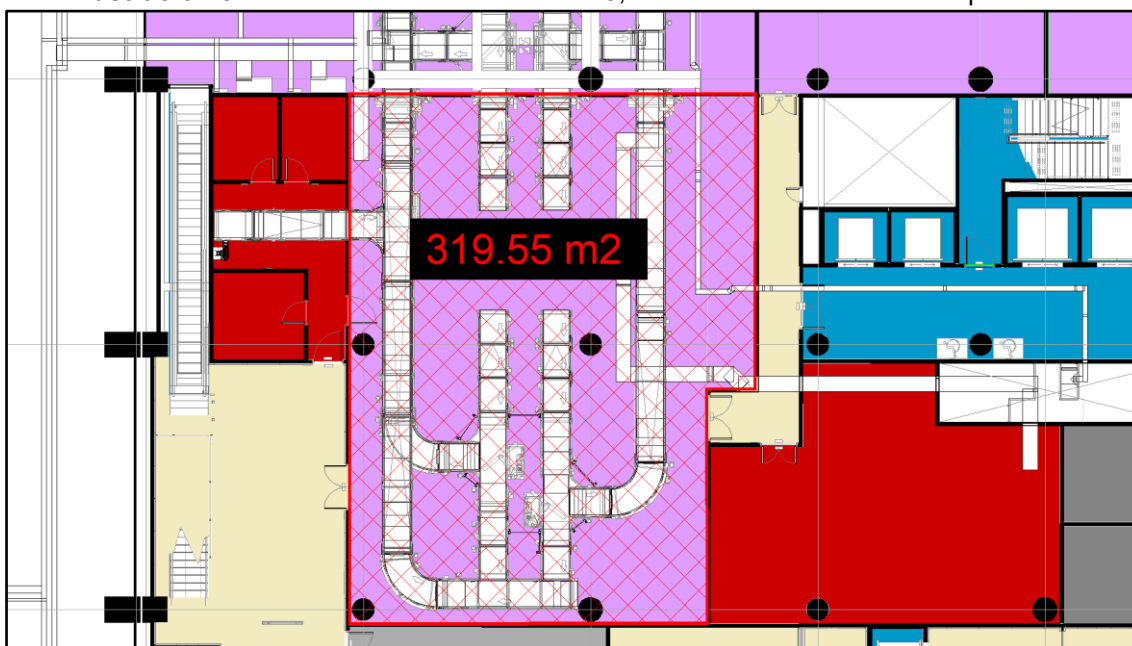
presentados no permite la adecuada verificación de las características de la infraestructura analizada, mediante el Oficio N° 00051-2026-GRE-OSITRAN, se le requirió a LAP, entre otros puntos, remitir las imágenes de las referidas áreas, en formato DWG (AutoCAD). En atención a ello, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0043, recibida el 03 de marzo de 2026, LAP remitió el archivo “NIVEL_1_Y_NIVEL_3.dwg”. Sin embargo, en la referida comunicación, LAP manifestó además que, conforme a la información presentada, las áreas correctas de los niveles 1 y 3 de inspección serían de 302,51 m² y 319,55 m², respectivamente. En las siguientes ilustraciones puede apreciarse con mayor detalle la delimitación de las áreas de los niveles 1 y 3, de acuerdo con lo señalado por el Concesionario.

Ilustración 4 Delimitación del área del nivel 1, de acuerdo con lo señalado por LAP



Fuente: Archivo “NIVEL_1_Y_NIVEL_3.dwg”, adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0043 del 03.03.2026.

Ilustración 5 Delimitación del área del nivel 3, de acuerdo con lo señalado por LAP



Fuente: Archivo “NIVEL_1_Y_NIVEL_3.dwg”, adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0043 del 03.03.2026.

173. Teniendo en cuenta todo ello, respecto a lo señalado por LAP para el caso del Nivel 1, debe indicarse lo siguiente:

- En el Anexo 1.1 Requerimientos Técnicos del Empleador (TER.01) del Contrato “Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)”⁴⁷ se detallan, entre otros aspectos, las características del proceso de inspección de equipajes en el nuevo Terminal. En particular, en el numeral “8.9.6.3 Inspección de equipajes de bodega (HBS)” se indica lo siguiente:

“En la nueva terminal, el proceso de inspección de equipajes de bodega será operado por 2 usuarios:

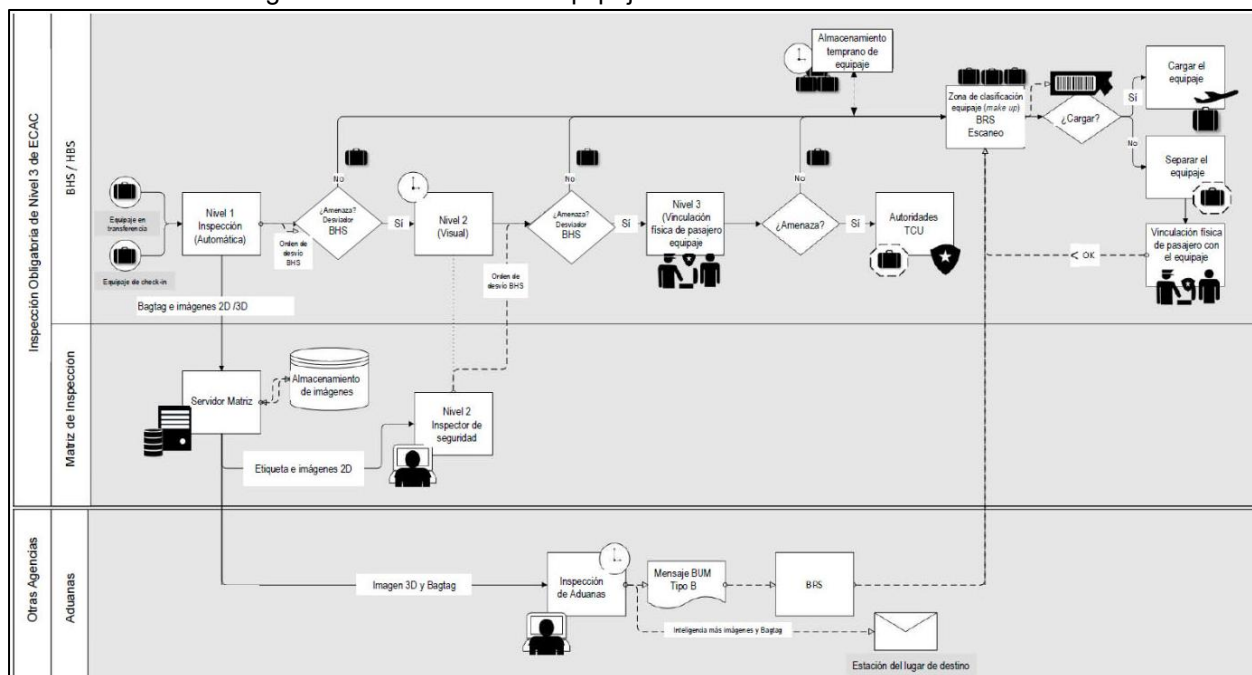
- *Seguridad de LAP (AVSEC): principalmente en materia de explosivos. Este proceso será realizado vía un proveedor de servicio de seguridad certificado y contratado por las aerolíneas debido a la responsabilidad del transporte de equipaje a bordo de sus aeronaves.*
- *Aduanas: principalmente en materia de drogas, contrabando y reliquias históricas. Este proceso de inspección se realizará de manera paralela a la inspección AVSEC. Por lo tanto, el contratista debe asegurarse de que los sistemas integrados BHS / HBS permitan las operaciones de inspección en paralelo por parte de Aduanas del 100% de los equipajes procesados.*
- *Además de aduanas, participan otras autoridades como la policía (armas y otro contrabando) y cultura (reliquias históricas). Estos cuerpos son requeridos en caso de detección por parte de AVSEC y Aduanas en sus procesos de inspección.”*

[El subrayado es nuestro.]

- Asimismo, en el referido numeral, se presenta el siguiente diagrama que permite ilustrar el recorrido del equipaje en los vuelos de salida en el nuevo Terminal. Al respecto, nótese que dicho diagrama permite identificar los diferentes niveles comprendidos en el Sistema HBS, tanto los concernientes a equipos de rayos X (lo cual involucra al nivel 1) como los operadores de inspección visual y apertura.

⁴⁷ Contenido en el archivo “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf”, adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187.

Ilustración 6 Diagrama del recorrido del equipaje en vuelos de salida en el nuevo Terminal



Fuente: Contrato “Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos” (WP3) - Anexo 1.1 Requerimientos Técnicos del Empleador (TER.01) [Página 1102 del documento “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf”, adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, de fecha 02.12.2024].

- En línea con lo anterior, en el numeral “8.9.6.3.1. Detección de explosivos: Niveles de revisión” del referido Anexo 1.1, se describen con mayor detalle los distintos niveles comprendidos en el Sistema HBS. En el caso particular del Nivel 1, en dicho numeral se señala lo siguiente:

“8.9.6.3.1. Detección de explosivos: Niveles de revisión”

La detección de explosivos es el primer proceso que se sigue de principio a fin. Se trata del principal proceso de liberación de equipaje, dado que, de ser fallido, puede poner en riesgo la vida y contravenir el anexo 17 de la ICAO.

De acuerdo con la ECAC 3, el equipaje ingresa al proceso en el nivel 1 de la inspección. En este punto, una máquina de tomografía computarizada toma imágenes 2D y 3D que se transmiten al servidor matriz y son almacenadas junto con la información de la etiqueta del equipaje, en un servidor de imágenes (una base de datos de las imágenes).

- *Nivel 1. En el nivel 1, el análisis del 100 % de las imágenes se obtiene automáticamente mediante algoritmos del escáner CT. Mediante algoritmos, el escáner puede identificar potencial amenaza causada por materiales detectados de explosivos dentro de cada equipaje:*
 - *si no se detecta ninguna amenaza, entonces el BHS permite que el equipaje pase a través del sistema de clasificación hacia el patio de equipajes al vuelo;*
 - *si se sospecha de alguna amenaza, el BHS desvía el equipaje hacia el siguiente nivel de inspección (nivel 2); por lo general, de 20% a 30 % del equipaje se envía al nivel 2;*

(...)

[El subrayado es nuestro.]

- Ahora bien, como se detalló anteriormente, LAP manifiesta que en el Nivel 1 se dispone de un área de 302,51 m² que alberga exclusivamente las máquinas y la operación necesaria para los procedimientos de control del equipaje. Sin embargo, de la descripción presentada previamente con relación al proceso de inspección de equipajes, se desprende que, dentro del proceso de inspección de equipajes en el nuevo Terminal, las tareas asociadas al Nivel 1 son llevadas a cabo de manera automática mediante los algoritmos del escáner de tomografía computarizada (CT), siendo que, en caso el algoritmo detecte alguna amenaza, el equipaje será desviado al siguiente nivel de inspección (Nivel 2) en donde intervendrá el personal del servicio de seguridad contratado por las aerolíneas. Así, si bien como indica LAP, en el Nivel 1 se encuentran las máquinas de rayos X⁴⁸, para llevar a cabo el procedimiento de control del equipaje en dicho nivel únicamente intervienen los escáneres, ya que a través de sus algoritmos es que se toma la decisión de desviar o no el equipaje de los pasajeros, todo ello mientras es transportado por el sistema BHS. Por tal motivo, carece de fundamento indicar que la presencia de un área de operación exclusiva en el Nivel 1 se deba al procedimiento de control del equipaje en dicho nivel, ya que, como se señaló, dicho procedimiento tiene lugar al interior del equipamiento.
- Nótese que lo anterior guarda relación con lo señalado en la Propuesta del Ositrán, en donde se indicó que, de acuerdo con el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN, los sistemas BHS y HBS funcionan de manera integrada, siendo que cada sistema les permite a los Usuarios Intermedios la prestación del servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje, tanto en lo referente al despacho (sistema BHS) como la inspección (sistema HBS) del equipaje en bodega.
- Asimismo, con relación a lo señalado por LAP respecto a que el diseño del área (302,51 m²) se realizó de manera independiente a las fajas del sistema BHS, debe indicarse que, de acuerdo con la Ilustración 4, los equipos de rayos X del Nivel 1 se encuentran ubicados en un punto de la trayectoria de las fajas transportadoras del sistema BHS, es decir, las máquinas de rayos X ocupan el espacio que, en ausencia de estas, correspondería a las fajas del sistema BHS, más aun considerando que el nuevo metraje propuesto por LAP no representa una ampliación estructural independiente del diseño integral del Terminal y de su respectivo sistema BHS. En efecto, en la referida ilustración pueden apreciarse los espacios específicos que son ocupados por las máquinas de rayos X, observándose la existencia de fajas transportadoras para ambos extremos de dichos espacios.
- En línea con lo anterior, cabe indicar además que, en la ilustración presentada por LAP, puede apreciarse que el nuevo metraje propuesto abarca no solo el espacio físico en donde están colocadas las máquinas de rayos X sino también algunos segmentos del sistema BHS y diversos espacios contiguos a estas. En efecto, si se tiene en cuenta que los equipos de inspección ubicados en el Nivel 1 corresponden al modelo “RTT 110 EDS Estándar 3”, de acuerdo con la información proporcionada por la página web del fabricante *Rapiscan Systems*⁴⁹ las dimensiones del equipamiento son de 5 094 mm (largo) x 2 203 mm (ancho) x 2 259 mm (alto), requiriendo además de un área de servicio de 914 mm en cada lado; de este modo, el área técnica necesaria por cada equipo⁵⁰ es de

⁴⁸ Específicamente, cuatro (4) equipos modelo “RTT 110 EDS Estándar 3”, de acuerdo con la información proporcionada en la propuesta de LAP.

⁴⁹ Información tomada de: <https://www.rapiscansystems.com/products/rapiscan-rtt-110> (última revisión: 27.02.2026).

⁵⁰ Esto es, el área operativa real por máquina, calculada como el producto de la dimensión longitudinal (largo) con la dimensión transversal (ancho), siendo que esta última comprende tanto la dimensión del equipo como el espacio exigido por el fabricante para el funcionamiento del equipo. Así, para este caso, el área técnica necesaria es igual a: Largo x (Ancho + (2 x Área de servicio)), debido a que, según la información del fabricante, para el caso del Área de servicio no se requiere acceso adicional por encima ni en los extremos de la máquina.

aproximadamente 20,53 m². Es decir, los cuatro equipos de rayos X que forman parte del Nivel 1 ocupan, en conjunto, alrededor de 82,14 m², representando cerca del 27,15% del nuevo metraje señalado por LAP. Por tanto, contrariamente a lo manifestado por LAP, el área de 302,51 m² representa aproximadamente 3,7 veces el área operativa mínima requerida por el fabricante y no corresponde únicamente al espacio ocupado por los equipos. Así, no resulta razonable considerar dicho metraje para efectos del cálculo del Cargo de Acceso.

- Finalmente, respecto a lo manifestado por LAP de que la existencia del metraje propuesto no depende ni se solapa funcionalmente con la circulación del equipaje sobre las fajas transportadoras, debe indicarse que, si bien el sistema HBS cumple funciones específicas de inspección de seguridad, ello no implica que la totalidad del espacio en donde se encuentran los equipos deba atribuirse automáticamente al servicio de HBS ya que, en el AIJC, los sistemas BHS y HBS forman parte de un proceso integral de tratamiento de equipaje. Así, en el caso particular del Nivel 1, el control del equipaje de bodega toma lugar al interior de los equipos de rayos X, no desarrollándose en dicho nivel otras actividades de inspección secundaria ni procedimientos manuales sobre el equipaje. Por tanto, si se tiene en cuenta que las actividades de inspección llevadas a cabo por el sistema HBS en el Nivel 1 se circunscriben únicamente al funcionamiento del equipo de rayos X, entonces solo resulta razonable reconocer el área técnica necesaria para dichos equipos, conforme a las especificaciones del fabricante, y no los 302,51 m² alegados por LAP que, como se indicó anteriormente, involucra espacios que van más allá del ocupado por los equipos. Cabe indicar que, como se detalló previamente, dicha área técnica en el caso de los cuatro (4) equipos de rayos X es, en conjunto, de aproximadamente 82,14 m².

174. De este modo, sobre la base de lo expuesto, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso se considerará únicamente un área de 82,14 m² correspondiente al área técnica necesaria para el funcionamiento de los equipos en el Nivel 1, conforme a las especificaciones del fabricante *Rapiscan Systems*.

175. Por otro lado, respecto a lo señalado por LAP para el caso del Nivel 3, debe indicarse lo siguiente:

- Como se señaló anteriormente, en el numeral “8.9.6.3.1. Detección de explosivos: Niveles de revisión” del Anexo 1.1 Requerimientos Técnicos del Empleador (TER.01) del Contrato “Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)” se describen con mayor detalle los distintos niveles comprendidos en el Sistema HBS. En el caso particular del Nivel 3, en dicho numeral se señala lo siguiente:

“8.9.6.3.1. Detección de explosivos: Niveles de revisión

(...)

- Nivel 3. La inspección del nivel 3 involucra dos partes para poder cumplir con el enfoque europeo de inspección.** Se debe realiza (sic) en un área específicamente segura y con protección contra explosiones, apartada de los pasajeros. El equipaje sospechoso es desviado a una línea específica y trasladado hasta el área de reconciliación del nivel 3. En la primera etapa se evalúa el equipaje sospechoso utilizando un sistema de detección de trazas de explosivos (ETD). Además del uso de las herramientas del sistema HBS (Codificador manual, SVS, BSD, BIT entre otros). Dependiendo del resultado de la prueba, el operador puede solicitar la reconciliación con su dueño (Nivel 4). De ser así, se ubica al pasajero y se le trae hasta el área de reconciliación, en donde se puede abrir el equipaje, interrogar al pasajero y llevar a cabo una inspección física del equipaje. También se puede realizar este procedimiento mediante un enlace de video/audio en directo, entre el cuarto de inspección y el pasajero ubicado en un cuarto de inspección remota dentro de la terminal. Por lo general, una terminal de inspección estará disponible

en esta área en donde la imagen del equipaje, con la amenaza resaltada, es mostrada al equipo de reconciliación/búsqueda. Si el pasajero/equipaje recibe la aprobación, por ETD o reconciliación física, entonces se devuelve el equipaje al sistema de clasificación (o tal vez directamente al patio de equipajes) y se acompaña al pasajero de regreso a la terminal. Si el equipaje no recibe la aprobación, entonces se le entrega junto con el pasajero a la autoridad pertinente, según la amenaza hallada

(...)”

[El subrayado es nuestro.]

- Sobre el particular, cabe señalar que el procedimiento de seguridad descrito en el numeral 8.9.6.3.1. del Anexo 1.1 agrupa en una misma denominación a los niveles 3 y 4 del servicio de HBS debido a que en este punto del procedimiento se realiza la vinculación del equipaje con su propietario (reconciliación). Sin embargo, para efectos del presente análisis, y en línea con la propuesta de Cargo de Acceso de LAP, se considerará al Nivel 3 del servicio de HBS como aquel que abarca la inspección del equipaje desviado del Nivel 2 (inspección visual del operador de seguridad) hacia el Cuarto de Inspección denominado “HBSRA” en donde se realiza una segunda inspección mediante máquinas de rayos X⁵¹ -la primera fue realizada en el Nivel 1-. Al respecto, debe indicarse que, de acuerdo con el procedimiento de seguridad presentado, la participación del pasajero tendrá lugar a partir del Nivel 4, en donde se realiza la apertura del equipaje en caso de no contar con la aprobación del Nivel 3.
- Ahora bien, como se detalló anteriormente, LAP manifiesta, por un lado, que se debe incluir la totalidad del área propuesta (319,55 m²) pero, a su vez, afirma que en el Nivel 3 se presentarían áreas superpuestas con las fajas del sistema BHS; no obstante, LAP aclara que, a pesar de la superposición de áreas, se estaría contando con un espacio delimitado y reservado específicamente para la operación del sistema HBS en donde se realizan controles adicionales que no forman parte del servicio cubierto por la TUUA. Al respecto, debe señalarse lo siguiente:
 - Lo manifestado por LAP con relación a la superposición de áreas del Nivel 3 con el área de operaciones del Sistema BHS confirma el argumento considerado en la Propuesta del Ositrán para la exclusión del metraje de dicho nivel para efectos del cálculo del Cargo de Acceso.
 - Respecto a la afirmación de que, a pesar de la presencia de espacios superpuestos, debería incluirse la totalidad del área (319,55 m²) debido a que esta correspondería a un espacio reservado para la operación del sistema HBS cuyos controles adicionales no forman parte del servicio cubierto por la TUUA, debe señalarse que, tal como fue expuesto en la Propuesta del Ositrán, los sistemas BHS y HBS en el AIJC funcionan de manera integrada⁵², pero enfocados en aspectos distintos dentro de la prestación del servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje. Así, el Sistema HBS comprende tanto los equipos de rayos X (Nivel 1 y Nivel 3) como los operadores de inspección visual y apertura (Nivel 2, Nivel 4 y

⁵¹ Al respecto, en este nivel se cuentan con dos (2) equipos modelo “Orion 927DX”, de acuerdo con la información proporcionada en la propuesta de LAP.

⁵² De acuerdo con lo indicado en el Informe Conjunto N° 0073-2020-IC-OSITRAN mediante el cual el Regulador se pronunció sobre el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso en favor de LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERÚ S.A. con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (inspección de equipaje en bodega) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, estableciendo las condiciones y Cargo de Acceso correspondientes.

Nivel 5); en tanto que el sistema BHS se constituye por las fajas transportadoras que trasladan el equipaje desde los mostradores de Check-In hacia los niveles de inspección por rayos X o el carrusel de entrega a las aeronaves. De este modo, y contrario a lo señalado por LAP, el sistema BHS -cubierto por la TUUA- no concluye el proceso de despacho del equipaje cuando este último es desviado al Nivel 3 de inspección (HBS), ya que, como se indicó, la función del sistema BHS es transportar el equipaje desde el mostrador de facturación hacia los niveles de inspección por rayos X -lo cual incluye al Nivel 3- o, en caso de no presentar observaciones, hacia el carrusel de entrega a las aeronaves para su abordaje respectivo. Por tal motivo, alegar que los controles efectuados sobre el equipaje en el Nivel 3 no involucran el uso del sistema BHS carece de fundamento.

- En línea con lo anterior, cabe señalar que, en la Ilustración 5 presentada por LAP, se puede apreciar que el área de 319,55 m² abarca tanto el espacio físico en donde se ubican las máquinas de rayos X como los diversos segmentos del sistema BHS y demás espacios contiguos al mismo⁵³. En particular, si se tiene en cuenta que los equipos de inspección ubicados en el Nivel 3 corresponden al modelo "Orion 927DX", de acuerdo con la información proporcionada por la página web del fabricante *Rapiscan Systems*⁵⁴ las dimensiones del equipamiento son de 3 855 mm (largo) x 1 969 mm (ancho) x 2 020 mm (alto); de este modo, el área técnica necesaria por cada equipo⁵⁵ es de aproximadamente 7,59 m². Es decir, los dos equipos de rayos X que forman parte del Nivel 3 ocupan, en conjunto, alrededor de 15,18 m², lo cual representa alrededor del 4,75% del área de 319,55 m² propuesta por LAP. Nótese que dicha proporción guarda relación con lo observado en la ilustración presentada por LAP en sus comentarios, en donde los diversos segmentos del sistema BHS ocupan la mayor parte del cuarto denominado "HBSRA".

176. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, no corresponde incluir el área de 319,55 m² propuesta por el Concesionario para el Nivel 3 del Sistema HBS. Ello, en tanto que dicho espacio no comprende únicamente el área ocupada por las máquinas de rayos X sino que además alberga diversos segmentos del sistema BHS y demás espacios contiguos al mismo. Sin embargo, si se tiene en cuenta que, al igual que en el caso del Nivel 1, las actividades de inspección llevadas a cabo por el sistema HBS en el Nivel 3 se circunscriben al funcionamiento del equipamiento de rayos X, resulta razonable reconocer únicamente el área técnica necesaria para los equipos, conforme a las especificaciones del fabricante, siendo que dicha área en el caso de los dos (2) equipos de rayos X es, en conjunto, de aproximadamente 15,18 m², tal como fue señalado anteriormente.
177. De este modo, sobre la base de lo expuesto, para efectos del cálculo del Cargo de Acceso se considerará únicamente un área de 15,18 m² correspondiente al área técnica necesaria para el funcionamiento de los equipos en el Nivel 3, conforme a las especificaciones del fabricante *Rapiscan Systems*.
178. Así, por lo expuesto, **se acoge parcialmente el comentario presentado por el Concesionario** y, en consecuencia, para la proyección de inversiones relacionadas al área de inspección HBS se considerará un área de 82,14 m² para el Nivel 1 y un área de

⁵³ En efecto, en la referida ilustración pueden apreciarse los espacios específicos que son ocupados por las máquinas de rayos X, observándose además la existencia de fajas transportadoras para ambos extremos de dichos espacios.

⁵⁴ Información tomada de: <https://www.rapiscansystems.com/en/products/orion-927dx> (última revisión: 27.02.2026).

⁵⁵ Esto es, el área operativa real por máquina, calculada como el producto de la dimensión longitudinal (largo) con la dimensión transversal (ancho). Cabe indicar que, a diferencia del equipo empleado en el Nivel 1, en la información consultada del fabricante no se observa para este caso un requerimiento de área o espacio de servicio exigido para el funcionamiento del equipo.

15,18 m² para el Nivel 3.

b) Comentarios de los Usuarios Intermedios

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

proveedores presente en órdenes de servicio y órdenes de compra. Esta información se encuentra en las pestañas "SERVCO", "CONSCO", "ADS", del Archivo Excel "Detalle del Sustento de Inversiones"; y, en la Carpeta "Sustento de Inversiones Solicitadas", documentos que son adjuntos de la Carta C-LAP-GPF-2024-0203;

- Nombres de personas naturales mencionados en la información de los asientos contables de las pestañas "GLJ" del Archivo Excel "Detalle del Sustento de Inversiones", que es un adjunto de la Carta C-LAP-GPF-2024-0203.

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

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

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

631 - AETAI pide Cartas LAP

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

Sin otro particular, me despido.
Vanina Enciso
OSITRAN"

15. En la documentación remitida se encuentra:

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

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

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

f) Principio de plena información.

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

[El énfasis es de origen.]

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

presente comentario:

- En el marco del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA aplicable a pasajeros en transferencia, Lima Airport Partners S.R.L. mediante Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, recibida el 02 de diciembre del 2024, presentó ante el Ositrán diversa información técnica y económica vinculada a las inversiones del nuevo terminal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incluyendo cuadros de inversión y documentación de sustento.
- Con fecha 17 de diciembre de 2024, mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2024-00457, LAP solicitó la confidencialidad de un Archivo Excel: "Inversión del Terminal", un Archivo Excel: "Órdenes de Servicio y Compra por tipo de inversión", un Archivo PDF: "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082" y un Archivo PDF: "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_000660", adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187.
- Dicho pedido fue denegado mediante Resolución de Presidencia N° 0038-2025-PD-OSITRAN, del 24 de marzo de 2025, sustentada en el Informe N° 00059-2025-GRE-OSITRAN.
- Contra dicha resolución, con fecha 16 de abril de 2025, mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-00176, LAP interpuso recurso de reconsideración. Dicho recurso impugnativo fue resuelto por el Consejo Directivo, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0010-2025-CD-OSITRAN del 06 de noviembre de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00166-2025-IC-OSITRAN; confirmando la decisión adoptada por la Presidencia Ejecutiva. Durante la tramitación del recurso, la información mantuvo formalmente su condición de confidencial.
- Posteriormente, con fecha 19 de noviembre de 2025, la AETAI formuló una solicitud de acceso a la información pública (SAIP) respecto de las cartas y anexos presentados por LAP en el mencionado procedimiento tarifario, entre ellas, la información antes señalada adjunta a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187. Dicha solicitud fue atendida mediante correo electrónico de fecha 03 de diciembre de 2025, poniéndose a disposición la información pública solicitada.
- En el marco del procedimiento de Mandato de Acceso, en atención al requerimiento formulado a través del Oficio N° 0130-2025-GRE-OSITRAN remitido el 17 de marzo de 2025, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045 recibida el 24 de marzo de 2025, LAP hizo referencia a la información adjunta a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, remitida en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia.
- Con relación a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0203 de fecha 19 de diciembre de 2024, presentada por LAP al Ositrán, y que fue materia de la SAIP formulada por la AETAI, es de señalar que, la información contenida dicha carta -remitida en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia-no fue referenciada por LAP ni por este Regulador en ninguna etapa del presente procedimiento de Mandato. Cabe mencionar también que, los Usuarios Intermedios tampoco emplean la información contenida en dicha carta para presentar sus comentarios en esta etapa.

181. En sus comentarios, los Usuarios Intermedios sostienen que el Ositrán habría vulnerado el Principio de plena información previsto en el artículo 8 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), al no haber trasladado determinada información obtenida por la AETAI mediante solicitudes de acceso a la información pública, para su conocimiento.
182. 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.

183. 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.
184. Asimismo, debe señalarse que, en el procedimiento de emisión de Mandato de Acceso, LAP hizo alusión a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187 -remitida en el marco del procedimiento de fijación de la TUUA de Transferencia- en la Carta N° C-LAP-GPF-2025-0045, recibida el 24 de marzo de 2025, en el marco de la etapa de comentarios a la propuesta contenida en el Informe N° 0011-2025-GRE-OSITRAN (propuesta de Cargo de Acceso, del 23 de enero de 2025) y aprobada por la Resolución de Presidencia N° 011-2025-PD-OSITRAN⁵⁶. Así, en el Informe N° 064-2025-GRE-OSITRAN del 07 de abril de 2025 en el cual se analizaron los comentarios presentados sobre dicha propuesta de cargo, se mencionó también que LAP había hecho referencia a la información contenida en la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187⁵⁷.
185. Sobre el particular, cabe recordar que, en virtud del Principio de debido procedimiento contemplado en el numeral 1.2⁵⁸ del artículo IV del Título Preliminar y el numeral 3⁵⁹ del artículo 66 del del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, las partes del procedimiento tienen derecho a acceder al expediente. En tal sentido, los Usuarios Intermedios tenían el derecho de solicitar acceder al expediente y solicitar la información pública contenida conocer de la alusión que hizo LAP a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187 en el marco el procedimiento de emisión de Mandato de Acceso, así como tenían derecho a acceder a la información pública correspondiente a dichas cartas. A pesar de ello, los Usuarios Intermedios no formularon pedido alguno para acceder al expediente.
186. Sin perjuicio de ello, debe señalarse que, efectivamente, AETAI -organización que ha elaborado el estudio remitido adjunto a los escritos a través de los cuales los Usuarios Intermedios formulan sus comentarios- presentó una Solicitud de Acceso a la Información

⁵⁶ De fecha 24 de enero de 2025.

⁵⁷ Numeral 315 del Informe N° 064-2025-GRE-OSITRAN del 07 de abril de 2025.

⁵⁸ "Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo
1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

(...)

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

(...)"

⁵⁹ "Artículo 66.- Derechos de los administrados

Son derechos de los administrados con respecto al procedimiento administrativo, los siguientes:

(...)

3. Acceder, en cualquier momento, de manera directa y sin limitación alguna a la información contenida en los expedientes de los procedimientos administrativos en que sean partes y a obtener copias de los documentos contenidos en el mismo sufragando el costo que suponga su pedido, salvo las excepciones expresamente previstas por ley.

(...)"

Pública (SAIP), habiéndose remitido a dicha organización la información pública correspondiente dentro del plazo legal establecido para atender dicho tipo de pedidos.

187. Independientemente de ello, es preciso destacar que, como se puede apreciar de los comentarios remitidos por los Usuarios Intermedios, los mismos han contado con la información en cuestión a fin de que puedan formular sus comentarios sobre la Propuesta del Ositrán, los cuales están siendo debidamente evaluados en el presente informe. En consecuencia, en modo alguno se ha visto afectado el derecho de los Usuarios Intermedios a formular sus respectivos comentarios.
188. Por último, los Usuarios Intermedios señalan que desconocían la procedencia de los cuadros y estadísticas que exclusivamente era administrados por Ositrán y LAP. Al respecto, 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, es importante señalar que en la Propuesta del Ositrán se señala de manera explícita las fuentes de información que se emplean para la elaboración de la misma, de modo que los Usuarios Intermedios puedan conocer la procedencia de la información empleada para la elaboración de la mencionada propuesta. Asimismo, debe reiterarse que, los Usuarios Intermedios, en su condición de partes del presente procedimiento, cuentan con el derecho de solicitar acceder a la información pública que obre en el expediente.
189. En consecuencia, en el presente caso no se ha vulnerado el Principio de plena información previsto en el REMA como alegan los Usuarios Intermedios. Así, por los fundamentos antes expuestos, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.2) Sobre el concepto de inversiones transversales

190. Las aerolíneas manifiestan que, de acuerdo con la información detallada de inversiones del nuevo Terminal que fue proporcionada por el Ositrán (SAIP Exp. N° 631-2025), no resultaría consistente incluir el concepto de “inversiones transversales” en los costos directos del proyecto debido a que este ya se encontraría dentro del presupuesto del Contratista. Por otro lado, las aerolíneas señalan que, durante las negociaciones, LAP no propuso la inclusión de “inversiones transversales”, sino que planteó que el valor de las inversiones correspondía al costo directo más un 15,6% de costos indirectos. Asimismo, las aerolíneas mencionan que, 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 es de 11,4%. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“9. Durante el proceso de negociación el Concesionario estableció que las inversiones del servicio en cuestión únicamente estaban conformadas por costos directos y costos indirectos (= 15.6% del valor de los costos directos). Tal y como se observa, **en la propuesta de LAP no existían las inversiones transversales**, sobre este punto se analiza más adelante.

(...)

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

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

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

Facilidad	Porcentaje de Indirectos 37.21%			Porcentaje de Indirectos 33.65%			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	65,440,302	24,348,129	89,788,431	54,673,065	18,067,139	72,740,204	152,528,638
Doméstico	38,528,931	14,335,291	52,864,222	26,522,411	8,797,437	35,319,848	88,284,070
Internacional	27,792,505	10,340,636	38,133,140	19,969,292	6,598,899	26,568,191	64,701,331
Señalética	2,193,782	782,745	2,886,526	1,109,555	366,655	1,476,212	4,362,738
Equipos aeroportuarios	35,780,940	13,312,858	49,093,798	16,356,707	5,405,112	21,761,819	70,855,617
Inversiones Terminal	322,052,624	119,024,711	441,077,335	175,946,684	58,141,989	234,088,673	675,966,008

Fuente y Elaboración: LAP

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

b. Costo Indirectos EPC

En relación con los costos indirectos, estos representan aquellos gastos asociados con la gestión administrativa y operativa que el contratista incurre durante el desarrollo de la infraestructura y la instalación de los equipos requeridos para el proyecto. Estos costos incluyen elementos tales como la dirección del proyecto, la supervisión, los costos legales, de gestión, y otros gastos generales vinculados al proyecto. El importe total asignado a los costos indirectos es de USD 169,812,106, cifra que se puede verificar en la página 2480 del documento PM_3000_NF_EXP_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.

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

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

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

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

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

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

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

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

(...)

D. CON RESPECTO A LOS COSTOS INDIRECTOS DE LAP

36. En el archivo titulado “Inversión del Terminal.xlsm”, en la hoja denominada “Avance Inversión”, LAP consigna los avances de la inversión, así como sus costos indirectos. Según LAP hacia finales del 2025, el monto de la inversión acumulada sería de USD 1,927 millones, es decir, casi el 98% de la inversión terminada, quedando un saldo de USD 30 millones para el 2026 (Ver Figura N° 10).

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

Montos en miles de USD al 30 de noviembre 2026										
CÓDIGO PEP	LEVEL 1	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
N1	(BUDGET CODE)									(Forecast)
Cuenta Directa										
A-20-P001.00	Contingencia del proyecto de expansión	0	0	0	0	0	0	20,504	0	20,504
A-20-P001	Ejecución									
A-20-P001.01	Trabajos temporales	17,500	21,511	474	0	-1	0	-354	0	39,571
A-20-P001.05	Diseño del Proyecto	3,990	0	0	0	0	0	0	0	3,990
A-20-P001.06	Diseño del Proyecto	63,863	26,372	8,511	4,288	-967	0	402	0	103,159
A-20-P001.10	Licitación	0	39,168	151,839	129,168	37,600	4,107	0	0	349,882
A-20-P001.20	Licitación	0	0	5,302	171,246	421,600	867,930	101,354	0	1,567,262
A-20-P001.27	Intereses	944	334	13,370	1,250	-26	237	-508	0	15,515
A-20-P001.30	INTENSIFICATION	0	0	0	0	0	3,705	4,130	0	7,835
		86,782	87,876	179,889	205,662	447,603	879,382	125,866	0	1,706,169

Fuente y Elaboración: LAP

37. En la referida hoja de Excel también se consigna los costos indirectos en los que ha incurrido LAP durante el referido período. Según se consigna en los cuadros presentados por el Concesionario, el monto de los costos indirectos estaría alrededor de los USD 250 millones (Ver Figura N° 11).

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

Cuenta Indirecta										
A-20-P001.01	LAP-ADP LABOR RELATED	12,299	5,640	8,622	10,081	10,623	10,774	9,296	2,278	70,008
A-20-P001.02	LAP-ADP NON LABOR RELATED	2,512	1,583	1,446	2,237	1,887	1,965	1,575	965	14,647
A-20-P001.03	CONSULTANTS & CONTRACT SERVICES	19,190	3,912	3,804	5,213	6,852	9,326	6,734	2,361	56,281
A-20-P001.04	MISCELLANEOUS OTHER COST	151	36	252	377	236	1,118	630	60	2,876
A-20-P001.05	Owners (LAP) Project Costs	3,792	671	813	804	985	29	385	380	7,869
A-20-P001.06	Concept & Preliminary Design	6,428	0	0	9	0	227	0	0	6,664
A-20-P001.07	Procurement & Legal	4,382	687	160	200	112	812	68	0	6,340
A-20-P001.08	Safety & Security	1,240	16	872	982	678	768	366	72	4,965
A-20-P001.09	Insurance and Bonds	218	287	1,990	4,682	1,820	1,233	2,617	0	12,864
A-20-P001.10	Plantation & Rehabilitation Municipal/Medioambientales	1,276	482	396	300	228	437	1,192	350	4,768
A-20-P001.11	Plantation on service	0	0	138	413	155	26	28	0	760
A-20-P001.12	CRAT	0	0	0	0	5	945	675	0	1,625
A-20-P001.13	CRAT Supervision	0	113	1,912	4,105	6,950	12,334	10,200	20,967	39,432
A-20-P001.14	Master Planning	0	0	0	1,075	0	0	0	0	1,075
		97,291	19,369	18,960	36,599	38,823	39,397	33,980	30,314	250,875
Total Inversión										
		134,843	101,182	197,879	355,684	476,506	515,979	559,729	50,314	1,956,228
Total Inversión acumulada										
		134,843	240,163	438,044	773,705	1,250,211	1,766,191	1,827,914	1,900,229	1,900,229
		7.3%	12.3%	22.4%	38.0%	62.9%	86.3%	96.9%	100.0%	100.0%

Fuente y Elaboración: LAP

38. Por consiguiente, la proporción de los costos indirectos con respecto a la inversión para el período 2019-2025 es de 11.4% (= USD 219,765 / USD 1'927,914) según la información proporcionada por LAP en el archivo de Excel referido. Este porcentaje lo utilizaremos en los flujos de caja para determinar el monto de los costos indirectos en lo que incurre LAP en el servicio de inspección de equipaje.

Notas:

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

[El énfasis es de origen.]

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

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

provenientes del EPC como de su adenda. Asimismo, en el archivo PDF "PM_3000_NF_REP_ADN_NNA_CN_00060" (adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187) se puede apreciar los conceptos que conforman los porcentajes de 37,21% y 33,05%, específicamente los conceptos de diseño, costos preliminares, costos indirectos (fijos y variables), gastos generales, utilidad, seguros y costos financieros.

- En la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, el Concesionario señala que las inversiones transversales se componen de los conceptos de *Design*, *Memorandum of Understanding* (MOU), *Early Works* y *Site Management*. Asimismo, de acuerdo con la información reportada por el Ositrán, el monto total de la inversión transversal asciende a USD 114 millones.
- Las inversiones transversales no deben ser incluidas en los costos directos del proyecto debido a que ya se encuentran incluidas dentro del presupuesto del contratista de LAP. En particular:
 - El concepto "*Design*" (Diseño) se encuentra en los costos indirectos de los contratistas de LAP, específicamente dentro de los porcentajes de 37,21% y 33,05%, por lo que no se requiere una cuenta adicional como la propuesta por el Ositrán.
 - El concepto "*Early Works*" (Trabajos Iniciales) es definido por LAP (en su Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187) como "las obras preliminares o tempranas que se ejecutan antes del inicio formal de la construcción principal". Asimismo, en las Bases del Concurso para la contratación del Contratista que iba a construir el nuevo Terminal (contenido en el archivo PDF "PM_3000_NF_EXP_ADN_NNA_PR_000082", adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187) se define el concepto de "costos preliminares" como aquellos que "corresponden a las obras temporales, costos de movilización, permisos de construcción, vías provisionales, costos de desmovilización, entre otros". Es decir, tanto "*Early Works*" como "costos preliminares" tienen el mismo significado debido a que se tratan de obras preliminares o tempranas (o temporales) que se realizaron antes del inicio de la construcción del nuevo Terminal. Por ello, el concepto "*Early Works*" ya se encuentra incluido en los porcentajes de costos indirectos.
 - El concepto de "*Site Management*" (Gestión de Obra) es definido por LAP (en su Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187) como "inversiones relacionadas a la administración integral de las operaciones en el lugar de la obra durante la ejecución del proyecto". Asimismo, de acuerdo con el archivo PDF "PM_3000_NF_EXP_ADN_NNA_PR_000082", dicho concepto corresponde a los costos indirectos y gastos generales en los que incurre el contratista cuando ejecuta la obra. En esa línea, considerando que en los proyectos es usual que se incluyan los costos de la gestión integral de los proyectos como parte de los costos indirectos y gastos generales, el concepto "*Site Management*" ya se encuentra incluido en los porcentajes de costos indirectos.
- En la etapa de negociación, el costo por m² presentado por LAP no consideró inversiones transversales, sino únicamente costos indirectos (15,6% de los costos directos). Ello es consistente con el hallazgo de que las inversiones transversales ya se encuentran incluidas en los porcentajes de costos indirectos. Sin embargo, en la presente etapa, LAP asigna dichas inversiones transversales a los costos directos del proyecto.
- Por otro lado, respecto al porcentaje de costos indirectos, a partir de la información contenida en el archivo Excel® "Inversión del Terminal" (adjunto a la Carta N° C-

LAP-GPF-2024-0187) se observa que la proporción de los costos indirectos respecto a la inversión para el período 2019-2025 es de 11,4%. Al respecto, dicho porcentaje es empleado para la proyección de las inversiones indirectas imputadas al servicio.

192. Como puede apreciarse, los comentarios presentados por las aerolíneas se centran en las inversiones transversales propuestas por LAP y su exclusión de los costos directos del proyecto debido a que algunos conceptos que conforman dichas inversiones transversales ya se encontrarían incluidos dentro del presupuesto del contratista de LAP. En particular, las aerolíneas mencionan que los conceptos de *Design*, *Early Works* y *Site Management* se encontrarían incluidos en los porcentajes de costos indirectos del contratista de LAP y, por tal motivo, las inversiones transversales no deberían ser incluidas en los costos directos del proyecto.
193. 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° 0124-2025-GRE-OSITRAN, el cual detalla el sustento remitido por LAP en su Memorándum N° M-GPF-GSC-2024-0056, adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, con relación al cálculo del costo por m² por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal, el concepto de inversiones transversales es "*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).
194. En efecto, como se describe en el Anexo 4 del Informe N° 0124-2025-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.
195. 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.

196. 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.
197. 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.
198. 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.
199. 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.]

200. 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 fue 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.
201. 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 encuentran dentro de los costos indirectos.
202. 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_ADN_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.
203. 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 otros⁶⁰, 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.

204. 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 encuentran incluidos en los porcentajes de costos indirectos.
205. 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_ADN_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.
206. Al respecto, debe advertirse que, de la revisión efectuada al archivo PDF “PM_3000_NF_EXP_ADN_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 otros⁶¹, 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.
207. 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

⁶⁰ 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_ADN_NNA_PR_000082”).

⁶¹ Ídem.

cabo la ejecución del Paquete de Trabajo 3.

208. 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 encuentran incluidos en los porcentajes de costos indirectos.
209. Cabe indicar que, en el caso del concepto de “*Memorandum of Understanding*”, si bien las aerolíneas lo excluyeron del cálculo del Cargo de Acceso que proponen en sus comentarios, estas no presentaron argumentos que sustenten dicha exclusión como parte de las inversiones transversales. Sin perjuicio de ello, y al igual que en los casos analizados previamente, de la definición presentada anteriormente se desprende que dicho concepto se encuentra referido a inversiones que tuvieron lugar de manera previa al inicio de las obras del proyecto de ampliación, y por consiguiente, del paquete de trabajo 3, toda vez que el “*Memorandum of Understanding*” definió compromisos, términos generales y objetivos para la ejecución de la expansión del aeropuerto, incluyendo aspectos financieros, técnicos y regulatorios, siendo que la inversión se realizó en la documentación para dar la aprobación de las partes involucradas en los contratos de la construcción del proyecto.
210. Por tanto, sobre la base de lo desarrollado, no corresponde efectuar la exclusión de las inversiones transversales, tal como lo proponen las aerolíneas, debido a que dichas inversiones no están incluidas en los costos indirectos del contratista de LAP, toda vez que los conceptos que conforman las inversiones transversales no son los mismos conceptos comprendidos en los costos indirectos.
211. Sin perjuicio de lo anterior, respecto a lo manifestado por las aerolíneas con relación a la información intercambiada en el proceso de negociación, corresponde señalar que la estructura de costos presentada por el Concesionario durante la etapa de negociación directa no resulta jurídicamente vinculante para el Ositrán. La negociación directa entre el Concesionario y los Usuarios Intermedios constituye una fase preliminar del procedimiento de acceso, orientada a alcanzar un acuerdo entre las partes, pero no limita ni condiciona la competencia del Regulador para determinar, en última instancia, el Cargo de Acceso conforme a los criterios del REMA.
212. 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 razonabilidad⁶². Debe tenerse en cuenta que la inversión reconocible se

⁶² “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:

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.

213. 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.
214. Finalmente, respecto al porcentaje de costos indirectos que estiman las aerolíneas (11,4%), el cual emplean para determinar las inversiones indirectas en su propuesta de cargo, debe señalarse lo siguiente:
 - Para la estimación del porcentaje, las aerolíneas únicamente consideran la información de inversiones correspondiente al periodo 2019-2025, omitiendo la información correspondiente al año 2026. Dicha omisión no es menor, ya que durante el 2026 también se presentan inversiones indirectas derivadas del proyecto de ampliación que corresponden ser asignadas entre los diversos servicios prestados en el AIJC. Corrigiendo ello, el porcentaje asciende a 12,8%.
 - En cuanto a la fórmula de cálculo, las aerolíneas obtienen el porcentaje dividiendo el monto de costo indirecto entre la suma de costos directos e indirectos, y posteriormente, en su propuesta de cargo, aplican el porcentaje sobre los montos de inversión directa. Al respecto, debe notarse una inconsistencia en cuanto a la base empleada para la estimación del porcentaje, ya que si el objetivo es obtener un costo indirecto a partir de un costo directo, la fórmula del porcentaje debe dividir el monto de costo indirecto entre el monto de costos directos. Corrigiendo ello, el porcentaje asciende a 14,6%.
 - Finalmente, en cuanto al monto de costos directos considerados por las aerolíneas para el cálculo del porcentaje, estas no toman en cuenta que, en la Propuesta del Ositrán, el CAPEX directo consideró únicamente los conceptos de “*airside*”, “*landside*” y “*contingency*”. De este modo, de acuerdo con la información que presentan en la Figura N° 12 de sus comentarios, los costos directos empleados para el cálculo del porcentaje pasan de USD 1 708 millones a USD 1 538 millones. Corrigiendo ello, el porcentaje asciende a 16,3%.
 - Cabe indicar que, en la Propuesta del Ositrán, al replicarse el cálculo del

-
- 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)”.

porcentaje planteado por las aerolíneas, se obtiene un porcentaje de 16,0%⁶³, esto es, un monto inferior al 16,3% obtenido luego de aplicar las correcciones comentadas anteriormente.

215. Por tanto, sobre la base de lo indicado, no corresponde aplicar lo planteado por las aerolíneas para la determinación de las inversiones indirectas.
216. Así, por lo expuesto, se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.

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

217. Las aerolíneas indican que el costo por m² de USD 1 812 considerado en la Propuesta del Ositrán difiere de lo propuesto por LAP en la etapa de negociación donde planteó un costo por m² de USD 852. Ante ello, las aerolíneas manifiestan que la información presentada por LAP presentaría inconsistencias debido a que el costo por m² se habría incrementado de USD 852 a USD 1 812. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

*“10. En lo que respecta al costo por metro cuadrado en las áreas destinadas a la instalación de equipos, OSITRAN ha determinado un valor promedio de **USD 1,812 por M2**, mientras que LAP ha reportado un costo de **USD 852 por M2**. En consecuencia, la estimación de OSITRAN resulta **112% superior al monto exigido por LAP a las aerolíneas**. Esta diferencia pone de manifiesto la existencia de inconsistencias en la información proporcionada por LAP y, a su vez, evidencia la necesidad de que se utilicen datos debidamente verificados por OSITRAN para garantizar la transparencia y confiabilidad del análisis (véanse Figuras N° 4.1 y 4.2).*

Figura N° 4.1

Resumen de Inversiones							
Facility	Denominación	Cantidad	Unidad	Ratio	CD	CJ	Total
54					10,922,486	1,641,508	12,163,993
2111	Máquinas de Rayos X Tipo EDS Tomográfico Std 3 (Nivel 1)	3	und	2,491,981	7,475,943	1,165,247	8,642,190
2111	Máquinas de Rayos X Tipo Dual View (Nivel 3)	2	und	166,769	333,537	52,032	385,569
2111	Máquinas de Rayos X Tipo Dual View (Equipo Sobredimensionado)	1	und	166,769	166,769	26,016	192,785
2111	Máquinas de Rayos X Tipo Dual View (Transferencia)	1	und	166,769	166,769	26,016	192,785
2111	Máquinas de Rayos X Tipo EDS Tomográfico Std 3 (Solo Instalación)	1	und	143,247	143,247	22,347	165,594
2111	Máquinas de Rayos X Tipo Dual View (Solo Instalación)	1	und	24,398	24,398	3,806	28,205
2111	Sistema HBS (Salidas)	-	Glb	61,499,705	-	-	-
2111	Sistema HBS (Transferencia) - EPC	-	Glb	40,410,539	-	-	-
2111	Sistema HBS (Transferencia) - ADENDA	0.00	Glb	-	-	-	-
2111	Cuarto de inspección Nivel 1	2,030	m2	852	1,729,755	269,842	1,999,597
2111	Cuarto de inspección Nivel 2	157	m2	852	133,884	20,902	154,886
2111	Cuarto de inspección Nivel 3	293	m2	852	249,623	38,941	288,564
2111	Cuarto de inspección Nivel 4	116	m2	852	98,400	15,300	113,829

Ch. Costos indirectos
CD: Costos de Construcción
No incluye Ordenes de Cambio

Elaboración y Fuente: LAP

Figura N°4.2

LAP		Propuesta de cargo de acceso: HBS
Inversión		
➤ 2024:	Máquinas de Rayos X: ➤ MQ RX Tipo EDS Tomográfico Std 3 (Nivel 1) (3 und) por el valor de US\$ 6.6MM. ➤ MQ RX Tipo Dual View (Nivel 3) (2 und) por el valor de US\$ 385k. ➤ MQ RX Tipo Dual View (Equipo Sobredimensionado) (1 und) por el valor de US\$ 193k. ➤ MQ RX Tipo Dual View (Transferencia) (1 und) por el valor de US\$ 193k.	
➤ Sistema HBS:	➤ Sistema HBS de Salidas por el valor de US\$ 15.2MM. ➤ Sistema HBS de Transferencia por el valor de US\$ 482k.	
➤ Cuartos de Inspección:	➤ Cuarto de Inspección Nivel 1 por el valor de US\$ 2MM. ➤ Cuarto de Inspección Nivel 2 por el valor de US\$ 155k. ➤ Cuarto de Inspección Nivel 3 por el valor de US\$ 289k. ➤ Cuarto de Inspección Nivel 4 por el valor de US\$ 114k.	
➤ 2025:	Máquinas de Rayos X: ➤ MQ RX Tipo EDS Tomográfico Std 3 (1 und) a su valor neto de 2025 (instalación) de US\$ 652k. ➤ MQ RX Tipo Dual View (1 und) a su valor neto de 2025 (instalación) de US\$ 58.6k. ➤ Instalación de MQs RX en 2025 por el valor de US\$ 194k.	

Elaboración y Fuente: LAP.

”

[El énfasis es de origen.]

⁶³ Esto es, dividiendo el monto de CAPEX total Indirecto (USD 246 737 596) entre el monto de CAPEX directo (USD 1 539 762 037), presentados en la hoja “3.1 Inversion Nuevo Terminal” del modelo Excel® que sustenta la Propuesta del Ositrán.

218. Sobre el particular, debe señalarse que, tal como se desarrolló en la Propuesta del Ositrán, para la proyección de las inversiones relacionadas al área de inspección HBS se tomó en consideración la mejor información disponible a la fecha de elaboración de la Propuesta respecto del valor del metraje del nuevo Terminal, la cual correspondió al costo estimado de 1 812 USD/m², presentado por LAP en su propuesta de Cargo de Acceso. Ello, en tanto era el Concesionario quien podía proveer de mejor información respecto de los costos que involucran la construcción y puesta en operación del nuevo Terminal, tal como quedó evidenciado en el Anexo 4 del Informe N° 0124-2025-GRE-OSITRAN, en donde se detalló el sustento remitido por LAP respecto al cálculo del costo por m² por las áreas que se encuentran dentro del nuevo Terminal.
219. Si bien las aerolíneas mencionan que, durante el proceso de negociación, LAP propuso un costo por m² de USD 852, debe indicarse que, de conformidad con el REMA, la negociación directa⁶⁴ constituye un mecanismo previo y no vinculante, orientado a que las partes intenten alcanzar un acuerdo sobre las condiciones de acceso, bajo un ámbito privado. El mencionado Reglamento dispone que se levanten actas de las reuniones llevadas a cabo en dicha etapa tienen a fin de dejar constancia de las propuestas formuladas, de las posiciones de las partes y, de ser el caso, de la imposibilidad de llegar a un acuerdo⁶⁵. En ningún caso dichas actas fijan parámetros definitivos ni generan derechos adquiridos respecto de los valores económicos que deban ser necesariamente recogidos en un eventual Mandato de Acceso.
220. En tal sentido, la ausencia de un determinado valor -como el costo por metro cuadrado finalmente considerado- en las actas de negociación directa entre las aerolíneas y LAP no implica su improcedencia posterior ni limita la potestad del Ositrán para determinar, de manera autónoma, los parámetros técnicos y económicos que sustentan el Cargo de Acceso. La falta de acuerdo en la negociación habilita expresamente la intervención del Regulador⁶⁶, quien debe adoptar una decisión propia, sustentada en un análisis técnico posterior a la etapa de negociación.
221. En este punto, es necesario tener en consideración la aplicación del Principio de

⁶⁴ Artículo 36.- *Naturaleza del Contrato de Acceso.*

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

⁶⁵ “Artículo 69.- *Actas de las reuniones de negociación.*

En las reuniones de negociación se llevarán actas, en las que se hará constar los acuerdos, y en su caso los desacuerdos producidos entre las partes, (...).”

⁶⁶ “Artículo 43.- *Objeto del Mandato de Acceso.*

(...)

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

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

“Artículo 44.- *Casos de emisión de un Mandato de Acceso.*

El Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso, a solicitud del usuario intermedio, en los siguientes supuestos:

a) Cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas.

(...)”

Predictibilidad o Confianza Legítima previsto en el numeral 1.15⁶⁷ del artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG, por el cual no se exige la inmutabilidad de los valores discutidos en una etapa preliminar, sino que haya coherencia metodológica y razonabilidad en la decisión final. La predictibilidad ocurre cuando el Regulador aplica criterios consistentes, explica los supuestos utilizados y motiva debidamente sus actuaciones, aun cuando los valores resultantes difieran de las estimaciones iniciales.

222. En el presente caso, el valor del costo por metro cuadrado incorporado en el Mandato de Acceso responde a la consolidación y validación de información efectuada por el Ositrán durante el procedimiento, y no a una modificación arbitraria de lo discutido por las partes en la negociación. Dicho ajuste se sustenta en la necesidad de reflejar de manera más precisa la realidad económica y operativa del servicio esencial, en cumplimiento de los principios de predictibilidad, verdad material e impulso de oficio.
223. En tal sentido, la circunstancia de que determinados ajustes o valores no hayan sido discutidos o consignados en las actas de negociación no impide que estos sean considerados posteriormente por el Regulador, siempre que se encuentren debidamente motivados, como ocurre en el presente caso.
224. Por tanto, sobre la base de lo expuesto, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**
- b.4) Sobre la exclusión de conceptos para el cálculo del costo por metro cuadrado de las áreas destinadas al servicio
225. Las aerolíneas se refieren también al procedimiento que habría aplicado LAP para la obtención del costo de USD 852 por m² que, según señalan, fue planteado por el Concesionario durante la etapa de negociación. De acuerdo con las aerolíneas, el costo por m² propuesto por LAP en la etapa de negociación fue inferior al planteado para las demás facilidades esenciales, lo cual evidenciaría que el costo de las áreas para HBS debe ser menor. Asimismo, las aerolíneas indican que, para la obtención de dicho monto, se debe descontar de las inversiones totales todas aquellas cuentas que no deben ser financiadas con el Cargo de Acceso. Así, como resultado de dicho procedimiento, las aerolíneas indican que se alcanzaría un costo de USD 875 por m², el cual reflejaría exclusivamente el costo de los activos necesarios para la prestación de la Facilidad Esencial en el AIJC. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

*“11. 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 ejecutivas VIP 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.***

Este tratamiento diferenciado evidencia que, en la propuesta de LAP, únicamente se consideran las áreas y mobiliarios directamente asociados al servicio en cuestión. Por

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

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

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

ello, adoptar un valor de USD 1,812 por M2, por ejemplo, implicaría de manera explícita, que el servicio de HBS hace uso de los mostradores de check-in, lo cual no corresponde a la realidad operativa.

12. En este orden de ideas, hemos reconstruido la forma cómo LAP habría obtenido el valor de USD 852 por M2, para ello estamos utilizando como fuente la información que fue remitida por OSITRAN, donde están los presupuestos para el EPC 1 y su Adenda, así como los montos de las inversiones totales (archivos "Inversión del Terminal.xlsm").

Para determinar el valor de USD 852 por M2, LAP habría seguido el siguiente procedimiento:

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

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

- b. LAP descuenta el MEP y un porcentaje del ICT, aproximadamente 46%, según lo registrado en las hojas de cálculo de OSITRAN.
- c. Adicionalmente, se excluyen otros conceptos, como mobiliario y mobiliario fijo (cuenta 1.7.3 del presupuesto de obra). Este ajuste es necesario para evitar que los servicios esenciales asuman el costo de activos que no forman parte de su operación ni son utilizados en la prestación del servicio.
- d. Finalmente, los aparatos sanitarios y HTVS 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.
- e. Por último, se excluyen los puentes de embarque fijos. La justificación para retirar este concepto se desarrolla en el punto C de la sección IV.3.

Luego de realizar estos descuentos, se obtiene un valor por M2 coherente con la información que LAP presentó a las aerolíneas durante la etapa de negociación del año 2024. **Nuestro estimado asciende a USD 875 por M2, monto que refleja exclusivamente el costo de los activos necesarios para la prestación de la facilidad esencial en el AIJCH.**

A diferencia de la propuesta de OSITRAN, **este valor depurado no incorpora infraestructura que es financiada mediante el TUUA de Origen, ni elementos que no forman parte del servicio regulado. En consecuencia, el valor de USD 852 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	18,020,563	6,784,866	3,404,105	2,328,372	-30,538,027
(-) Superestructuras	31,144,171	15,614,944	10,840,578	5,105,080	-62,604,770
(-) Juntas Sísmicas	2,393,239	2,820,530	1,542,290	1,416,550	-7,972,579
(-) Aisladores Sísmicos	10,467,346	3,830,281	3,416,708	1,438,738	-19,153,053
(-) Acero Estructural	22,466,779	7,864,975	7,430,010	2,055,886	-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	-38,052,364
(-) 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	0
(-) Mobiliario y mobiliario fijo					-7,521,623
(-) Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos					-4,675,983
(-) Aparatos sanitarios					-5,058,109
Inversión del Terminal para brindar facilidades esenciales					231,720,475
Costo por M2 para el Servicio en Cuestión (USD/M2)					875

Fuente: LAP. Elaboración: AETAI.

13. Cabe precisar, que OSITRAN puede solicitar a LAP que le sustente y explique la metodología que utilizó para calcular el valor de USD 852 por M2. Este pedido resulta crucial porque determina el monto del valor del cargo.

(...)

C. CON RESPECTO A LOS PUENTES DE EMBARQUE FIJOS

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

Componentes del Costo

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

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

provisionales ni auxiliares prescindibles, dado que su ausencia impediría su instalación conforme al diseño del terminal que fue elaborado por LAP.

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

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

[El énfasis es de origen.]

226. Adicionalmente, las aerolíneas señalan que, para la determinación del costo de la infraestructura aplicable al servicio de HBS, se deben considerar únicamente los activos que serán utilizados por el servicio de inspección de equipaje en bodega, y se debe evitar la inclusión de áreas o componentes que no guardan relación funcional con el uso efectivo de la Facilidad Esencial. Así, las aerolíneas proponen que las inversiones se circunscriban exclusivamente a la infraestructura ubicada en el “Edificio Procesador” y, sobre ello, se excluyan los conceptos indicados anteriormente. Además, las aerolíneas manifiestan que deben excluirse el 100% del concepto de ICT debido a que LAP no presentó sustento técnico respecto de los valores de dicho concepto. Con todo ello, las aerolíneas proponen un costo de USD 594 por m². En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“39. Para determinar los costos del M2 se toma como referencia la información remitida por LAP a OSITRAN. Con los presupuestos del Contratista de LAP se identifican aquellos activos que son utilizados por el servicio de inspección de equipaje en bodega.

40. Cabe precisar que, al emplear la 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 110% 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.**

41. 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 inspección de equipaje 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.**

42. En este sentido, **la inclusión de áreas ajenas a la operación directa del servicio, como las zonas de dique internacional, nacional o 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.**

43. 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 el “Edificio Procesador” (2111), 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.**

44. 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 “procesador”, donde se instalan los equipos de HBS, constituye el componente con la mayor superficie asignada dentro del diseño arquitectónico. En este caso particular se incluye el área del sótano P.S1 (Ver Cuadro N°2).

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

Planta	Procesador	Dique Swing	Dique Domo	Dique Int	TOTAL
P.S1	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.

45. El servicio de inspección de equipaje se presta en el edificio procesador, entonces, para realizar las estimaciones consideramos lo siguiente:

- Tal como se indicó previamente, se excluyen las áreas de dique “swing”, “doméstico” e “internacional”, debido a que la prestación del servicio no requiere de dicha infraestructura.
- En el “procesador” 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 6.
- Adicionalmente, se retiran los montos asociados al MEP y al ICT que OSITRAN ha considerado para el caso del procesador. Con respecto al MEP, este valor se encuentra registrado en la información de precios unitarios que fue remitido por OSITRAN a AETAI.

En el caso del ICT, la Gerencia de Regulación afirma lo siguiente:

“[...]

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.

El Servicio de Inspección de Equipaje no financia los ascensores o escaleras (HTVS) en el terminal de pasajeros, tal y como lo sostiene la contabilidad regulatoria de LAP. Este equipamiento es financiado con TUUA de Origen (Ver Recuadro N° 1)

Recuadro N°1				
Asignación de Costos Directos				
120304	12042002	Escaleras		Terminal de Pasajeros
Asignación de Costos Indirectos				
120303	12042001	Ascensores	La distribución de sus costos se asigna en porcentaje de acuerdo al número de ascensores por su ubicación	Terminal de Pasajeros / Servicios No Regulados
	12042101	Ascensores Expansion	La distribución de sus costos se asigna en porcentaje de acuerdo al número de ascensores por su ubicación	Terminal de Pasajeros / Servicios No Regulados

Elaboración y Fuente: CR de LAP (2024)

- d. Asimismo, se excluye la cuenta “Mobiliario y mobiliario fijo” correspondiente al procesador, dado que dichos activos no son utilizados por el Servicio de Inspección de Equipaje. En el Anexo N° 2 se detallan las cuentas que sustentan esta partida. El monto no considerado asciende a **USD 3’292,093**.
- e. 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.
46. Luego de descontar las cuentas previamente identificadas, se determina el valor por metro cuadrado de las áreas que ocupan el servicio de inspección de equipaje. El costo unitario resultante para esta facilidad esencial asciende a USD 594 por M2, monto que refleja la totalidad de las inversiones efectuadas por LAP en la prestación del servicio (ver Cuadro N° 3)

CUADRO N° 3: COSTO DEL M2 PARA EL SERVICIO DE INSPECCIÓN DE EQUIPAJE EN BODEGA (HBS) EN USD

	Procesador	Dique Swing	Dique Doméstico	Dique Internacional	Total
TOTAL	285,232,634				285,232,634
(-) Movimiento de Tierras	3,036,799				-3,036,799
(-) Subestructuras	18,020,583				-18,020,583
(-) Superestructuras	31,144,171				-31,144,171
(-) Juntas Sísmicas	2,393,239				-2,393,239
(-) Aisladores Sísmicos	10,467,346				-10,467,346
(-) Acero Estructural	22,468,779				-22,468,779
(-) MEP	67,424,234				-67,424,234
(-) ICT	31,013,031				-31,013,031
(-) HTVS	9,188,110				-9,188,110
(-) Puentes Fijos de Embarque	0				0
(-) Mobiliario y mobiliario fijo	3,292,093				-3,292,093
(-) Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos	2,146,145				-2,146,145
(-) Aparatos sanitarios	3,136,686				-3,136,686
Inversión del Terminal para brindar facilidades esenciales					80,614,437
Total M2 incluido sotano					135,762
Costo por M2 para el Servicio en Cuestión (USD/M2)					594

Elaboración: AETAI. Fuente: LAP.

[El énfasis es de origen.]

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

- En la etapa de negociación, LAP propuso el costo por metro cuadrado en función del tipo de servicio. Así, el costo planteado para el servicio de HBS fue inferior al resto de servicios. Dicho tratamiento evidencia que la propuesta de LAP fue considerar únicamente las áreas y mobiliarios directamente asociados al servicio en cuestión.
- Sobre la base de la información de los presupuestos del EPC y su adenda, y de los montos de las inversiones totales contenidas en el archivo Excel® “Inversión del Terminal”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187, se puede determinar el costo de 852 USD/m², propuesto por LAP en la etapa de negociación. Para ello, el procedimiento consistiría en tomar la base de inversiones empleada para la determinación del costo de 1 812 USD/m² y efectuar la exclusión de los siguientes conceptos:
 - Todas aquellas cuentas vinculadas al Edificio Terminal, tales como: Movimiento de Tierras, Subestructuras, Superestructuras, Juntas Sísmicas, Aisladores Sísmicos, Acero Estructural y Arquitectura/Exteriores/Paisajismos, debido a que son financiadas con la TUUA.
 - La cuenta MEP - *Mechanical, Electrical and Plumbing* y un porcentaje de la cuenta ICT - *Information, Communications and Technology* (aproximadamente 46%), de acuerdo con lo efectuado por LAP.
 - La cuenta Mobiliario y Mobiliario Fijo, y las cuentas asociadas a aparatos sanitarios y a HTVS, debido a que las Facilidades Esenciales no deben asumir el costo de activos que no forman parte de su operación ni son utilizados en la prestación del servicio.
 - Las cuentas asociadas a Puentes Fijos de Embarque, debido a 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*). Así, 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.
- Luego de efectuar los ajustes antes mencionados, el costo por m² resulta en USD 875, el cual reflejaría exclusivamente el costo de los activos necesarios para la prestación de la Facilidad Esencial en el AIJC y sería un monto coherente con el valor propuesto por LAP durante la etapa de negociación, además de constituir una estimación más precisa y trazable que asegure que únicamente se asignen aquellos activos que son efectivamente utilizados para la prestación del servicio. No obstante, el Ositrán puede solicitar a LAP el sustento del costo por m² propuesto en la etapa de negociación lo cual resulta crucial porque determina el monto del valor del cargo.
- Para determinar el costo de la infraestructura aplicable a HBS se deben considerar únicamente los activos que serán utilizados por el servicio de servicio de inspección de equipaje en bodega, evitando la inclusión de áreas o componentes que no guardan relación funcional con el uso efectivo de la Facilidad Esencial. Por ello, correspondería la exclusión de los siguientes conceptos:
 - Las áreas de dique “swing”, “doméstico” e “internacional”, debido a que la prestación del servicio no requiere de dicha infraestructura.

- Las cuentas financiadas mediante la TUUA, específicamente: movimiento de tierras, subestructuras, superestructuras, juntas sísmicas, aisladores sísmicos y acero estructural.
 - Los montos asociados a MEP y a la cuenta ICT que el Ositrán ha considerado para el caso del procesador. En el caso del ICT, su exclusión se debe a que, de acuerdo con el Oficio N° 00017-2026-GRE-OSITRAN, los montos que comprende dicho concepto se basan en información no verificada.
 - El concepto de HTVS debido a que, de acuerdo con la Contabilidad Regulatoria de LAP, los ascensores y escaleras son financiados con la TUUA.
 - La cuenta “Mobiliario y mobiliario fijo” correspondiente al procesador, dado que dichos activos no son utilizados por el servicio de inspección de equipaje.
 - La cuenta “Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos”, debido a que dicha infraestructura se encuentra financiada mediante la TUUA.
- Luego de efectuar dicho procedimiento, el costo por m² resulta en USD 594, el cual se obtiene dividiendo la inversión del terminal, luego de realizar las exclusiones, entre el metraje del procesador (incluyendo sótano) ascendente en 135 762 m². Dicho costo debe ser empleado para estimar la inversión por concepto de las áreas que ocupan el servicio de inspección de equipaje.
228. 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.
229. Sobre el particular, respecto al criterio de calcular el costo por m² del área destinada al servicio de HBS 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.
230. 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.
231. Al respecto, sobre la base de dicho razonamiento, las aerolíneas proponen en sus comentarios un procedimiento que permita determinar el costo por m² del área destinada al servicio de HBS, 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° 3 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 34 Cuentas propuestas por las aerolíneas para su exclusión del cálculo del costo por metro cuadrado de las áreas destinadas al servicio de HBS

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 Dique Doméstico	
Inversiones asignadas a Dique Internacional	
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: Documento "Comentarios a la propuesta de Cargo de Acceso para el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez" de la AETAI.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

232. 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", "Doméstico" e "Internacional", de acuerdo con los planos del Terminal (adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), las áreas destinadas a la Facilidad Esencial forman parte únicamente del sector denominado "Procesador", por lo que, para la prestación del servicio, no intervienen las áreas correspondientes a los diferentes diques. Por tanto, en la medida en que el alcance de la Facilidad Esencial no comprende la infraestructura asociada a los diques del Terminal ya que el servicio se presta en el Procesador, **resulta 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 aplicables⁶⁸. En ese sentido, si bien corresponden a inversiones asociadas al edificio del Terminal, no es 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 HBS. Por tal motivo, **no resulta 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 adyacentes⁶⁹. Es decir, en conjunto, dichas partidas reflejan aquellas inversiones enfocadas en las áreas exteriores del edificio del Terminal y, como tal, se encuentran fuera del alcance de la Facilidad Esencial. Por tal motivo, **resulta adecuada la exclusión de dicha cuenta**.
- En el caso de la cuenta "MEP", 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 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° 0124-2025-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 son 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 forman parte de la cuenta ICT y las

⁶⁸ 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 permiten 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.

⁶⁹ 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 están 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 están 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 contribuye a la terminación estética, conservación y mantenimiento de las superficies visibles del Terminal.

exclusiones planteadas por LAP en su propuesta, lo cual también fue presentado en el Anexo 4 del Informe N° 0124-2025-GRE-OSITRAN.

Ilustración 7 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: Memorandum N° M-GPF-GSC-2024-0056, adjunto a la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396.

Sin embargo, en sus comentarios, las aerolíneas proponen 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 las aerolíneas, 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 cuenta 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 8 Información de cuenta ICT en el presupuesto del contratista (Contrato EPC)

		Unidad de extracción: C. 2.300 m³/m		ud	14.00	1,488.35	25,711.70
		Compuerta correfuego serie FKA-3, (FKA-3/R/350/350/282), o equivalente		Ud	28.00	361.07	10,109.96
		Rejilla de retorno aire AE-A/525x325 de Trox o equivalente		ud	42.00	36.69	1,540.98
		Chapa galvanizada para conductos: Espesor = 0,6 mm, ventilación		m2	307.96	24.97	7,689.65
		CONTROL DE HUMOS					
		Compresor con capacidad para 50 aireadores		ud	1.00	17,045.34	17,045.34
		Cuadro de control		ud	1.00	1,332.44	1,332.44
		Sistema neumático		ml	1,055.85	19.19	20,261.71
F2	2111	1.9	HITS (ESCALERAS MECANICAS, PASARELAS RODANTES, ASCENSORES)	GL	1.00	4,914,604.18	4,914,604.18
F2	2111	1.9.1	ASCENSORES	un	10.00	310,824.60	3,108,246.00
F2	2111	1.9.2	ESCALERAS MECANICAS	un	2.00	565,149.53	1,130,299.06
F2	2111	1.9.3	PASARELAS RODANTES	un	2.00	338,029.56	676,059.12
F2	2111	1.10	ICT- TERMINAL (según detalle Planilla 01: ICT)	GL	1.00	42,249,311.69	42,249,311.69
F2	2121	2121-1	SWING PIER	GL	1.00	48,137,366.78	48,137,366.78
F2	2121	1.1	Movimiento de Tierras	m³	42,376.47	8.56	362,794.22
F2	2121	1.1.1	Excavaciones	m³	22,137.58	4.89	108,219.01
F2	2121	1.1.1.1	Excavaciones masivas para basement	m³	22,137.58	4.89	108,219.01
		MATERIAL PARA RELLENO TIPO A PROCED. DE EXCAV. PARA CUERPO TERRAPLEN O CORONA, INCL. EXCAV. CARGUE, TRANSP. A PUNTO DE CLASIF. Y		m³	12,256.68	5.54	67,913.10
		MATERIAL PARA RELLENO TIPO D PROCED. DE EXCAV. DEL SITIO. INCL. EXCAVACIÓN, CARGUE, TRANSP. A PUNTO DE COLOCACIÓN Y DESCARGUE.		m³	9,878.90	4.08	40,305.91
F2	2121	1.1.1.2	Excavaciones localizadas para cimentaciones	m³	0.00	0.00	-
		Excavación localizada para cimentaciones con presencia de agua		m³	0.00	0.00	-
		Excavación localizada para cimentaciones sin presencia de agua		m³	0.00	0.00	-
F2	2121	1.1.2	Rellenos	m³	20,238.89	9.56	193,514.49

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

2111	1.9	HITS (ESCALERAS MECANICAS, PASARELAS RODANTES, ASCENSORES)	GL	1.00	4,914,604.18	4,914,604.18
		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	-	-	-
		Demolición c/ hilo diamantado, eliminación y resane de muro de concreto	m3	520.00	855.34	444,777.06
		Suministro e instalación de copias	und	3,000.00	22.92	68,756.10
		Ceramiento temporales (Incluye instalación 80% y retiro 20%) - Procesador	m2	5,085.68	209.33	1,064,585.39
2121	2121-1	SWING PIER	GL	1.00	48,137,366.78	48,137,366.78
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 señalar 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” asciende a USD 77,53 millones⁷⁰.

⁷⁰ 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 verifica 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.

- 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 encuentra 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, la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0043 recibida el 03 de marzo de 2026 y la Carta N° C-LAP-GPF-2026-0047 recibida el 05 de marzo de 2026, el 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 7, 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 señalarse 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 millones⁷¹.
- 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 Procesador, de acuerdo con la propuesta de LAP, le corresponde el 40% de la inversión de ICT.

Por tanto, sobre la base de lo descrito, y contrariamente a lo manifestado por las aerolíneas, 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 están tomando en cuenta a aquellos servicios de ICT a los cuales tienen acceso los Usuarios Intermedios en el Procesador. Por tal motivo, **no resulta 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° 0124-2025-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 Terminal⁷². Es decir, estas inversiones están 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

⁷¹ 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.

⁷² En particular, las partidas de esta cuenta comprenden los ascensores, las escaleras mecánicas y las pasarelas rodantes, lo cual incluye sus equipos principales, las estructuras soporte, los tableros de control, entre otros. Es decir, estas partidas abarcan la provisión de los equipos y su integración con los sistemas eléctricos y de control del Terminal.

los sistemas electromecánicos instalados en el Terminal para el movimiento de personas (ascensores, las escaleras mecánicas y las pasarelas rodantes), **resulta adecuada la exclusión de dicha cuenta**.

- En el caso de la cuenta “Mobiliario y mobiliario fijo”, de la revisión realizada a la información del detalle de costos presentado en el presupuesto del contratista (contenida en los archivos PDF “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082” y “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060”, adjuntos a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), se observa que dicha cuenta captura las inversiones asociadas al suministro e instalación del equipamiento fijo y semifijo necesario para la operación funcional de las distintas áreas del Terminal. En efecto, dentro de las partidas correspondientes a dicha cuenta pueden apreciarse inversiones correspondientes a los mostradores de uso operativo del Terminal (Check-In regular, auto Check-In, Check-In OOG, control migratorio, información y puertas de embarque), incluyendo también inversiones en cabinas, módulos de atención y dispensadores de carros, así como el mobiliario de oficina asociado. Del mismo modo, se observan inversiones en butacas y sistemas modulares de asientos de espera, los cuales están 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” representan 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 **resulta adecuada la exclusión de dicha cuenta**, en tanto dichas inversiones se encuentran 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 Terminal⁷³. Es decir, estas inversiones están 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)”⁷⁴ se detallan, entre otros aspectos, los requerimientos de las salas técnicas del sistema BHS en el nuevo Terminal. En particular, en el numeral “8.9.8. Requerimientos de la sala técnica del BHS” se indica lo siguiente

“Las áreas de soporte están compuestas de las siguientes salas técnicas y de seguridad:

- sala de control de seguridad LAP AVSEC (operado por las Aerolíneas) del HBS - nivel 2;

⁷³ 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.

⁷⁴ Contenido en el archivo “PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf”, adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187.

- sala de reconciliación de equipajes LAP AVSEC (operado por las Aerolíneas) - nivel 3;
- estaciones de codificación manual;
- sala de control de Aduanas;
- sala de control y monitoreo del BHS (SCADA);
- salas de servidores;
- salas eléctricas;
- sala de repuestos;
- área de taller de operaciones y mantenimiento.

El contratista deberá proporcionar las áreas necesarias, el suministro eléctrico, las telecomunicaciones, el cableado y cualquier otro medio para las salas del HBS, para que las aerolíneas, operadores y autoridades puedan cumplir con sus obligaciones. Estas áreas deben considerar todas las comodidades (por ejemplo, área de almuerzo, kitchenet, baños, casilleros, etc.).

Las instalaciones y los acabados deberán brindar un ambiente de trabajo cómodo y saludable para el personal operativo de las salas de control. Todas las salas deberán contar con suelo técnico elevado para la distribución y manejo del cableado y para mejorar la capacidad de uso de las salas. La mayor parte de los componentes secundarios del sistema (por ejemplo, tuberías, cables de corriente y cables en general) deberán estar ubicados de forma segura por debajo del suelo elevado.”

[El subrayado es nuestro.]

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 las salas de control en donde opera el personal de seguridad contratado por los Usuarios Intermedios, se desprende que, con la finalidad de contar con adecuado ambiente de trabajo, las áreas implementadas para el personal operativo de las salas de control dispondrían, entre otras comodidades, de servicios higiénicos. Por tal motivo, carece de fundamento lo alegado por las aerolíneas, en tanto que el alcance de la Facilidad Esencial sí comprende la utilización de servicios higiénicos.

Sin embargo, teniendo en cuenta que las salas de control se encuentran ubicadas en una zona de acceso restringido al público, **resulta adecuada la exclusión de las cuentas asociadas a aparatos sanitarios exceptuando únicamente la partida “Aparatos Sanitarios Zonas privadas”.**

- 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 están incluyendo diversos componentes arquitectónicos, estructurales, de soporte, entre otros⁷⁵. Así, teniendo en consideración que dichas inversiones están enfocadas en

⁷⁵ 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 conforman 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

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 encuentran fuera del alcance de la Facilidad Esencial. Por tal motivo, **resulta adecuada la exclusión de dicha cuenta.**

233. 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”, “Doméstico” e “Internacional”, 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”) e “ICT” (únicamente el 46,5% de la inversión de dicho concepto).
234. Cabe mencionar que, en sus comentarios, las aerolíneas proponen que el costo por m² se obtenga dividiendo la inversión del terminal, luego de realizar las exclusiones, entre el metraje de la zona del Procesador. Sin embargo, en sus cálculos se observa que solo están considerando un metraje de 135 762 m², señalando además que dicha área incluye también el sótano P.S1.
235. Al respecto, debe indicarse que, dado que en el presente caso la base de inversiones en infraestructura se encuentra referida únicamente al Procesador, en tanto las áreas destinadas a la Facilidad Esencial se encuentran dentro de dicho sector del Terminal⁷⁶, sí resulta consistente estimar el costo por m² dividiendo el monto de la inversión neta de exclusiones entre el área del Procesador. No obstante, contrariamente a lo planteado por las aerolíneas, el área del Procesador deberá considerar la superficie total construida de dicho sector, debido a que, para el cálculo del costo por m², se parte del monto de inversión total atribuida al Terminal -antes de realizar las exclusiones señaladas- que está asociado a la superficie construida del mismo. Así, de acuerdo con la información de la página 53 del archivo PDF “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060” (adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), la superficie total construida del Procesador es de 151 417 m², siendo dicho metraje el que se debe considerar para la estimación del costo por m² del área destinada al servicio.
236. 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).
237. Sin perjuicio de lo anterior, respecto a lo manifestado por las aerolíneas con relación al costo por m² planteado por LAP en la etapa de negociación entre las partes -que, según señalan, difiere del monto considerado en la Propuesta del Ositrán-, debe reiterarse lo señalado en el acápite b.3, el valor del costo por m² incorporado en el Mandato de Acceso responde a la consolidación y validación de información efectuada por el Ositrán durante el procedimiento, y no a una modificación arbitraria de lo discutido por las partes en la negociación. Al respecto, si bien en el marco del proceso de negociación las partes pudieron haber intercambiado determinada información, debe tenerse en cuenta que la circunstancia de que determinados ajustes o valores no hayan sido discutidos o consignados en las actas de negociación no impide que estos sean considerados

aisladores), así como las superestructuras de concreto armado y la estructura metálica (columnas, vigas, reticulados, conexiones y anclajes), lo cual representa la inversión integral requerida para garantizar la estabilidad y funcionalidad de los puentes.

⁷⁶ En efecto, en la página 921 del archivo “PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060.pdf” (adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187) se señala que en el nivel P20 del Terminal se encuentra ubicada, entre otros espacios, el área de HBS:

“El Terminal, referencial considera los siguientes niveles:

(...)

- *Nivel P20: en donde se desarrollan los procesos de embarque nacionales e internacionales, transferencias, el área comercial de Lado Tierra, el área comercial doméstica del Lado Aire, así como le área del HBS.*

(...)”

[El subrayado es nuestro.]

posteriormente por el Regulador, siempre que se encuentren debidamente motivados, como ocurre en el presente caso.

238. Además, debe señalarse que el sustento del costo por m² propuesto por LAP en la etapa de negociación no resulta crucial por sí mismo para la determinación del Cargo de Acceso -como señalan las aerolíneas-, toda vez que el cálculo del cargo no depende exclusivamente del costo de dicho insumo en particular, sino de una serie de variables relacionadas al servicio; y asimismo, para elaborar la propuesta de Cargo de Acceso, el Regulador partió de la evaluación de las propuestas presentadas por las partes al momento de solicitar su intervención, debiendo recordarse que, en dicho marco, el Ositrán tiene la potestad para determinar los parámetros técnicos y económicos que sustentan el Cargo de Acceso que determine, en tanto se encuentren debidamente motivados.
239. 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).

b.5) Sobre las inversiones en equipamiento

240. Las aerolíneas señalan que la información contenida en los presupuestos presentados por el contratista de LAP respaldan el valor de los equipos del sistema HBS. Sin embargo, estas advierten que tales inversiones podrían experimentar variaciones en el tiempo debido a que se trata de inversiones no reconocidas. Las aerolíneas indican que, según el Ositrán, dicho riesgo de variación se encontraría mitigado mediante la aplicación del porcentaje de reconocimiento de inversiones. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“47. El valor de los equipos asociados al sistema HBS se encuentra respaldado en la información contenida en los presupuestos presentados por el Contratista de LAP, los cuales fueron puestos a disposición de las aerolíneas por OSITRAN. En esa línea, la información empleada por el Regulador presenta un mayor nivel de desagregación y permite rastrear el origen de los precios unitarios considerados en su propuesta.

48. No obstante, al tratarse de inversiones no reconocidas, no es posible afirmar que dichos valores correspondan a los montos finales, dado que podrían experimentar variaciones en el tiempo. Este riesgo, según lo señalado por el Regulador, se encontraría mitigado mediante la aplicación del porcentaje de reconocimiento establecido para este tipo de inversiones. ”

[El énfasis es de origen.]

241. Como puede observarse, si bien el comentario de las aerolíneas no desestima el valor de las inversiones en equipamiento proyectadas en la Propuesta del Ositrán, lo que sí están alegando es que, en tanto dichas inversiones no se encuentren reconocidas, existe el riesgo de que los montos finalmente considerados como parte de la base de activos de la Facilidad Esencial presenten valores distintos a los planteados en los presupuestos del contratista. Sobre este punto, las aerolíneas señalan también que dicho riesgo identificado, de acuerdo con el Regulador, se mitigaría mediante la aplicación del porcentaje de reconocimiento de inversiones.
242. Al respecto, debe indicarse que, tal como se mencionó en el Informe N° 0124-2025-GRE-OSITRAN, dado que para el presente caso las inversiones en equipamiento se tratan de montos proyectados, la validación o corroboración definitiva de los valores contenidos en los presupuestos del contratista -que sirvieron de base para dichas proyecciones-, no tendrá lugar en tanto el proyecto de ampliación del AIJC se encuentre en curso, puesto que dicha validación definitiva de los montos devendrá del reconocimiento de las inversiones conforme al marco contractual y a la directiva de Mejoras, debiendo recordarse que dicho tratamiento no representa un aspecto nuevo en

los procedimientos de emisión de mandatos de acceso.

243. Por ello, el empleo de una variable *proxy* en la Propuesta del Ositrán, construida a partir del porcentaje de reconocimiento de inversiones solicitadas por el Concesionario, tiene la ventaja de permitir una aproximación al monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador, toda vez que nos encontramos en un escenario en el cual resulta imposible contar, al momento de calcular el Cargo de Acceso, con datos definitivos y verificados sobre las inversiones efectivamente realizadas, mitigando de esta forma, y tal como lo señalan las aerolíneas, alguna potencial desviación respecto de los montos planteados en los presupuestos del contratista.

244. Así, por lo expuesto, **se da por atendido el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.6) Sobre el porcentaje de reconocimiento de inversiones

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

- “8. 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.

[El énfasis es de origen.]

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

- El Ositrán reconoce que la información presentada por LAP resulta insuficiente, al no haber sido debidamente validada por el Regulador, cuando señala que “en atención al criterio de mejor información disponible, se considera adecuado ajustar las inversiones consideradas para calcular el cargo de acceso por el porcentaje del monto de inversiones reconocidas por el OSITRAN en relación al monto solicitado por LAP”.

- Con el fin de aproximar el monto de las inversiones reconocidas, en la Propuesta del Ositrán se emplea una variable *proxy*. Sin embargo, el uso de variables *proxy* solo es admisible en estudios exploratorios y académicos en donde no existe impacto sobre la estructura de costos de los usuarios. Por tal motivo, no puede ser determinado mediante aproximaciones indirectas, sino únicamente a partir de información verificable, trazable y sustentada en inversiones reales.
 - El empleo de una variable *proxy* en este contexto vulnera los principios de predictibilidad, transparencia y razonabilidad, salvo que la construcción de dicha variable se sustente en información histórica validada o que el reconocimiento de inversiones se haya efectuado durante un periodo anual debidamente acreditado.
247. Sobre el particular, respecto al empleo de una variable *proxy* sobre las inversiones proyectadas en la determinación del Cargo de Acceso, debe mencionarse que dicho criterio resultó luego del análisis efectuado al argumento presentado por los Usuarios Intermedios, en el marco del Recurso de Reconsideración interpuesto contra la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN, vinculado a la debida verificación del Ositrán a la información de inversiones proyectadas de LAP.
248. En efecto, en el Informe N° 0124-2025-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%.
249. Asimismo, en el Informe N° 0124-2025-GRE-OSITRAN se mencionó que, en el marco de la fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC⁷⁷, 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 Informe N° 0124-2025-GRE-OSITRAN); 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%.
250. En tal sentido, sobre la base de dicha información, en el Informe N° 0124-2025-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.

⁷⁷ 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.

251. Ahora bien, en sus comentarios, las aerolíneas cuestionan el uso del porcentaje de reconocimiento de inversiones como una variable *proxy* dentro del cálculo del Cargo de Acceso, señalando que su uso no es admisible en el presente caso debido a que con la información empleada se estaría vulnerando principios de predictibilidad, transparencia y razonabilidad.
252. Sobre particular, respecto a los cuestionamientos presentados por las aerolíneas, debe indicarse lo siguiente:
- Lo manifestado en el Informe N° 0124-2025-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° 0047-2025-PD-OSITRAN, vinculado a la debida verificación del Ositrán a la información de inversiones proyectadas de LAP. Así, dicha afirmación, contrariamente a lo alegado por las aerolíneas, no representa reconocimiento alguno por parte del Regulador respecto a algún tipo de insuficiencia en la información presentada por el Concesionario. De este modo, la afirmación de las aerolíneas no se sustenta en una cita expresa del Regulador, sino en una interpretación unilateral que resulta insuficiente para atribuir al Ositrán una conclusión que este no ha formulado.

Sin perjuicio ello, debe señalarse que el nivel de detalle y la forma de información requerida deben ser proporcionales a la etapa del proyecto, tratándose en este caso de un proyecto de características *greenfield* en el que no es posible contar con información definitiva ni con evidencias *ex post*. Por ello, en el Informe N° 0124-2025-GRE-OSITRAN, se señaló que:

“24. De este modo, dado que se trata de inversiones proyectadas, la información proporcionada por el Concesionario resultó adecuada debido al detalle presentado sobre los conceptos que formarán parte de la Facilidad Esencial, contrariamente a lo señalado por las aerolíneas respecto a que dicha información no representaría una evidencia válida. No obstante, como se mencionó anteriormente, debe indicarse que la validación o corroboración definitiva de los valores contenidos en la información presentada por LAP no tendrá lugar en tanto el proyecto se encuentre en curso, puesto que dicha validación final de los valores devendrá del reconocimiento de las inversiones conforme al marco contractual y a la directiva de Mejoras, debiendo recordarse que dicho tratamiento no representa un aspecto nuevo en los procedimientos de emisión de mandatos de acceso¹.”

¹ Sobre este punto, puede revisarse el Informe N° 017-2017-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los mostradores de Check-In en el AIJC, así como el Informe N° 020-2019-GRE-OSITRAN, que sustenta la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN, que dictó Mandato de Acceso para la utilización de los almacenes para depósito de equipaje rezagado en el AIJC.”

[El subrayado es agregado.]

- En cuanto al empleo de una variable *proxy* que permita aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador, y que es considerada para ajustar el valor proyectado de las inversiones en el cálculo del Cargo de Acceso, debe señalarse que, contrariamente a lo manifestado por las aerolíneas, las variables *proxy* son herramientas metodológicas válidas, que pueden llegar a ser particularmente útiles en proyectos de características *greenfield*, en los cuales la infraestructura a ser utilizada para la prestación del servicio se encuentra en

construcción o en etapa temprana de operación, ya que en estos escenarios resulta imposible contar con datos definitivos y verificados sobre las inversiones efectivamente realizadas al momento de tarificar un determinado servicio. Por tanto, el uso de variables *proxy* no se encuentra acotado únicamente a estudios exploratorios y académicos, sino que su empleo como herramienta metodológica puede observarse ampliamente en los diversos procedimientos tarifarios conducidos por este Organismo Regulador⁷⁸.

- Sin perjuicio de lo anterior, respecto a lo señalado por las aerolíneas en cuanto a que la variable *proxy* empleada para ajustar las inversiones no puede ser determinada mediante aproximaciones indirectas, sino únicamente a partir de información verificable, trazable y sustentada en inversiones reales, debe señalarse 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 válida 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.
- Finalmente, contrario a lo alegado por las aerolíneas respecto a que el empleo de una variable *proxy* en este contexto vulneraría los principios de predictibilidad, transparencia y razonabilidad, debemos indicar que, como parte del sustento de la Propuesta del Ositrán, en el Anexo 1 del Informe N° 0124-2025-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 ha vulnerado la transparencia en cuanto al cálculo.

Asimismo, como se indicó anteriormente, teniendo en cuenta que el presente caso se trata de un proyecto de características *greenfield* en el que no es posible contar con información definitiva ni con evidencias *ex post*, no es posible comparar el presente procedimiento con algún procedimiento previo (con excepción del procedimiento de fijación tarifaria de la TUUA de transferencia en el AIJC⁷⁹) en lo que al reconocimiento de inversiones y el uso de una variable *proxy* para ajustar las inversiones corresponde, por lo cual no hay alguna vulneración a la predictibilidad y razonabilidad, más aun considerando la imposibilidad de contar, a la fecha, con el monto total de inversiones reconocidas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, en tanto el proyecto de ampliación todavía continúa en ejecución.

- Cabe señalar que las aerolíneas mencionan que el empleo de una variable *proxy* en este contexto solo sería consistente si la construcción de dicha variable se

⁷⁸ Así, por ejemplo, para el presente caso de fijación del Cargo de Acceso por el uso del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS, en la Propuesta del Ositrán se indica el uso de variables *proxy* en la proyección de la demanda del servicio (para la estimación del número de pasajeros embarcados, en particular en el caso de pasajeros en Transferencia), del costo de mantenimiento de equipos y del costo de seguros (en particular, en ambos casos, bajo la forma de la relación observada en el número de equipos entre el antiguo y el nuevo Terminal).

⁷⁹ 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.

sustenta en información histórica validada o en el reconocimiento de inversiones efectuado durante un periodo anual debidamente acreditado. Sobre este punto, en sus escritos, las aerolíneas aluden a información de inversiones reconocidas en el AIJC al 31 de diciembre de 2025, proporcionada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización a la AETAI a través de una solicitud de acceso a la información pública que fue atendida mediante el Oficio N° 0009-2026-OGD-GG-OSITRAN.

Respecto a lo señalado de que una variable *proxy* solo sería consistente si es construida a partir de información histórica validada o de un reconocimiento de inversiones correspondiente a un periodo anual acreditado, debe manifestarse que tal afirmación no es del todo correcta ya que una variable *proxy*, como la considerada para el presente caso, puede ser construida a partir de información técnica que sea razonable y coherente con aquello que se busca aproximar. En particular, debe recordarse que la variable *proxy* considerada en el presente caso tuvo como objeto aproximar el monto de inversiones que finalmente será reconocido por el Regulador a través del procedimiento de reconocimiento de las inversiones correspondientes al proyecto de ampliación del AIJC, siendo que, mediante dicho procedimiento, el Concesionario solicita al Ositrán que le sean reconocidas diversas inversiones relacionadas al proyecto de ampliación del AIJC.

Así, considerando que se tienen, por un lado, montos de inversión solicitada por LAP y, por otro lado, montos de inversión reconocida por el Regulador, en tanto que no toda la cuantía solicitada llega necesariamente a ser reconocida luego de la revisión efectuada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, es posible determinar aquel porcentaje de inversiones solicitadas por el Concesionario que cuentan con el reconocimiento formal por parte del Ositrán. Y si se tiene en cuenta, además, que las inversiones proyectadas para el cálculo del Cargo de Acceso forman parte del total de inversiones del proyecto que pasarán por el procedimiento de reconocimiento respectivo a solicitud de LAP, resulta razonable entonces extrapolar el resultado observado en aquellas inversiones que ya fueron solicitadas hacia el resto de inversiones del proyecto de ampliación del AIJC, lo cual se ve materializado en la variable *proxy* empleada para el ajuste de las inversiones. Por tal motivo, no se aprecia que la variable *proxy* utilizada para el presente caso resulte inconsistente con el objeto para el cual ha sido construida.

Sin perjuicio de lo anterior, en cuanto a la información proporcionada a AETAI a través del Oficio N° 0009-2026-OGD-GG-OSITRAN, en el siguiente acápite se presenta el análisis de la referida información.

253. Así, sobre la base de lo expuesto, el empleo de la variable *proxy* para ajustar las inversiones representa un procedimiento totalmente válido para efectos del cálculo del Cargo de Acceso en el presente caso. Por tanto, **se desestima el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**
254. Sin perjuicio de lo anterior, debe indicarse que, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0005-2026-CD-OSITRAN del 04 de febrero de 2026, el Consejo Directivo del Ositrán determinó que, para el caso de la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario aplicable a los pasajeros en transferencia (TUUA de transferencia), una vez que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones correspondientes al proyecto de ampliación del AIJC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos deberá efectuar la revisión del cálculo de dicha tarifa, a efectos de que se actualice exclusivamente el componente de inversiones.
255. 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 inversiones⁸⁰.

b.7) Sobre la información de inversiones proporcionada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización

256. Las aerolíneas manifiestan 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 las aerolíneas, sobre la base de dicha información, el porcentaje de reconocimiento de inversiones aplicable al servicio de inspección de equipaje en bodega sería de 0,00%, mientras que el porcentaje de reconocimiento de inversiones del proyecto de ampliación del AIJC sería de 56,13%. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“6. 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° 0009-2026-OGD-GG-OSITRAN (20 de enero de 2026), OSITRAN nos hizo llegar la respuesta de la referida Gerencia, en la cual decía lo (sic) dijo lo siguiente:

“[...]

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

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

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

[...]”

7. En otras palabras, ninguna de las inversiones que la Gerencia de Regulación utiliza en el flujo de caja del servicio de inspección de equipaje en bodega 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.**

⁸⁰ Cabe señalar que la adopción en el presente procedimiento del criterio determinado por el Consejo Directivo del Ositrán a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0005-2026-CD-OSITRAN se encuentra en línea con lo manifestado por las aerolíneas sus comentarios, en donde señalan “la necesidad de mecanismos independientes de verificación y contrastación, como es el que está realizando la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN”. Así, la revisión del cálculo del Cargo de Acceso, exclusivamente en lo referido al componente de inversiones, una vez culminado el procedimiento de reconocimiento de las inversiones del proyecto de ampliación del AIJC, permitirá introducir en la determinación del cargo, el valor efectivo de los activos que forman parte del alcance de la Facilidad Esencial.

(...)

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° 0009-2026-OGD-GG-OSITRAN se actualizó el monto de inversiones reconocidas al 31 de diciembre de 2025. Conforme a dicha actualización, el nivel de inversión reconocido asciende al 56.13% (Ver Figura N° 3).

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

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

Item	Paquete de Trabajo	Descripción	Presupuesto Referencial - Etapa de Desarrollo US\$	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	49,567,487.99	36,269,712.57	73.05%
3	WP2.2	Segunda Pista de Aterrizaje	226,976,273.67	61,653,258.70	27.16%
4	WP2.3	ICT Activo para Aiside	5,498,920.17	4,716,438.40	85.60%
5	WP3.0	EPC Nuevo Terminal	680,166,578.76	476,498,985.93	70.06%
6	WP3-AD2	EPC Nuevo Terminal – Adenda 2	341,653,335.51	148,699,514.06	43.52%
7	WP4	Subestación eléctrica en 60 Kv	1,772,635.51	1,684,063.74	95.00%
8	WP4	Línea de utilización en 60 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

”

[El énfasis es de origen.]

257. Sobre la base de ello, las aerolíneas manifiestan que, para la determinación del Cargo de Acceso por el servicio de HBS, debe considerarse que el porcentaje de reconocimiento de inversiones es de 0,00%, en coherencia con la lógica de la variable *proxy* empleada por el Ositrán. En particular, los Usuarios Intermedios señalan lo siguiente:

“53. Para determinar el cargo de acceso se utiliza los flujos de efectivo descontados a la tasa de 9.77%. Teniendo en cuenta los supuestos que han sido explicados previamente en el presente informe. De esta forma, **el cargo de acceso que se propone para el servicio de inspección de equipaje es de USD 0.60 por pasajero que factura equipaje** (Ver Cuadro N° 5).

(...)

54. **Sin embargo, un aspecto fundamental a considerar es que, según información de la GSF, las inversiones asociadas a este servicio no han sido reconocidas debido a que LAP no ha presentado ningún requerimiento para tal fin. En consecuencia, se trataría de inversión ejecutada pero no reconocida.**

55. **Bajo este escenario, y siendo coherentes con la propia lógica del proxy utilizado por OSITRAN —basado en el porcentaje de reconocimiento de inversiones—, el factor de reconocimiento aplicable a este servicio debería ser igual a 0%. Por consiguiente, el valor del cargo propuesto es de USD 0.22 por pasajero que factura equipaje** (Ver Cuadro N° 6).

(...)

[El énfasis es de origen.]

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

- La AETAI realizó una solicitud de acceso a la información pública al Ositrán, requiriendo a la GSF que se informe lo siguiente:

- El monto de inversión reconocida por el Ositrán en el AIJC al 31 de diciembre de 2025.
 - Los montos de inversión que han sido reconocidos por el Ositrán en el AIJC, al 31 de diciembre de 2025, para 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.
 - Mediante el Oficio N° 00009-2026-OGD-GG-OSITRAN, de fecha 20 de enero de 2026, se atendió la solicitud de la AETAI señalándose que, de acuerdo con la Gerencia de Supervisión y Fiscalización:
 - Respecto al monto de inversión reconocida en el AIJC al 31 de diciembre de 2025, el porcentaje de reconocimiento asciende a 56,13%.
 - Respecto a los montos de inversión reconocidos en el AIJC al 31 de diciembre de 2025 para los servicios señalados, a la fecha de atención de la solicitud, LAP no ha presentado solicitudes relacionadas a expedientes de reconocimiento de inversión en mejoras por “servicios de alquiler” a diferentes usuarios internos del AIJC.
 - Sobre la base de lo informado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, ninguna de las inversiones consideradas en el flujo de caja del servicio de inspección de equipaje en bodega cuenta con reconocimiento del Regulador. Así, aunque dichas inversiones fueron efectivamente ejecutadas por el Concesionario, su valor real no ha sido validado ni verificado por el Regulador.
 - Bajo este escenario, en coherencia con la propia lógica del *proxy* utilizado por el Ositrán -basado en el porcentaje de reconocimiento de inversiones-, para la determinación del Cargo de Acceso el porcentaje de reconocimiento aplicable a este servicio debe ser igual a 0,00%.
259. Como puede apreciarse, los comentarios presentados por las aerolíneas se centran en proponer un nuevo valor para el porcentaje de reconocimiento de inversiones -el cual es empleado como variable *proxy* para la determinación del Cargo de Acceso del servicio de HBS-, a partir de la información que el Ositrán proporcionó a la AETAI en atención a su solicitud de acceso a la información pública.
260. Sobre el particular, respecto a la información proporcionada mediante el Oficio N° 00009-2026-OGD-GG-OSITRAN, debe señalarse lo siguiente:
- A través del referido oficio, la Oficina de Gestión Documentaria (OGD) del Ositrán remitió la carpeta virtual “SAIP_EXP_03_2026” que contenía los siguientes archivos: “Informa Transparencia - Monto de inversión AIJC.docx” y “Anexo 1 - Inversion Paquetes de Trabajo AIJC.docx”, señalando que dicha documentación fue brindada por la Jefatura de Contratos Aeroportuarios de la GSF en atención a la solicitud presentada por la AETAI (Exp N° 202600003-SAIP-OGD-GG-OSITRAN).
 - Respecto a las respuestas brindadas para atender la solicitud de AETAI, en el caso del pedido de información referido al monto de inversión reconocida en el AIJC al 31 de diciembre de 2025, en el archivo “Informa Transparencia - Monto de inversión AIJC.docx” se señala lo siguiente:

“1. Monto de inversión que ha sido reconocido por el OSITRAN en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – AIJCH hasta el 31 de diciembre de 2025.

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:

Ítem	Paquete de Trabajo	Descripción	Presupuesto Referencial - Etapa de Desarrollo 06	Monto de inversión en Mejoras Reconocido Acumulado	
			US\$	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	49,567,487.99	36,209,712.57	73.05%
3	WP2.2	Segunda Pista de Aterrizaje	226,970,273.67	61,653,258.70	27.16%
4	WP2.3	ICT Activo para Airside	5,498,920.17	4,710,438.40	85.66%
5	WP3.0	EPC Nuevo Terminal	680,166,578.76	476,498,985.93	70.06%
6	WP3-AD2	EPC Nuevo Terminal – Adenda 2	341,653,335.51	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 60 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.”

[El subrayado es nuestro.]

Al respecto, como puede apreciarse, la información proporcionada por la GSF respecto al reconocimiento en mejoras en el AIJC presenta un cuadro resumen con los montos de inversión reconocida por el Ositrán al 31 de diciembre de 2025, detallado por paquete de trabajo del proyecto de ampliación. Asimismo, en el mencionado cuadro, la GSF detalla el porcentaje que representan cada una de dichas inversiones reconocidas respecto del presupuesto referencial del proyecto de ampliación, siendo que, en el caso de la inversión total del proyecto, dicho porcentaje asciende a 56,13%.

Ahora bien, en sus comentarios, las aerolíneas se refieren a dicho porcentaje como una actualización del monto de inversiones reconocidas al 31 de diciembre de 2025. Sin embargo, debe señalarse que el porcentaje de 56,13% no representa una actualización del porcentaje utilizado en la construcción de la variable *proxy* empleada para el Cargo de Acceso del servicio de HBS, 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”.

En efecto, de acuerdo con lo señalado por la GSF⁸¹, 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 HBS.

⁸¹ A través del Memorando N° 0426-2026-GSF-OSITRAN, de fecha 04.03.2026.

Como se señaló anteriormente, en el caso de la variable *proxy* empleada para el ajuste de las inversiones en la Propuesta del Ositrán, se empleó 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 las inversiones del proyecto de ampliación del AIJC se busca aproximar los posibles montos de inversión reconocida correspondientes al servicio de HBS.

Por tal motivo, contrario a lo señalado por las aerolíneas, el porcentaje de 56,13% no representa una actualización del porcentaje utilizado en la construcción de la variable *proxy*, ni tampoco puede ser empleado como un sustituto de dicha variable en la Propuesta del Ositrán en tanto ambos porcentajes se basan en conceptos diferentes para ser calculados.

- Por otro lado, en el caso del pedido de información referido al monto de inversión reconocida en el AIJC al 31 de diciembre de 2025 para diversos servicios, entre ellos, el servicio de HBS, en el archivo “Informa Transparencia - Monto de inversión AIJC.docx” se señala lo siguiente:

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

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

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

[El subrayado es nuestro.]

Al respecto, como puede apreciarse, ante el pedido de información formulado por la AETAI, solamente se indicó que, a la fecha de atención de la solicitud, LAP no ha presentado solicitudes de reconocimiento relacionadas específicamente a expedientes de inversión en mejoras por “servicios de alquiler” en el AIJC. No obstante, en sus comentarios, las aerolíneas concluyen a partir de dicha afirmación que ninguna de las inversiones del servicio de HBS cuenta con reconocimiento del Regulador y, por ende, el porcentaje de reconocimiento de inversiones aplicable a este servicio debería ser 0,00%.

Sobre el particular, debe indicarse que, como parte de la evaluación de este comentario presentado por las aerolíneas, 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. 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 AIJC⁸² y el numeral 3 del artículo 53 de las Funciones de la GSF contemplada en el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ositrán⁸³.
- 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 ERM⁸⁴ 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 vigente⁸⁵, 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.]

⁸² Actualizado mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN del 09 de setiembre de 2021.

⁸³ Aprobado mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM del 27 de febrero de 2015.

⁸⁴ 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.

⁸⁵ Actualizado mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 0042-2021-CD-OSITRAN del 09 de setiembre de 2021.

- Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que, para la ejecución de las Mejoras, el Concesionario podrá optar por la modalidad contractual más conveniente para el proyecto (EPC: Ingeniería, Procura y Construcción; BUILD: Construcción, etc.), en el marco de la cláusula 5.7⁸⁶ 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.
- En tal sentido, durante el proceso de reconocimiento de inversiones no es posible identificar los montos de las inversiones reconocidas asociadas específicamente a los servicios señalados.

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.

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, pues 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 Ampliación⁸⁷.

Así, contrario a lo asumido por las aerolíneas, no resulta razonable afirmar que el porcentaje de reconocimiento sea igual a 0,00% bajo el argumento de que no se ha presentado algún expediente de inversión referido específicamente al “servicio de HBS”, toda vez 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.

261. 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% carece de fundamento al tratarse de un valor que surge de una interpretación sesgada de la información proporcionada por la GSF a la AETAI. 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

⁸⁶ **“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. (...)”.

⁸⁷ 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.

proyecto de ampliación del AIJC, lo cual es un aspecto que no se ve reflejado conceptualmente en el porcentaje propuesto por las aerolíneas.

262. Sin perjuicio de lo anterior, debe destacarse que, en este punto las aerolíneas no cuestionan el empleo de la variable *proxy* para el ajuste de las inversiones, sino que formulan comentarios relativos a la información empleada para tal efecto y plantean un porcentaje de reconocimiento de inversiones.
263. 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 2025⁸⁸, conforme al detalle presentado en el Anexo 1 del presente informe.
264. 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:

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

265. Así, en vista de los comentarios formulados por las aerolíneas relativas a la información utilizada para emplear la variable *proxy*, teniendo en cuenta la etapa en la que se encuentra el presente procedimiento, y siguiendo el criterio empleado en la Propuesta del Ositrán, se considera pertinente incorporar la información sobre el porcentaje de inversiones del Concesionario que cuenta con el reconocimiento del Regulador actualizada al 31 de diciembre de 2025, para el cálculo del Cargo de Acceso en la siguiente sección de este informe. En consecuencia, **se acoge parcialmente el comentario presentado por los Usuarios Intermedios.**

b.8) Sobre la solicitud de recuperación anticipada del IGV por parte de LAP

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

“50. En los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2024, en la Nota 7 se indica 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

⁸⁸ 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.

del IGV pagado durante la etapa preproductiva de un proyecto. Este beneficio es brindado por PROINVERSION y en este caso particular por el MTC.”

267. Al respecto, las aerolíneas señalan que la recuperación anticipada del IGV es un beneficio otorgado por el Estado que permite al inversionista obtener la devolución del IGV pagado durante la etapa pre productiva de un proyecto, por lo cual proponen que dicha recuperación anticipada del IGV sea considerada dentro del flujo de caja descontado que es empleado para la determinación del cargo de acceso. En efecto, en su propuesta de Cargo de Acceso presentada como parte de sus comentarios, se observa lo siguiente⁸⁹:

PAGO DE IGV	18.00%	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Crédito Fiscal Inicial		-	-985,804	-	-	-	-	-
Net IGV		-985,804	1,269,025	549,692	585,793	623,108	663,602	170,393
IGV Ingresos		-	478,081	679,593	718,436	758,610	802,043	204,486
IGV Egresos - CAPEX		-985,804	-98,650	-	-	-	-	-
IGV Egresos - OPEX		-	-96,211	-129,901	-132,643	-135,502	-138,441	-34,103
Recuperación anticipada de IGV		-	985,804	-	-	-	-	-
Crédito Fiscal Final		-985,804	-	-	-	-	-	-
Pago IGV		-	283,221	549,692	585,793	623,108	663,602	170,393

268. 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 años⁹⁰.

269. Cabe señalar que, de acuerdo con el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 973⁹¹, mediante

⁸⁹ Cabe indicar que, como parte de la propuesta de Cargo de Acceso presentada en sus comentarios, los Usuarios Intermedios construyen dos flujos de caja: uno asumiendo un porcentaje de reconocimiento de 56,13% y otro asumiendo dicho porcentaje en 0,00%. Al respecto, en la siguiente imagen solo se presenta el extracto del módulo de Pago de IGV correspondiente al flujo de caja que asume el porcentaje de 56,13% debido a que, en el otro flujo de caja, no se observa la incorporación del supuesto de recuperación anticipada del IGV.

⁹⁰ 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.]

⁹¹ 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.

resolución ministerial del sector competente se aprueba a las personas naturales o jurídicas que califiquen para el goce del RERAIGV, así como los bienes, servicios y contratos de construcción que otorgarán la Recuperación Anticipada del IGV, para cada proyecto. Así, una vez que la persona natural o jurídica es calificada como beneficiaria del RERAIGV, debe presentar ante la SUNAT su solicitud de devolución del IGV conforme a lo establecido en los artículos 7 y 8 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 973⁹².

270. 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)”.
271. De este modo, si LAP se acoge al RERAIGV, este beneficio financiero sí tiene un efecto en la determinación de pago del IGV que se toma en cuenta en los flujos de caja, por lo que, con el fin de contar con mayores elementos para el análisis, mediante el Oficio N° 0033-2026-GRE-OSITRAN, notificado el 10 de febrero de 2026, se le solicitó a LAP informar si, a la fecha, la solicitud de reconocimiento de inversiones del lado tierra, mencionada en la nota 7 de los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2024, fue aprobada y, de ser el caso, remitir la(s) resolución(es) correspondiente(s).
272. 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).
273. 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)”.

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

[El subrayado es agregado.]

⁹² 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.]

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

V. DETERMINACIÓN DEL CARGO DE ACCESO APLICABLE

V.1. MODIFICACIONES A LA PROPUESTA DEL OSITRÁN

275. Luego del análisis de los comentarios recibidos de las partes, se procederán a efectuar las siguientes modificaciones a la Propuesta del Ositrán contenida en el Anexo 2 del Informe N° 00124-2025-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”, “Doméstico” e “Internacional”, 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”) e “ICT” (únicamente el 46,5% de la inversión de dicho concepto).
- ii. En las inversiones en infraestructura (áreas), se adicionarán las áreas de 82,14 m² para el Nivel 1 y 15,18 m² para el Nivel 3.
- iii. 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.

276. Al respecto, en las **inversiones por infraestructura (áreas)**, de acuerdo con el análisis efectuado, para la determinación del costo por m² del área destinada al servicio corresponderá la exclusión de las inversiones asociadas a los diques “Swing”, “Doméstico” e “Internacional”, 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”) e “ICT” (únicamente el 46,5% de la inversión de dicho concepto)⁹³. Al respecto, en la siguiente tabla se presenta la base de inversiones atribuidas al Terminal luego de efectuar las exclusiones indicadas.

⁹³ Cabe indicar que, conforme a lo presentado en la Propuesta del Ositrán, se mantendrá la exclusión de las cuentas “Señalética” y “Equipos aeroportuarios”, de acuerdo con lo propuesto por LAP.

Tabla 35 Base de inversiones atribuidas al Terminal, neta de las exclusiones señaladas en los comentarios

A) Inversión asociada al Terminal (en USD)

Concepto	Monto
Procesador	285 232 634
Swing	162 529 618
Doméstico	88 284 070
Internacional	64 701 331
Señalética	4 362 738
Equipos aeroportuarios	70 855 617
Total	675 966 008

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

Concepto	Procesador	Swing	Doméstico	Internacional	Señalética	Equipos aeroportuarios	Total
Arquitecturas/Exteriores/Paisajismos	2 145 969	-	-	-	-	-	2 145 969
HTVS	9 188 110	-	-	-	-	-	9 188 110
Puentes Fijos de Embarque	-	-	-	-	-	-	-
Mobiliario y mobiliario fijo	3 291 864	-	-	-	-	-	3 291 864
Aparatos sanitarios (excepto zona privada)	2 733 516	-	-	-	-	-	2 733 516
MEP	67 424 234	-	-	-	-	-	67 424 234
ICT	14 420 946	-	-	-	-	-	14 420 946
Inversión total en dique swing	-	162 529 618	-	-	-	-	162 529 618
Inversión total en dique doméstico	-	-	88 284 070	-	-	-	88 284 070
Inversión total en dique internacional	-	-	-	64 701 331	-	-	64 701 331
Señalética	-	-	-	-	4 362 738	-	4 362 738
Equipos aeroportuarios	-	-	-	-	-	70 855 617	70 855 617
Total	99 204 639	162 529 618	88 284 070	64 701 331	4 362 738	70 855 617	489 938 013

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

Concepto	Monto
Procesador	186 027 995
Swing	-
Doméstico	-
Internacional	-
Señalética	-
Equipos aeroportuarios	-
Total	186 027 995

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.

277. Asimismo, de acuerdo con el análisis efectuado, para la estimación del costo por m² se deberá dividir el monto de la inversión base entre el área construida del Procesador. Al respecto, de acuerdo con la información de la página 53 del archivo PDF "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060" (adjunto a la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187), la superficie total construida del Procesador es de 151 417 m². En la siguiente tabla se detallan los cálculos del ratio por m² de la inversión asociada al procesador, neta de las exclusiones señaladas anteriormente.

Tabla 36 Ratio de inversión asociada al procesador, neta de exclusiones

Concepto	Monto
Inversión asociada al Procesador, neta de exclusiones (en USD)	186 027 995
Superficie total construida del Procesador (en m ²)	151 417
Ratio de Inversión asociada al Procesador, neta (USD/m²)	1 229

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.

278. Cabe indicar que, como se señaló en el Anexo 4 del Informe N° 0124-2025-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 expuso 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).

279. 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° 0124-2025-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. En segundo lugar, se determinó el factor de incidencia de la inversión asociada al Procesador, neta de las exclusiones, sobre el CAPEX directo del paquete *Landside*, el cual resulta en 17,13%. Finalmente, mediante la aplicación del factor de incidencia, se realizó la asignación de las inversiones transversales sobre la inversión asociada al Procesador, neta de las exclusiones. A partir de las inversiones transversales asignadas al Procesador se calculó el ratio de inversiones transversales, para lo cual se dividieron dichas inversiones entre la superficie total construida del Procesador, tal como puede observarse en la siguiente tabla.

Tabla 37 Ratio de inversiones transversales

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

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

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

Concepto	Monto
CAPEX directo del paquete Landside (en USD)	1 085 867 884
Inversión asociada al procesador, neta de las exclusiones (en USD)	186 027 995
Factor de incidencia de la inversión asociada al procesador, neta de las exclusiones	17,13%

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

Concepto	CAPEX directo del paquete Landside	Inversión asignada al procesador
MOU - Memorandum of Understanding	2 817 638	482 710
Design	72 749 663	12 463 279
Early Works	27 906 105	4 780 800
Site Management	10 941 291	1 874 433
Total	114 414 697	19 601 221

D) Cálculo del ratio de inversiones transversales (en USD)

Item	Inversión asignada al procesador (USD)	Superficie total construida del Procesador (en m ²)	Ratio de inversión transversal (USD/m ²)
MOU - Memorandum of Understanding	482 710	151 417	3
Design	12 463 279	151 417	82
Early Works	4 780 800	151 417	32
Site Management	1 874 433	151 417	12
Total	19 601 221		129

Fuente: Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396 y Carta N° C-LAP-GPF-2024-0187 (archivos: "Inversión del Terminal.xlsx", "PM_3000_NF_EXP_ADP_NNA_PR_000082.pdf" y "PM_3000_NF_REP_ADP_NNA_CN_00060.pdf")

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

280. Finalmente, sobre la base de lo anterior, se calculó el costo por m² del área destinada al servicio, el cual resulta de la suma entre el ratio de inversión asociada al procesador y el ratio de inversiones transversales calculado para el presente caso, tal como puede apreciarse en la siguiente tabla.

Tabla 38 Costo por m² del área destinada al servicio

Concepto	Monto
Ratio de Inversión asociada al Procesador, neta (USD/m ²)	1 229
Ratio de inversión transversal (USD/m ²)	129
Costo por m² de áreas destinadas al servicio (USD)	1 358

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

281. Tomando en cuenta lo anterior, en la siguiente tabla se detallan las inversiones directas proyectadas relacionadas al área de inspección HBS. Nótese que, de acuerdo con el análisis efectuado, se adicionan las áreas de 82,14 m² para el Nivel 1 y 15,18 m² para el Nivel 3.

Tabla 39 Inversiones directas relacionadas al área de inspección HBS en el nuevo Terminal (USD)

Tipo de activo	Concepto	Área (m ²)	Costo (USD/m ²)	Total (USD)
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 1	82,14	1 358,03	111 543
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 2	157,24	1 358,03	213 537
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 3	15,18	1 358,03	20 616
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 4	115,55	1 358,03	156 921
	Total			502 617

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

282. Cabe señalar que, tal como se detalló en la Propuesta del Ositrán, además de las inversiones directas relacionadas con la Facilidad Esencial, los montos de inversión proyectados por el Concesionario toman en cuenta las inversiones indirectas obtenidas mediante porcentajes de incidencia sobre la base de las inversiones directas. De este modo, considerando el ajuste efectuado sobre la proyección de inversiones directas relacionadas al área de inspección HBS, corresponderá ajustar también los montos por concepto de las inversiones indirectas, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 40 Inversiones Indirectas vinculadas al servicio en el nuevo Terminal (USD)

Concepto	% Incidencia	Total (USD)
Capex Total Indirecto (USD)		246 737 596
Project Management Office (PMO) (USD)		151 705 455
Corporate & Others (USD)		93 956 133
Master Planning (USD)		1 076 008
Capex Directo (USD)		1 539 762 037
Airside		349 927 657
Landside		1 085 867 884
Contingency		103 966 496
Monto de inversión Terminal (Inversión Oficinas del Terminal) (USD)		434 429 418
Incidenca Capex Directo (%)	28,21%	
Capex Indirecto (USD)		69 614 699
Inversión indirecta:		
Infraestructura Inspección Equipaje HBS - Cuarto de Inspección	0,12%	80 541
Equipos Inspección Equipaje HBS - Máquinas Rayos X	1,97%	1 373 432
Inversiones indirectas vinculadas al servicio		1 453 974

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

283. 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 41 Inversiones proyectadas, ajustadas por el porcentaje de reconocimiento de inversiones (USD)

Tipo de Activo	Descripción	% Reconocimiento	Año 0	2025
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 1	87,46%	97 555	0
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 2	87,46%	186 759	0
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 3	87,46%	18 031	0
Infraestructura	Cuarto de inspección Nivel 4	87,46%	137 243	0
Equipos	Máquinas de rayos X RTT 110 EDS Estándar 3	87,46%	6 694 072	693 979
Equipos	Máquinas de rayos X Orion 927DX y Orion 928DX	87,46%	802 021	72 592
Equipos	Detectores de trazas de explosivos - ETD	87,46%	22 520	0
Infraestructura	Inversión indirecta: Infraestructura Inspección Equipaje HBS	87,46%	70 441	0
Equipos	Inversión indirecta: Equipos Inspección Equipaje HBS	87,46%	1 201 204	0
Total			9 229 847	766 571

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

284. Con todo ello, en la siguiente tabla se presenta el cálculo actualizado del plan de inversiones de LAP, así como sus respectivas depreciaciones y amortizaciones, los cuales son considerados en el flujo de caja económico para el cálculo del Cargo de Acceso. Al respecto, nótese que el valor de recupero de los activos al cierre del periodo de evaluación del flujo de caja (año 2030) asciende a USD 5 069 528.

Tabla 42 CAPEX proyectado para el servicio en el nuevo Terminal (USD)

Año	Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base de activos de capital	0	0	0	0	0	0	0
Plan de Inversiones	9 229 847	766 571	0	0	0	0	0
Valor de Recupero	0	0	0	0	0	0	5 069 528
Depreciación y amortización		686 126	999 922	999 922	999 922	999 922	241 077

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. FLUJO DE CAJA ECONÓMICO

285. En la siguiente tabla se muestra el flujo de caja económico obtenido a partir del flujo de caja operativo menos el flujo de inversiones. Al respecto, debe indicarse que, dadas las modificaciones efectuadas sobre la Propuesta del Ositrán luego de la evaluación de los comentarios recibidos, tanto el flujo de caja operativo como el flujo de inversiones

muestran cambios en sus valores respecto de lo presentado en la Tabla A-28 del Anexo 2 del Informe N° 0124-2025-GRE-OSITRAN.

Tabla 43 Flujo de caja económico proyectado (USD)

Año		Año 0	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Número de pasajeros que facturan equipaje			4 457 903	6 336 915	6 699 109	7 073 713	7 478 713	1 906 842
<i>Cargo de acceso por pasajero que factura equipaje</i>			<i>0,87</i>	<i>0,87</i>	<i>0,87</i>	<i>0,87</i>	<i>0,87</i>	<i>0,87</i>
Ingresos Brutos Total			3 894 470	5 535 993	5 852 409	6 179 668	6 533 480	1 665 836
Retribución al Estado	46,511%		-1 811 357	-2 574 846	-2 722 014	-2 874 225	-3 038 787	-774 797
Aporte por Regulación	1,00%		-38 945	-55 360	-58 524	-61 797	-65 335	-16 658
Ingresos Netos			2 044 168	2 905 787	3 071 871	3 243 646	3 429 358	874 381
Costo Directo			-440 668	-594 980	-607 536	-620 631	-634 093	-156 202
Costo Indirecto			-8 119	-10 961	-11 193	-11 434	-11 682	-2 878
Costo No Imputable			-116 995	-157 964	-161 298	-164 774	-168 349	-41 471
Total Costos de Operación			-565 782	-763 905	-780 026	-796 840	-814 124	-200 551
Net IGv		-1 661 372	466 811	866 577	920 791	976 838	1 037 585	265 747
Pago de IGv		-	-	-	-592 807	-976 838	-1 037 585	-265 747
Pago de IR		-	-205 195	-295 768	-334 608	-374 743	-418 366	-112 083
Flujo de Caja Operativo		-1 661 372	1 740 002	2 712 692	2 285 221	2 072 063	2 196 868	561 747
Base de activos existentes		-	-	-	-	-	-	-
Plan de inversiones		-9 229 847	-766 571	-	-	-	-	-
Recuperación Inversión		-	-	-	-	-	-	5 069 528
Flujo de Caja Económico		-10 891 219	973 431	2 712 692	2 285 221	2 072 063	2 196 868	5 631 275

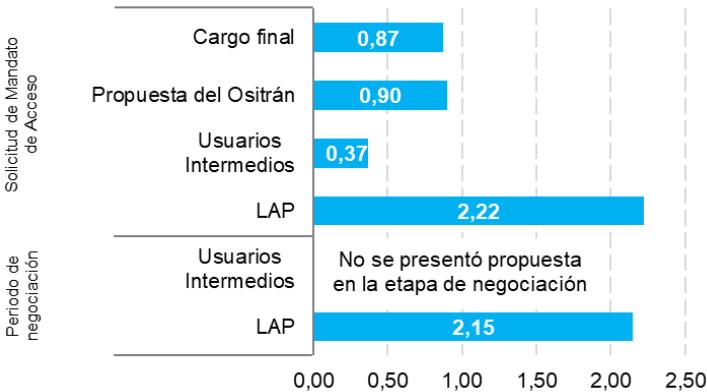
WACC	9,77%
VAN	-0

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.3. CARGO DE ACCESO APLICABLE

286. 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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) que hace que el VAN del flujo de caja económico sea cero asciende a USD 0,87 por pasajero que factura equipaje (sin IGv).
287. Cabe señalar que dicho monto se encuentra dentro de los límites propuestos por las partes durante el periodo de negociación, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 2 Propuestas de Cargo de Acceso para la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS en el AIJC (USD)



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

288. 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”.

289. En ese sentido, si bien los Usuarios Intermedios no presentaron su propuesta de Cargo de Acceso durante el proceso de negociación, resulta razonable inferir que, al no haberse alcanzado un acuerdo entre las partes sobre el monto del Cargo de Acceso, las expectativas de los Usuarios Intermedios apuntan a que dicho cargo sea inferior, o cuanto menos no supere, al propuesto por LAP en las negociaciones.
290. Por tanto, considerando ello, el Cargo de Acceso calculado por el Regulador por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el AIJC cumple con lo establecido en el artículo 99 del REMA, en tanto no supera el límite propuesto por LAP como parte de las negociaciones.
291. Finalmente, y conforme a lo señalado anteriormente en el presente informe, en línea con el criterio establecido en la Resolución del Consejo Directivo N° 0005-2026-CD-OSITRAN del 04 de febrero de 2026, una vez que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones correspondientes al proyecto de ampliación del AIJC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos deberá efectuar la revisión del cálculo del Cargo de Acceso, a efectos de que se actualice exclusivamente el componente de inversiones.

VI. CONCLUSIONES

1. En el presente informe se formula el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), en atención a la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por los Usuarios Intermedios, en el marco de lo previsto en el artículo 97 del REMA.
2. En el marco del procedimiento establecido en el REMA para la emisión del Mandato de Acceso solicitado, en el Anexo 2 del Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN, esta Gerencia formuló la propuesta de Cargo de Acceso, la cual fue puesta en conocimiento de LAP y las aerolíneas a fin de que puedan manifestar al Ositrán sus comentarios u objeciones, conforme a lo resuelto por la Resolución de Consejo Directivo N° 0027-2025-CD-OSITRAN.
3. En el marco del procedimiento, tanto el Concesionario como los Usuarios Intermedios formularon sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA. Al respecto, en el presente informe se han analizado los comentarios referidos a la propuesta de Cargo de Acceso, los cuales estuvieron circunscritos a los diferentes componentes del modelo.
4. Sobre el particular, luego de la evaluación realizada a los comentarios recibidos, se determinó que corresponde incorporar las siguientes modificaciones al flujo de caja propuesto en el Anexo 2 del Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN:
 - i. En las inversiones en infraestructura (áreas), para el cálculo del costo por m² del área destinada al servicio corresponde la exclusión de las inversiones asociadas a los diques “Swing”, “Doméstico” e “Internacional”, 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”) e “ICT” (únicamente el 46,5% de la inversión de dicho concepto).

- ii. En las inversiones en infraestructura (áreas), se adicionan las áreas de 82,14 m² para el Nivel 1 y 15,18 m² para el Nivel 3.
 - iii. Para el Plan de inversiones ajustadas por el porcentaje de reconocimiento de inversiones, se considera el porcentaje de 87,46% de acuerdo con la información contenida en el Anexo 1 del Memorando N° 0426-2026-GSF-OSITRAN.
5. De esta manera, luego de efectuar las modificaciones respectivas a la Propuesta del Ositrán contenida en el Anexo 2 del Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN, y en aplicación de lo estipulado en el artículo 99 del REMA, el Cargo de Acceso mensual que se propone para la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS es de USD 0,87 por pasajero que factura equipaje (sin IGV).
6. Asimismo, en línea con el criterio establecido en la Resolución del Consejo Directivo N° 0005-2026-CD-OSITRAN del 04 de febrero de 2026, una vez que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización culmine con el procedimiento de reconocimiento de las inversiones correspondientes al proyecto de ampliación del AIJC, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos deberá efectuar la revisión del cálculo del Cargo de Acceso, a efectos de que se actualice exclusivamente el componente de inversiones. Dicha medida tiene por objeto determinar el impacto de los montos reconocidos sobre el cálculo actual y verificar si estos modifican los resultados del cargo determinado.

VII. RECOMENDACIÓN

Se recomienda a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización elevar el presente informe para la consideración del Consejo Directivo del Ositrán, en el que se propone un Cargo de Acceso aplicable a la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS es de USD 0,87 por pasajero que factura equipaje (sin IGV).

Atentamente,

Firmado por:

RICARDO QUESADA ORÉ

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

Visado por:

MELINA CALDAS CABRERA

Jefe de Regulación
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por:

MARTÍN MORILLO BLAS

Analista de Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Visado por:

CLAUDIA CORNEJO AMÉZAGA

Especialista Legal
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Elaborado por: Martín Morillo Blas
NT N° 2026036136

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 PRERACIÓN DEL SITIO (WP1)	\$ 17,039,067.24	\$ 17,039,067.24	100.00%
0622-P006.1C	EJECUCIÓN DE PILOTES PARA LA TORRE DE CONTROL	\$ 1,065,492.77	\$ -	0.00%
0722-P006.1C	SUB-ESTACIÓN ELECTRICA PROVISIONAL 60 KV	\$ 1,684,003.73	\$ 1,684,003.73	100.00%
0322-P006-02C	CAMPAÑA GEOTÉCNICA – ZONA LAGUNAS	\$ 72,300.12	\$ 72,300.12	100.00%
1221-P006-01C	ACOMETIDA ELÉCTRICA CAMPAMENTO OBRA - FASE 0	\$ 79,062.09	\$ -	0.00%
1221-P006-02C	MEJORAS EN EL CAMPAMENTO OBRA 0	\$ 88,911.63	\$ -	0.00%
0922-P006-01C	CAMPAÑA GEOTÉCNICA ETAPA II CONSCO-0099	\$ 89,085.28	\$ 89,085.28	100.00%
1022-P006-01C	SOPORTE DE ICT Y DISEÑO DE SEGURIDAD	\$ 352,320.00	\$ 352,320.00	100.00%
0223-P006-03C	REVISIÓN ESTRUCTURAL SÍSMICA FASE 1-2, RFP WP3	\$ 46,375.00	\$ 46,375.00	100.00%
0323-P006-01C	DISEÑO LIMITE BATERIA WP2.2 POR RETIRO AMA Y TAXIWAYS M&U	\$ 259,100.00	\$ 259,100.00	100.00%
0523-P006-01C	Soporte Topográfico Durante Trabajos Preliminares	\$ 31,332.46	\$ -	0.00%
0723-P006-01C,	Campaña y Reportes Geotécnicos Lado Tierra (4400039166)	\$ 179,029.65	\$ 179,029.65	100.00%
0723-P006-02C	ICT Activo para Airside (WP2.3)	\$ 883,819.46	\$ 883,819.46	100.00%
0823-P006-02C	Soporte y/o Diseño de ICT y Seguridad para WP 2.1 y WP 2.2 (OS 4400040416)	\$ 165,040.00	\$ 165,040.00	100.00%
0923-P006-02C	Campaña y Reportes Geotécnicos Lado Tierra - Segunda Parte para el Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – newLIM	\$ 138,886.80	\$ 138,886.80	100.00%
0923-P006-03C	ICT Activo para Airside (WP2.3)	\$ 853,462.32	\$ 853,462.32	100.00%
1023-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	\$ 5,041,401.82	\$ 5,041,401.82	100.00%
0923-P006-01C	Campaña Geotécnica-Etapa 2.	\$ 8,782.05	\$ 8,782.05	100.00%
1123-P006-02C	ICT Activo para Airside (WP2.3)	\$ 200,817.00	\$ 200,817.00	100.00%
1123-P006-01C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2	\$ 13,718,884.02	\$ 13,718,884.02	100.00%
0124-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3)	\$ 19,563,167.95	\$ 19,284,388.85	98.57%
0124-P006-02C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora	\$ 9,607,881.68	\$ 7,836,380.85	81.56%
0224-P006-01C	Paquete de Trabajo 2.1 – Edificios del Lado Aire - 1er Expediente	\$ 10,790,296.72	\$ 10,790,296.72	100.00%
0224-P006-02C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora - 3er Expediente	\$ 4,559,071.95	\$ 4,379,133.63	96.05%
0224-P006-03C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 3er Expediente	\$ 6,878,841.74	\$ 6,878,841.74	100.00%
0324-P006-04C	ICT Activo para Airside (WP2.3), (OS 4400040727), por Avance de Mejora	\$ 2,772,339.62	\$ 2,772,339.62	100.00%
0324-P006-03C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora - 4to Expediente	\$ 34,829,168.36	\$ 32,139,702.03	92.28%
0324-P006-05C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 4to Expediente	\$ 3,121,322.57	\$ 895,555.75	28.69%
0324-P006-02C	Paquete de Trabajo 2.1 – Edificios del Lado Aire - 2do Expediente	\$ 20,343,518.52	\$ 19,263,448.31	94.69%
0424-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 5to Expediente	\$ 30,884,406.05	\$ 30,877,228.29	99.98%
0424-P006-02C	Paquete de Trabajo 2.1 – Edificios del Lado Aire - 3er Expediente	\$ 6,930,449.19	\$ 6,155,967.54	88.82%
0424-P006-04C	Contrato de Construcción Paquete de Trabajo 2.2, (OS 4400038000), por Avance de Mejora - 5to Expediente	\$ 4,604,477.76	\$ 3,579,158.17	77.73%
0524-P006-03C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 6to Expediente	\$ 43,726,463.77	\$ 41,398,048.69	94.68%
0624-P006-02C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 7mo Expediente	\$ 94,400,901.17	\$ 81,811,820.99	86.66%
0824-P006-03C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 8vo Expediente	\$ 34,751,954.14	\$ 34,751,954.14	100.00%
0924-P006-02C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 9no Expediente	\$ 18,673,501.08	\$ 18,673,501.08	100.00%
0924-P006-01C	Soporte y/o Diseño de ICT y Seguridad para WP 2.1 y WP 2.2, 2do Expediente	\$ 155,360.00	\$ 141,440.00	91.04%
1124-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 10mo Expediente	\$ 19,337,481.12	\$ 19,337,481.12	100.00%
1224-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 11avo Expediente	\$ 11,414,179.43	\$ 11,414,179.43	100.00%
0125-P006-01C	Paquete de Trabajo 3 – EPC Terminal, Plataforma y Accesos (WP3), 12avo Expediente	\$ 29,117,865.72	\$ 29,117,865.72	100.00%
0325-P006-03C	Equipos PBSS - Landside, 1er Expediente	\$ 3,421,680.50	\$ 3,421,680.50	100.00%

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 inglés⁹⁴), el cual es estimado sobre la base del Modelo de Valorización de Activos de Capital (en adelante, CAPM por sus siglas en inglés⁹⁵), 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.

⁹⁴ *Weighted Average Cost of Capital.*

⁹⁵ *Capital Asset Pricing Model.*

6. Para calcular el costo del capital propio, en la práctica regulatoria se utiliza el modelo CAPM de valoración de activos de capital. El modelo CAPM fue desarrollado por Sharpe (1964)⁹⁶, Lintner (1965)⁹⁷ y Treynor (1961)⁹⁸, sobre la base del artículo elaborado por Markowitz (1952)⁹⁹ 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)¹⁰⁰, 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.

⁹⁶ 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.

⁹⁷ 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.

⁹⁸ TREYNOR, J. (1961). *Toward a Theory of the Market Value of Risky Assets*.

⁹⁹ MARKOWITZ, H. (1952). *Portfolio Selection*. The Journal of Finance. Volume7, Issue1. March 1952. Pages 77-91.

¹⁰⁰ GIACCHINO, L. y LESSER, J. (2011). *Principles of Utility Corporate Finance*. Public Utilities Reports.

I. Tasa Libre de Riesgo

11. La tasa libre de riesgo representa el rendimiento que se espera obtener de un activo sin riesgo. Se considera que un activo es libre de riesgo cuando su rendimiento efectivo coincide constantemente con el rendimiento esperado, es decir, no presenta riesgo de incumplimiento ni riesgo de reinversión. En este sentido, en las últimas décadas, los Bonos del Tesoro de los Estados Unidos (*T-Bonds*) han sido reconocidos globalmente como el principal activo seguro. Por lo tanto, de acuerdo con el criterio utilizado por el Ositrán en procedimientos anteriores, se empleará como *proxy* de la tasa libre de riesgo el promedio histórico del rendimiento de los T-Bonds a 10 años.
12. Respecto al tipo de promedio a utilizar, ya sea aritmético o geométrico, no existe una norma específica que determine cuál de las dos opciones es superior. Al respecto, autores como Ross et al. (2012)¹⁰¹ y Brealey et al. (2010)¹⁰² 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)¹⁰³ 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%¹⁰⁴.

II. Prima por riesgo de mercado

15. Según Damodaran (2014)¹⁰⁵, 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

¹⁰¹ ROSS, S.; WESTERFIELD, R.; y J. JAFFE (2012). Finanzas Corporativas. Novena Edición. México D.F. McGrawHill.

¹⁰² BREALEY, R., MYERS, S. y F. ALLEN. (2010). Principios de Finanzas corporativas. Novena edición. México D.F.:McGraw-Hill.

¹⁰³ BRAVO, S. (2008). Teoría Financiera y Costo de Capital. ESAN. Lima.

¹⁰⁴ 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/>.

¹⁰⁵ DAMODARAN, A (2014). Applied Corporate Finance. 4ta Edición. Wiley.

criterio empleado por el Ositrán en procedimientos anteriores ha sido utilizar el índice Standard & Poor's 500 de los EE.UU. (en adelante, S&P 500)¹⁰⁶.

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

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III. Prima por riesgo país

19. Según López-Dumrauf (2010)¹⁰⁷, 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)¹⁰⁸ 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)¹⁰⁹, en el cual se afirma:

¹⁰⁶ 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.

¹⁰⁷ LÓPEZ-DUMRAUF, G. (2010). Finanzas Corporativas: Un enfoque Latinoamericano. Alfaomega Grupo Editor Argentino. Segunda edición.

¹⁰⁸ 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).

¹⁰⁹ MACROCONSULT (2007). "Elementos para la Determinación del Costo de Capital de LAP". Documento elaborado por Macroconsult para Lima Airport Partners.

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

[El subrayado es nuestro.]

23. En este sentido, para calcular la prima por riesgo país se considera el promedio aritmético mensual del EMBIG+ Perú para el periodo de enero de 2023 a diciembre de 2024, obteniéndose una prima de riesgo país de 1,71%, como se muestra en la siguiente tabla¹¹⁰.

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 contables¹¹¹. Este enfoque evalúa la sensibilidad de los retornos contables de la empresa respecto al retorno promedio del mercado.

¹¹⁰ 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.

¹¹¹ Ver ALMISHER y KISH (2000). Accounting betas – an ex anti proxy for risk within the IPO Market. Journal of Financial and Strategic Decisions. Volumen 13, Número 3, Otoño 2000; y, GAMBI, A., SIQUEIRA, I. y F. DAL-RI (2012).

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

26. En procedimientos anteriores, Ositrán ha empleado la metodología de benchmarking para estimar el beta de empresas reguladas. Según Alexander et al. (1999)¹¹², existen cinco factores que deben considerarse para homogeneizar los riesgos de diferentes empresas y su incidencia en el valor del beta: tipo de propiedad, régimen regulatorio, nivel de competencia en el mercado, estructura de la industria y grado de diversificación de la operación.
27. Con base en lo anterior, en la presente Propuesta, se empleará la metodología de *benchmarking* para estimar el beta de LAP. Se seleccionaron empresas que operan aeropuertos regulados bajo un esquema de alto poder de incentivos (o *price cap*), y cuyos valores de beta sean accesibles a través de *Bloomberg*.
28. En la tabla siguiente se presentan los operadores aeroportuarios que conforman la muestra utilizada para la estimación del beta, en la cual se incluyen únicamente aeropuertos de propiedad y/o gestión privada.

Tabla B-3 Muestra de operadores aeroportuarios

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

Fuente: *Bloomberg*®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

29. A partir de la muestra seleccionada, se estimó el beta apalancado de cada empresa para el año 2024 mediante el sistema *Bloomberg*. Para esta estimación, se consideró un horizonte temporal de cinco años, desde el 1 de enero de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2024, con periodicidad semanal, utilizando como índice de referencia el índice bursátil representativo del país de cada empresa, en su moneda local respectiva¹¹³.

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.

¹¹² 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.

¹¹³ Este aspecto está en consonancia con el criterio adoptado previamente en el procedimiento de revisión tarifaria del Factor de Productividad de LAP en 2018, así como en la determinación de los cargos de acceso para oficinas operativas, áreas de mantenimiento, check-in, entre otros, aprobados en 2022.

30. Además, la práctica regulatoria sugiere que el beta estimado para cada elemento de la muestra debe ajustarse mediante una reversión a la media, lo cual permite que el beta tienda a aproximarse al promedio del mercado (es decir, a un valor de uno). Este ajuste se obtuvo directamente de Bloomberg, empleando el *adjusted beta*¹¹⁴ 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 2024¹¹⁵, mediante la siguiente fórmula:

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

32. En la tabla siguiente, se presenta el promedio aritmético de los betas desapalancados de la muestra, que asciende a 0,721¹¹⁶.

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

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

Notas:

^{a/} Adjusted beta.

^{b/} Bloomberg code: EFF_TAX_RATE.

^{c/} Bloomberg code: TOT_DEBT_TO_TOT_EQY.

Fuente: Bloomberg®.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹¹⁴ 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).

¹¹⁵ 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 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).

¹¹⁶ Cabe señalar que el beta utilizado en la Propuesta de LAP difiere del calculado por Ositrán debido a que la Propuesta de LAP utiliza la tasa impositiva efectiva (*t*) y el ratio deuda-patrimonio (*D/E*) a marzo de 2024 para desapalancar los betas de la muestra estimados para el horizonte del 01.01.2019 al 31.12.2023. Por su parte, en la Propuesta de los Usuarios Intermedios, los betas de la muestra son estimados para el horizonte del 11.04.2019 al 11.04.2024. En contraste a lo planteado por las partes, la Propuesta del Ositrán considera tanto los betas como la tasa de impuesto y el ratio deuda-patrimonio al 31 de diciembre de 2024 (o la fecha más cercana disponible), y empleando el horizonte del 01.01.2020 al 31.12.2024 para la estimación de los betas de la muestra.

V. Estructura de capital

33. En cuanto a la determinación de las ponderaciones de deuda y capital, Chisari *et al.* (1999)¹¹⁷ señalan que existen dos métodos para calcular el nivel de apalancamiento y la participación del capital propio en el capital total: i) Valor en libros y ii) Valor de mercado. Al respecto:
- **Valor en libros:** Su principal ventaja es la estabilidad a lo largo del tiempo y su disponibilidad para todas las empresas.
 - **Valor de mercado:** Este enfoque presenta la desventaja de que la mayoría de las empresas no cotizan en bolsa, lo que dificulta el acceso a sus valores de mercado.
34. En este contexto, Chisari *et al.* (1999) destacan que, para la determinación del costo de capital en empresas reguladas, la práctica común es ponderar el costo de capital propio y el costo de la deuda utilizando sus respectivos valores en libros. Por consiguiente, en el presente caso resultaría conveniente el uso de los valores en libros de capital propio y endeudamiento del Concesionario.
292. Cabe indicar que el empleo de los valores en libros de la empresa al año 2024 implicaría asumir que la estructura de financiamiento estimada se mantendrá en dicho nivel durante el horizonte del flujo de caja. Sin embargo, si se tiene en consideración que tanto los niveles de endeudamiento como de capital propio de la empresa podrían fluctuar a lo largo del tiempo, la determinación de una estructura de financiamiento a partir de la información de un ejercicio contable en específico podría acarrear desventajas si la estructura real de la empresa tiende a modificarse. Ello, debido a la naturaleza prospectiva de la metodología que se está empleando para la determinación del Cargo de Acceso. Así, ante dicho escenario, resultaría más razonable determinar el ratio Deuda Capital mediante el establecimiento de una estructura objetivo¹¹⁸.
293. Al respecto, de acuerdo con las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023, en diciembre de 2022 la empresa suscribió un contrato de préstamo "Mini-Perm" con el Banco de Nova Scotia, Interamerican Development Bank, IDB Invest, BBVA Perú, KfW-IPEX Bank GMBH, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, MUFG Bank Ltd., y Société Générale, con la finalidad de: i) pagar el préstamo obtenido el 11 de septiembre de 2020 (Brigde Loan) y ii) financiar el programa de expansión y otras mejoras conforme al Contrato de Concesión. Como consecuencia de dicho contrato de préstamo, LAP asumió diversos compromisos financieros, del cual se destaca que el ratio Deuda/Patrimonio neto de la empresa no podrá exceder de 75/25. En efecto, en el numeral 15 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente:

"15. DEUDA DE CORTO Y LARGO PLAZO

(...)

(e) Los principales compromisos financieros son:

(...)

4. El ratio Deuda/Patrimonio neto no excederá de 75:25."

[El subrayado es nuestro.]

294. Asimismo, en las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se menciona que la empresa suscribió un acuerdo con sus socios a efectos de que se realicen

¹¹⁷ 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.

¹¹⁸ Cabe señalar que, en su propuesta de Cargo de Acceso, el Concesionario propuso el empleo de un ratio objetivo, obtenido a partir del promedio del ratio anual de Deuda Financiera sobre Patrimonio para el periodo proyectado de 2025 a 2030; sin embargo, en su propuesta presentada, la empresa no remitió sustento alguno respecto a dicha forma de cálculo.

aportes de capital con el objetivo de cumplir con el compromiso asumido a raíz del contrato de préstamo “Mini-Perm”. En efecto, en el numeral 1.4 de las Notas a los Estados Financieros Auditados de LAP del año 2023 se indica lo siguiente:

“1.4. Financiamiento

(...)

El 22 de diciembre de 2022, como parte del financiamiento Mini-Perm, LAP, Fraport AG e IFC firmaron un Acuerdo de Aporte de Capital. De conformidad con este acuerdo, Fraport AG e IFC, como socios de LAP, acordaron realizar contribuciones de capital a LAP periódicamente para cumplir con el índice de deuda a capital requerida.”

[El subrayado es nuestro.]

295. Como puede observarse, debido a que, en atención al cumplimiento del compromiso asumido por LAP a raíz del contrato de préstamo “Mini-Perm”, los socios de la empresa han acordado la realización de aportes de capital periódicamente, resulta razonable suponer que el ratio Deuda Capital de LAP tenderá a modificarse para los años posteriores y, por tanto, diferir del valor obtenido a partir de los valores en libros de la empresa al año 2024. No obstante, dado que a raíz del contrato de préstamo suscrito, el ratio Deuda/Patrimonio neto de LAP no podrá exceder de 75/25, resultaría consistente considerar dicho ratio máximo como la estructura objetivo para el cálculo del WACC de la empresa en el presente procedimiento, en línea con los aspectos comentados anteriormente respecto a la naturaleza prospectiva de dicho ratio.
296. Por lo tanto, para el cálculo del WACC de la empresa se considerará el uso de un ratio Deuda Capital objetivo equivalente al ratio Deuda/Patrimonio neto máximo que puede presentar LAP en virtud de los compromisos financieros que asumió en el contrato de préstamo “Mini-Perm”, el cual es igual a 3,00, siendo el porcentaje de Deuda de 75% y el porcentaje de Capital de 25%.

VI. Costo de la Deuda

35. Respecto al costo de deuda de LAP, considerando el enfoque prospectivo de la metodología aplicada en este procedimiento, así como la situación financiera de LAP al cierre de 2024, que incluye un contrato de préstamo de largo plazo para financiar las inversiones en Lado Aire y parte de Lado Tierra, el costo de la deuda se estimará como la tasa que refleje el costo total (*all-in cost*) asociado a dicho contrato. Esta tasa se calculará a partir del flujo de caja relacionado con la deuda contraída por la empresa, e incluirá tanto los desembolsos de principal como los pagos proyectados de amortización, intereses y otros costos derivados de la operación de financiamiento¹¹⁹.
36. En este sentido, mediante la Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162, recibida el 16 de octubre de 2024, LAP remitió los flujos trimestrales correspondientes a los desembolsos y pagos de la deuda, tal como se detalla en la siguiente tabla¹²⁰. 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

¹¹⁹ 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.

¹²⁰ 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.

2024-2028 corresponden a las proyecciones financieras de LAP respecto a su situación de financiamiento.

Tabla B-5 Flujos trimestrales de la deuda contraída por LAP (millones de USD)

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

Fuente: Carta N° C-LAP-GPF-2024-0162.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. Como puede observarse, la información remitida por LAP incluye tanto el préstamo "Puente" (*Bridge Loan*) como el préstamo "Mini-perm". Sin embargo, dado que el préstamo "Puente" fue cancelado en 2023 y reemplazado por el préstamo "Mini-perm", este último representa el financiamiento vigente y, por ende, el costo efectivo que enfrentará la empresa a futuro (puesto que los intereses y pagos del préstamo "Puente" ya no son una obligación futura). Por tanto, para reflejar de manera más precisa el costo de financiamiento en el horizonte de evaluación, corresponde excluir el costo del préstamo "Puente" del cálculo de la tasa efectiva de deuda y considerar únicamente el costo del préstamo "Mini-perm", que es el único que afecta los flujos de caja futuros¹²¹.
38. Cabe indicar que la inclusión del préstamo "Puente" podría llevar a una distorsión en el cálculo al incorporar costos de financiamiento que ya no están vigentes. Así, este ajuste es especialmente relevante, considerando que el enfoque propuesto es prospectivo y debería reflejar el costo real de la deuda que impactará en el servicio durante el periodo de evaluación.
39. De este modo, con base en esta información, se calcula la Tasa Interna de Retorno (TIR) trimestral a partir del flujo neto de la deuda¹²², determinando de este modo la tasa que garantiza que el Valor Actual Neto (VAN) de la diferencia entre desembolsos y pagos de

¹²¹ 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.

¹²² Esto es, Desembolsos – (Amortización + Intereses + Comisión de compromiso + Costo de emisión de deuda).

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%¹²³, tal como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla B-6 Cálculo del Costo de Deuda de LAP

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII. Costo Promedio Ponderado del Capital (WACC)

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

¹²³ La conversión de la TIR trimestral (1,78%) a tasa anual se realiza mediante la fórmula de capitalización:

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

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

Tabla B-7 Costo Promedio Ponderado del Capital de LAP, al 2024

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

ANEXO 3

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

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

ANEXO I: Estimación del Ratio de Oficinas del Terminal

Al 30 de junio del presente año, en el proyecto de ampliación del AIJCH se proyecta una inversión total de USD 1,965,691,171.¹²⁴ Este monto se sustenta de acuerdo con el siguiente desglose, el cual fue proporcionado por el área LAP Proyecto.

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

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

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

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

¹²⁴ Este importe está sujeto a algunos potenciales incrementos (contratos abiertos que se seguirán actualizando conforme se avance la ejecución del proyecto).

- **Early Works:** Corresponde a la inversión realizada en los trabajos iniciales del proyecto, incluye la limpieza, la elaboración del cerco perimétrico, etc. Se contemplan varios contratos en este concepto, pero principalmente se hace referencia al WP1.
- **Site Management:** Corresponde a la inversión realizada en obras adicionales como los campamentos, la subestación temporal de energía, etc. Se contempla principalmente el contrato WP4.
- **Integration:** Corresponde a la inversión relacionada a la interconexión entre cada paquete de trabajo. Incluye consultorías, obras intermedias y acción constructiva.
- **Capex indirecto**
 - **Project Management Office (PMO):** Corresponde a la inversión indirecta relacionada con la PMO (en español, Oficina de Gestión de Proyectos) de LAP. Se incluyen diversos conceptos, los principales son los siguientes: costos relacionados a la mano de obra LAP, costos no relacionados con la mano de obra LAP, consultorías y servicios por contrato, otros costos varios, etc.
 - **Corporate & Others:** Corresponde a la inversión indirecta relacionada con los costos corporativos. Se incluyen diversos conceptos, entre los principales son los siguientes: planificación y permisos, diseño conceptual, procura, puesta en servicio, pago por concepto de supervisión OSITRAN, etc.
- **Other Capex related to NewLim**
 - **Real Estate Projects:** Corresponde a la inversión relacionada a la gestión de proyectos de real estate en la ciudad aeropuerto. Estas inversiones corresponden a los hoteles, parking, Plot F, parque logístico, estación de combustible, etc.
 - **Master Planning:** Corresponde a la inversión realizada en la gestión y elaboración del plan maestro LAP. Se considera también como un costo indirecto relacionado a la inversión total del proyecto.
 - **Real Estate Consultants:** Corresponde a la inversión relacionada con las consultorías de los proyectos de real estate. Principalmente, se incluye el pago de salarios para el personal encargado.
 - **PMO Retail Consultants:** Corresponde a la inversión relacionada con el personal de consultoría PMO, encargada de la gestión de la implementación de las tiendas retail en el nuevo terminal.
 - **Others:** Corresponde a la inversión relacionada con el capital de trabajo requerido para el inicio de operaciones del proyecto de ampliación, principalmente se incluyen cuentas de salarios.

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

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

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

Tabla 16. Inversiones Terminal

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

En segundo lugar, se debe relativizar los montos estimados previamente en función de los metros cuadrados que abarca el área del Terminal de pasajeros. De acuerdo con el Plan Maestro de LAP, el Terminal de pasajeros contará con 265,000 m². Para tener el valor por metro cuadrado que sirve para

determinar el Ratio Terminal, se dividen los importes obtenidos en el primer paso con las áreas estimadas en el segundo. Los resultados se muestran a continuación.

Tabla 17. Ratio Terminal

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

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

El detalle de las estimaciones se presenta a continuación:

Tabla 18. Edificios y sistemas auxiliares

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

Fuente: Elaboración propia

a) Ratio Edificios Auxiliares 1: Edificios Auxiliares Landside

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

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

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

Fuente: Elaboración propia

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

- **2211 Sanitary Facility (tratamiento de agua):** El factor de incidencia es **94.60%**, calculado en base al consumo de m³/d (metros cúbicos por día) proyectados para el Terminal de pasajeros respecto a todo el proyecto. Para poder hallar el consumo de agua

proyectado, se utilizaron las proyecciones formuladas por los estudios de diseño del proyecto en donde se especifican los consumos proyectados del Terminal y de las otras zonas del proyecto para el hito de 37.7 millones de pasajeros, el cual se espera alcanzar para fines del 2030, año que guarda relación con el horizonte de evaluación del modelo económico de estimación de tarifas. El resumen de demanda hídrica se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 20. Demanda hídrica del proyecto

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

Fuente: NL_2211_CD_MCA_IP3_P00_DS_400001 Rev. B

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

Tabla 21. Factor de incidencia Agua

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

Fuente: Elaboración propia

○ **2234 Main S/E (substation) – Subestación Eléctrica Principal**

El factor de incidencia es **70.98%**, calculado en base a los consumos máximos previstos exclusivamente para el terminal de pasajeros respecto a todo el proyecto.

Para poder hallar el consumo máximo de electricidad, se utilizaron las proyecciones formuladas por los estudios de diseño del proyecto en donde se especifican los consumos proyectados del terminal y de las otras zonas del proyecto para el hito de 37.7 millones de pasajeros, el cual se espera alcanzar para fines del 2030, año que guarda relación con el horizonte de evaluación del modelo económico de estimación de tarifas. El resumen de los consumos máximos previstos se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 22. Consumos máximos previstos

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

Fuente: NL_4210_FD_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 (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 2: Sistema de obtención de agua cruda (USD/m²)	11.43

Inversión total (US\$) - PTAR/ Planta de Tratamiento de Aguas Residuales	4,024,636
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 3: Planta de Tramto. de Aguas Residuales (USD/m²)	14.37

Inversión total (US\$) - Redes y sistemas de plomería (Agua, incendio) Landside	8,724,560
Factor de incidencia	94.60%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 4: Redes y sistemas de plomería Landside (USD/m²)	31.14

Fuente: Elaboración propia

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

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

Tabla 28. Ratio Edificios Auxiliares 5, 6 y 8

Inversión total (US\$) - Redes y sistemas eléctricos Landside	19,190,604
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 5: Redes y sistemas eléctricos Landside (USD/m²)	51.40

Inversión total (US\$) - Planta de generación eléctrica	19,734,790
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 6: Planta de generación eléctrica (USD/m²)	52.86

Inversión total (US\$) - Depósito de combustible	2,695,168
Factor de incidencia	70.98%
Área del terminal de pasajeros sin puentes de embarque (m²)	265,000
Ratio Edificios Auxiliares 8: Depósito de combustible (USD/m²)	7.22

Fuente: Elaboración propia

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

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

Tabla 29. Demanda térmica para el Terminal

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

Fuente Memoria de cálculo NL_2236_FD_MCA_IP3_M00_DS_000001 Rev 2

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

Tabla 30. Factor de incidencia agua helada

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

Fuente: Elaboración propia

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

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

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

Fuente: Elaboración propia

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

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

Tabla 32. Ratio Generales

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

Fuente: Elaboración propia

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

- MOU Memorandum of Understanding

- b) Design
- c) Early Works
- d) Site Management

Cada uno de estos conceptos fueron definidos anteriormente. Para estimar los valores de la inversión transversal, es necesario, en primer lugar, clasificar estas inversiones de acuerdo a tres conceptos que han sido definidos para el proyecto: la zona Airside (lado aire), la zona Landside (lado tierra) y Contingency (contingencia) de acuerdo con el prorrateo de la inversión en función al nivel de inversión de cada concepto. Ello implica que para Landside, el porcentaje de asignación de la inversión sería de un 71%. El nivel de inversión por cada componente se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 33. Porcentaje de asignación Airside, Landside y Contingency

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

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

Tabla 34. Cálculo del Factor de Incidencia Terminal de Pasajeros

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

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

Tabla 35. Ratios de Transversales

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

Fuente: Elaboración propia

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

Tabla 36. Ratio Terminal de Pasajeros

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

Fuente: Elaboración propia

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

- **Ratio Terminal**

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

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

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

Tabla 37. Inversiones incluidas/retiradas de ICT

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

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

Tabla 38. Inversiones totales retiradas

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

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

Tabla 39. Inversiones totales consideradas

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

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

Tabla 40. Ratio Terminal ajustado

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

- **Ratio Generales**

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

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

Dichos conceptos se explicaron previamente en una sección anterior.

- **Ratio Transversales**

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

Tabla 41. Ratio Transversales ajustado

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

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

Tabla 42. Ratio Oficinas del Terminal

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

ANEXO 4

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

Ilustración 10 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
Cash 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	\$150,352.21	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Local Area Network (LAN)	\$7,378,406.52	\$0.00	\$0.00	\$0.00
Airport Wireless System	\$585,952.56	\$0.00	\$0.00	\$364,355.53
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 11 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 12 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 Cor	AF1A-100	PRO	1.07	Security Operations Control Centre (CCS)	\$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	\$4 223.95		
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	4.15	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)	\$30 545.95		
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.17	Ground/Air Radio System	\$3 206.26		
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	\$14 759.23		
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)	\$5 905.71		
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	
Contrat	Sector	Sistema WBS P6	SA	Fase	Item 2	System Description (according to TER)	VENDOR	Porcentaje
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		1 781 340.60

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 13 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	CC Command and Control System Useratics, Communications	AF1A-100	PRO	1.07	Security Operatio	\$28 862,82	\$1 202,82
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 Sy	\$84 390,40	\$3 615,02
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	\$3 107,95
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 Numt	\$4 227,95	\$176,16
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.08	Panic Alarm / Hel	\$6 810,36	\$283,76
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.10	Automatic Barrie	\$3 210,02	\$133,75
TERMINAL	Safety and Security Systems	AF1A-100	PRO	4.19	Crash Alarm Syst	\$2 230,75	\$92,95
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	\$1 619,16
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	7.08	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	\$3 786,37	\$157,77
TERMINAL	Communication System	AF1A-100	PRO	7.23	Local Area Netw	\$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 (Pri	\$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	\$5 905,71	\$246,07
TERMINAL	Infrastructure	AF1A-100	PRO	8.07	Structured Cablin	\$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 WFS		362 339,71	15 929,97		
AF1A-379	CON	3.04b	Flight Information Display Sys	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)	45 048,14	\$1 877,01		
AF1A-379	CON	4.08	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	7.08	Public Address System (PAS)	26 385,05	\$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	\$4 676,80		
AF1A-379	CON	7.25	Airport Wireless System	8 911,84	\$371,33		
AF1A-379	CON	8.03	Communications Cabinets	18 578,45	\$740,77		
AF1A-379	CON	8.07	Structured Cabling System	65 067,59	\$2 711,16		

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

AF1B-68			AF1B-68								
Contrato	Sector	Sistema WBS P6	Item 1	SA	Fase	Item 2	System Description (according to TER)	VENDOR	Porcentaje	Budget Partial	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	\$63 257,34	\$63 257,34
F1B	TERMINAL	Safety and Security Systems	2	AF1B-68	PRO	4.01	Access Control System (ACS)		1 256 143,30	\$2 339,30	\$2 339,30
F1B	TERMINAL	Safety and Security Systems	3	AF1B-68	PRO	4.03	Closed Circuit Television (CCTV) System		1 004 750,99	\$41 864,63	\$41 864,63
F1B	TERMINAL	Safety and Security Systems	4	AF1B-68	PRO	4.08	Panic Alarm / Help Point System		270 187,82	\$11 287,83	\$11 287,83
F1B	TERMINAL	Facilities Management Systems	#REF!	AF1B-68	PRO	5.01	Building Management System (BMS)		676 607,81	\$6 606,06	\$6 606,06
F1B	TERMINAL	Communication System	#REF!	AF1B-68	PRO	7.08	Public Address System (PAS) & (LAP) (PAS System)		556 903,43	\$5 170,84	\$5 170,84
F1B	TERMINAL	Communication System	#REF!	AF1B-68	PRO	7.14	Network Management System (NMS)		259 817,57	\$10 825,73	\$10 825,73
EPIC	TERMINAL	Communication System	#REF!	AF1B-68	PRO	7.22	Master Clock System		51 877,78	\$2 161,57	\$2 161,57
F1B	TERMINAL	Communication System	#REF!	AF1B-68	PRO	7.23	Local Area Network (LAN)		634 450,86	\$26 435,87	\$26 435,87
F1B	TERMINAL	Communication System	#REF!	AF1B-68	PRO	7.25	Airport Wireless System		423 367,10	\$17 641,13	\$17 641,13
F1B	TERMINAL	Infrastructure	#REF!	AF1B-68	PRO	8.03	Communications Cabinets		589 944,96	\$26 210,21	\$26 210,21
F1B	TERMINAL	Infrastructure	#REF!	AF1B-68	PRO	8.07	Structured Cabling System		1 781 340,60	\$74 222,83	\$74 222,83
											\$385 995,30

AF1B-414							
FASE - 1B		TERMINAL WFS		3 449 579,55	COM		
AF1B-414	CON	3.04b	Flight Information Display Sys	GL	312 582,21	\$13 024,26	
AF1B-414	CON	4.01	Access Control System (ACS)	GL	458 535,62	\$19 105,65	
AF1B-414	CON	4.03	Closed Circuit Television (CCTV)	GL	405 433,27	\$16 893,06	
AF1B-414	CON	4.08	Panic Alarm / Help Point System	GL	37 617,27	\$1 542,39	
AF1B-414	CON	5.01	Building Management System	GL	198 124,47	\$8 257,27	
AF1B-414	CON	7.08	Public Address System (PAS)	GL	237 555,48	\$9 898,14	
AF1B-414	CON	7.22	Master Clock System	GL	20 580,55	\$857,52	
AF1B-414	CON	7.23	Local Area Network (LAN)	GL	1 009 973,16	\$42 082,22	
AF1B-414	CON	7.25	Airport Wireless System	GL	80 296,53	\$3 141,94	
AF1B-414	CON	8.03	Communications Cabinets	GL	95 206,04	\$3 966,02	
AF1B-414	CON	8.07	Structured Cabling System	GL	585 608,32	\$24 400,36	

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° 00047-2026-IC-OSITRAN

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

Asunto : Mandato de Acceso para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Referencia : Resolución de Consejo Directivo N° 00027-2025-CD-OSITRAN

Fecha : 06 de marzo de 2026.

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

OSITRAN

Firmado por:
JARAMILLO
TARAZONA
Francisco FAU
20420248645 hard
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026
17:13:05 -0500

OSITRAN

I. OBJETO

- 1.1 El objeto del presente informe es sustentar el proyecto de resolución para dictar el Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios (en adelante, las Aerolíneas o los Usuarios Intermedios) respecto a la facilidad esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el AIJC) en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula séptima del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN

II. ANTECEDENTES

- 2.1 Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN de fecha 12 de febrero de 2020, se dictó el Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP o Concesionario) a favor de diversas aerolíneas¹ con el fin de que estas puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJC).
- 2.2 Después de una etapa de negociaciones, entre setiembre y diciembre de 2024, se recibieron solicitudes de emisión de Mandatos de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial, entre otros, del Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS en el AIJC, por no haber sido posible lograr un acuerdo sobre las condiciones contractuales propuestas por la Entidad Prestadora. El detalle en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 01.
Usuarios solicitantes de Mandato de Acceso

Item	N.T	USUARIO INTERMEDIO	FECHA DE SOLICITUD
1	2024111433 2024110981	PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.	05/09/2024
2	2024111195	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.	06/09/2024
3	2024113472 2024113622	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.	11/09/2024
4	2024118242	AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. SUCURSAL DEL PERU	19/09/2024
5	2024123310	UNITED AIRLINES INC SUCURSAL DEL PERU	01/10/2024
6	2024146899	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ	19/11/2024
7	2024153454	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ	02/12/2024

Elaboración: GSF

Visado por:
ZAMORA BARBOZA, MARTHA
YSABEL
20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 17:48:06 -0500

Visado por: ARROYO TOCOTO Victor
Daniel FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 17:31:57 -0500

Visado por: CAMPOS FLORES
Luis Danilo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 16:59:57 -0500

¹ LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERU S.A.

Visado por: ORTIZ VARIAS Cristian
Ricardo FAU 20420248645 soft
Motivo: Firma Digital
Fecha: 06/03/2026 16:52:37 -0500

- 2.3 Mediante Oficio N° 11007-2024-GSF-OSITRAN notificado el 16 de setiembre de 2024, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por las aerolíneas PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A. (PLUS ULTRA), LATAM AIRLINES PERÚ S.A. (LATAM AIRLINES) y SKY AIRLINES PERÚ S.A.C. (SKY AIRLINES) por la Facilidad Esencial, entre otros, de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, aprobado por Resolución N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias (en adelante, REMA).
- 2.4 Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0348 recibida el 23 de setiembre de 2024, LAP solicitó un plazo de diez (10) días hábiles adicionales a los establecidos en el REMA para remitir la información referida a las solicitudes de mandatos de acceso presentadas por las aerolíneas, entre otros, por PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES y SKY AIRLINES.
- 2.5 Mediante Oficio N° 11718-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 26 de setiembre de 2024, se le otorgó a LAP un plazo improrrogable diez (10) hábiles contados desde el vencimiento del plazo inicial para la presentación del sustento correspondiente al cargo de acceso y de las demás cláusulas en discordia presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.6 Mediante Oficio N° 11726-2024-GSF-OSITRAN notificado el 27 de setiembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por la aerolínea AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. SUCURSAL DEL PERU (AIR EUROPA) por la Facilidad Esencial, entre otros, de Sistema HBS, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el REMA.
- 2.7 Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0365 recibida el 02 de octubre de 2024, LAP solicitó un plazo de diez (10) días hábiles adicionales a los establecidos en el REMA para remitir la información referida a la solicitud de mandato de acceso presentada por la aerolínea AIR EUROPA.
- 2.8 Mediante Oficio N° 12184-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 04 de octubre de 2024, se le otorgó a LAP un plazo improrrogable diez (10) hábiles contados desde el vencimiento del plazo inicial para la presentación del sustento correspondiente al cargo de acceso y de las demás cláusulas en discordia presentadas por AIR EUROPA.
- 2.9 Mediante Oficio N° 12185-2024-GSF-OSITRAN notificado el 04 de octubre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandato de Acceso presentada por la aerolínea UNITED AIRLINES INC (UNITED AIRLINES) por la Facilidad Esencial, entre otros, de Sistema HBS, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto por el REMA.
- 2.10 A través de la Carta N° C-LAP-GSC-2024-0381, recibida el 14 de octubre de 2024, LAP solicitó un plazo de diez (10) días hábiles adicionales a los establecidos en el REMA para remitir la información referida a las solicitudes de mandatos de acceso presentadas por las aerolíneas, entre otros, por UNITED AIRLINES.
- 2.11 Mediante Oficio N° 12900-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de octubre de 2024, se le otorgó a LAP un plazo improrrogable diez (10) hábiles contados desde el vencimiento del plazo inicial para la presentación del sustento correspondiente al cargo de acceso y de las demás cláusulas en discordia presentadas por la aerolínea.
- 2.12 Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, recibida el 29 de octubre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS para la prestación del Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje en el AIJC, en base a la solicitud de mandato de acceso de las aerolíneas PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y UNITED AIRLINES.

- 2.13 Mediante Memorando N° 01645-2024-GSF-OSITRAN de fecha 04 de noviembre de 2024, se remitió a la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso al SISTEMA HBS de PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y UNITED AIRLINES a fin de que se sirva disponer el cálculo de los cargos de acceso respectivos.
- 2.14 Mediante Memorando N° 01646-2024-GSF-OSITRAN de fecha 04 de noviembre de 2024, se le remitió a la Gerencia de Asesoría Jurídica (en adelante, GAJ) la documentación relacionada, entre otros, a las solicitudes de mandatos de acceso de PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y UNITED AIRLINES, solicitando su participación para la elaboración de los informes conjuntos por las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.15 Mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 18 de noviembre de 2024, en el marco de lo establecido en el artículo 98 del REMA, la GSF solicitó a la Gerencia General la ampliación del plazo por quince (15) días hábiles para la notificación a las partes de los Proyectos de Mandato de Acceso.
- 2.16 Mediante Carta S/N de AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ (AMERICAN AIRLINES), recibida el 19 de noviembre de 2024, la aerolínea solicitó a OSITRAN la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de Counter, Oficinas Operativas, Equipaje Rezagado, Sistema HBS y Áreas de Mantenimiento en el AIJC.
- 2.17 Mediante Memorando N° 00667-2024-GG-OSITRAN, de fecha 19 de noviembre de 2024, la Gerencia General aceptó la solicitud de ampliación de plazo hasta por un periodo de quince (15) días hábiles, encargando a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización la notificación respectiva a las partes.
- 2.18 Mediante Memorando N° 00675-2024-GG-OSITRAN, de fecha 21 de noviembre de 2024, la Gerencia General precisa que la ampliación del plazo para remitir a las partes los Proyectos de Mandatos de Acceso abarca *"las solicitudes de emisión de mandatos de acceso a las facilidades esenciales para prestar los servicios esenciales de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Counter, Oficinas Operativas, Sistema HBS, Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado) y Mantenimiento de Aeronaves (Oficinas de mantenimiento) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, formuladas por las aerolíneas SKY AIRLINES, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, AIR EUROPA y PLUS ULTRA"*; conforme fue solicitado mediante Memorando N° 01691-2024-GSF-OSITRAN.
- 2.19 Mediante Oficios N° 14778, 14784, 14785, 14786, 14787 y 14788-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 25 de noviembre de 2024, se notificó a las aerolíneas solicitantes del Mandato de Acceso y a LAP que la Gerencia General de OSITRAN amplió el plazo para la elaboración, entre otros, del proyecto de Mandato de Acceso para acceder a la facilidad esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS por quince (15) días hábiles, de conformidad con lo establecido en el artículo 99 del REMA, contados a partir del 20 de noviembre de 2024. Siendo así, el plazo para remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso vencería el 12 de diciembre de 2024.
- 2.20 Mediante Oficio N° 14838-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 26 de noviembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentada por la aerolínea AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ (AMERICAN AIRLINES) por la Facilidad Esencial de Sistema HBS, entre otras, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto en el REMA.
- 2.21 Mediante Carta S/N de AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ (AEROVÍAS DE MÉXICO), recibido el 02 de diciembre de 2024, la aerolínea solicitó a OSITRAN la emisión de mandato de acceso para las facilidades esenciales de Counter, Oficinas Operativas, Equipaje Rezagado, Sistema HBS y Áreas de Mantenimiento en el AIJC.
- 2.22 Mediante Memorandos N° 01815-2024-GSF-OSITRAN de fecha 05 de diciembre de 2024, se remitió a la GRE la documentación relacionada a las solicitudes de mandatos de acceso a la

facilidad esencial de Sistema HBS, entre otros, de AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO a fin de que se sirva disponer el cálculo de los cargos de acceso respectivos.

- 2.23 Mediante Memorando N° 01814-2024-GSF-OSITRAN de fecha 05 de diciembre de 2024, se remitió a la GAJ la documentación relacionada a las solicitudes de mandatos de acceso a la facilidad esencial de Sistema HBS, entre otros, de AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO, solicitando su participación para la elaboración de los informes conjuntos por las solicitudes de Mandato de Acceso presentadas por los Usuarios Intermedios.
- 2.24 Con Memorando N° 00256-2024-GRE-OSITRAN, recibido el 05 de diciembre de 2024, la GRE informó a la GSF que considera necesario que se disponga una ampliación de plazo de veinticinco (25) días hábiles para emitir los proyectos de Mandato de Acceso solicitados para acceder a diversas facilidades esenciales, entre ellas, la de Sistema HBS.
- 2.25 Mediante Oficio N° 15635-2024-GSF-OSITRAN, de fecha 11 de diciembre de 2024, la GSF notificó a LAP la solicitud de emisión de Mandatos de Acceso presentada por la aerolínea AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ (AEROVÍAS DE MÉXICO) por la Facilidad Esencial, entre otros, de Sistema HBS, a efectos de que remita la comunicación cursada entre las partes durante el proceso de negociación, de conformidad con lo dispuesto en el REMA.
- 2.26 Mediante Resolución de Presidencia N° 0082-2024-PD-OSITRAN, de fecha 16 de diciembre de 2024, se aprobó la acumulación -entre otros- de los procedimientos para la emisión del mandato de acceso a la facilidad esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS, solicitado por PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES y AEROVÍAS DE MÉXICO. Asimismo, a través de dicha resolución se prorrogó en veinticinco (25) días hábiles el plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de Mandatos de Acceso que se encuentran en trámite. La indicada resolución estuvo sustentada en el Informe Conjunto N° 00203-2024-IC-OSITRAN.
- 2.27 Mediante Oficios N° 00639, 00640, 00641, 00642, 00643, 00644, 00645 y 00646-2024-PD-OSITRAN, de fecha 17 de diciembre de 2024, se notificó a las aerolíneas solicitantes de los Mandatos de Acceso y a LAP que mediante Resolución de Presidencia N° 00082-2024-PD-OSITRAN se aprobó la prórroga por veinticinco (25) días hábiles adicionales al plazo previsto en el artículo 99 del REMA para notificar a las partes los proyectos de mandatos de acceso que se encuentran en trámite, entre ellos el de Sistema HBS. Siendo así, el plazo para remitir a las partes el proyecto de Mandato de Acceso venció el 24 de enero de 2025.
- 2.28 Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2024-0606², recibida el 18 de diciembre de 2024, LAP remitió la información solicitada por el Regulador respecto al proceso de negociación y su propuesta de cargos de acceso por el acceso a la facilidad esencial de Sistema HBS en el AIJC, en base a la solicitud de mandato de acceso de la aerolínea AEROVÍAS DE MÉXICO.
- 2.29 Con fecha 23 de enero de 2025, GRE emitió el Informe N° 000011-2025-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje, a efectos que sea incorporado en el proyecto de mandato respectivo.
- 2.30 Mediante Informe Conjunto N° 00017-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS).

² LAP señala que la información compartida por la presente carta es la misma que ha compartido con su Carta N° C-LAP-GSC-2024-0396, del 29 de octubre del 2024.

- 2.31 Mediante Resolución de Presidencia N° 00011-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) el cual fue notificado a LAP y a las aerolíneas solicitantes, contando las partes con un plazo de diez (10) días hábiles para emitir sus comentarios conforme a lo dispuesto por el artículo 100 del REMA. En el siguiente cuadro se detalla las fechas de notificación.

Cuadro N° 02.
Usuarios solicitantes de Mandato de Acceso

Item	USUARIO INTERMEDIO	RESOLUCIÓN DE PD	OFICIO DE NOTIFICACIÓN	FECHA DE NOTIFICACIÓN
1	PLUS ULTRA LÍNEAS AÉREAS S.A.	N° 0011-2025-PD-OSITRAN	N° 0055-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025
2	LATAM AIRLINES PERÚ S.A.		N° 0057-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025
3	SKY AIRLINES PERÚ S.A.C.		N° 0059-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025
4	AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A. SUCURSAL DEL PERU		N° 0061-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025
5	UNITED AIRLINES INC SUCURSAL DEL PERU		N° 0063-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025
6	AMERICAN AIRLINES INC. SUCURSAL PERÚ		N° 0065-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025
7	AEROVÍAS DE MÉXICO S.A. DE C.V. SUCURSAL DEL PERÚ		N° 0067-2025-PD-OSITRAN	29/01/2025
8	LIMA AIRPORT PARTNERS		N° 0053-2025-PD-OSITRAN	28/01/2025

Elaboración: GSF

- 2.32 Mediante escritos recibidos entre el 5 y 11 de febrero de 2025, LAP y las aerolíneas solicitantes del mandato, pidieron una ampliación de plazo para remitir sus comentarios de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.33 Mediante Oficios N° 01945; 2303; 01947; 01989; 01976; 01970; 01977 y 01930-2025-GSF-OSITRAN, se le concedió a LAP y a las aerolíneas la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al proyecto de Mandato de Acceso, el cual venció el 26 de febrero de 2025.
- 2.34 Mediante Carta N° C-LAP-GSC-2025-0261 recibida el 24 de febrero de 2025 y Cartas N° S/N recibidas entre el 24 y 25 de febrero de 2025, LAP y las aerolíneas solicitantes del mandato, con excepción de American Airlines, remitieron a Ositrán – dentro del plazo - sus comentarios respecto del proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.35 El 07 de abril de 2025, la GRE emitió el Informe N° 00064-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS) en el AIJC, a efectos que sea incorporado en el mandato respectivo.
- 2.36 Mediante la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN del 08 de abril de 2025, sustentada en el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN y el Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN, el Ositrán dictó el Mandato de Acceso a LAP en favor de las Aerolíneas para la utilización del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el fin de que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS); estableciendo las condiciones y el cargo de acceso.
- 2.37 Mediante los Oficios N° 00296, N° 00297, N° 00298, N° 00299, N° 00300, N° 00301, N° 00302 y N° 00295-2025-PD-OSITRAN, se notificó a PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA, UNITED AIRLINES, AMERICAN AIRLINES, AEROVÍAS DE MÉXICO y LAP, respectivamente, la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN

que dictó el Mandato de Acceso, el Anexo I que contiene las condiciones y el cargo de acceso, el Informe Conjunto N° 00089-2025-IC-OSITRAN, el Informe N° 00064-2025-GRE-OSITRAN y el modelo económico de sustento.

- 2.38 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° 0047-2025-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° 0047-2025-PD-OSITRAN.
- 2.39 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° 00297-2025-PD-OSITRAN, el Ositrán cumplió con notificar adecuadamente, entre otras, la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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.
- 2.40 Mediante las Cartas S/N, recibidas el 06 de mayo de 2025, las Aerolíneas presentaron recursos de reconsideración en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN.
- 2.41 Mediante el Oficio N° 06846-2025-GSF-OSITRAN, recibido el 15 de mayo de 2025, se trasladó a LAP los recursos de reconsideración presentados por las Aerolíneas en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN, a fin de que pueda presentar las alegaciones u observaciones que consideren necesarias dentro del plazo de cinco (05) días hábiles.
- 2.42 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° 06846-2025-GSF-OSITRAN; a efectos de hacer sus comentarios a los recursos de impugnación presentados por las Aerolíneas.
- 2.43 Mediante los Oficios N° 07433, N° 07434, N° 07436, N° 07437, N° 07439, N° 07440 y N° 07441-2025-GSF-OSITRAN, del 29 de mayo de 2025, se solicitó a AMERICAN AIRLINES, PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, SKY AIRLINES, AIR EUROPA y AEROVÍAS DE MÉXICO, respectivamente, indicar si consideran que la emisión del informe que sustenta la resolución de los recursos de reconsideración constituye una situación de emergencia que requiera la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva, en virtud del numeral 10 del artículo 9 del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM.
- 2.44 Mediante el Oficio N° 07442-2025-GSF-OSITRAN, recibido el 29 de mayo de 2025, se solicitó a LAP indicar si considera que la emisión del informe que sustenta la resolución de los recursos de reconsideración constituye una situación de emergencia que requiera la adopción de medidas de emergencia por parte de la Presidencia Ejecutiva; asimismo, se le concedió el plazo adicional solicitado para presentar sus evaluaciones a los recursos de reconsideración.
- 2.45 Mediante la Carta N° C-LAP-GALG-2025-00226, recibida el 02 de junio de 2025, LAP solicitó se sirva considerar la emisión del informe que sustente la resolución de los recursos de reconsideración presentados por las Aerolíneas en contra de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN, como una situación de emergencia.
- 2.46 Mediante las Cartas S/N, recibidas el 2 de junio de 2025, los usuarios intermedios PLUS ULTRA, LATAM AIRLINES, UNITED AIRLINES, AIR EUROPA y AEROVÍAS DE MÉXICO expresaron su posición respecto a si corresponde considerar sus recursos de reconsideración como una situación de emergencia.
- 2.47 El 13 de agosto de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante,

GRE) emitió el Informe N° 00102-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje o Sistema HBS) en el Nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.

- 2.48 El 20 de agosto de 2025, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, y la Gerencia de Asesoría Jurídica elevaron a la Gerencia General el Informe N° 00180-2025-IC-OSITRAN, a través del cual analizan el extremo de los recursos de reconsideración referido a las cláusulas específicas del Mandato de Acceso. 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.
- 2.49 Mediante el Memorando N° 00448-2025-GG-OSITRAN, del 21 de agosto de 2025, la Gerencia General remitió para consideración de la Presidencia Ejecutiva el proyecto de Resolución de Presidencia, así como los Informes N° 00102-2025-GRE-OSITRAN y N° 00180-2025-IC-OSITRAN, emitidos por la GRE, y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de la Asesoría Jurídica, respectivamente.
- 2.50 Mediante proveído del 21 de agosto de 2025, recaído en el Memorando N° 00448-2025-GG-OSITRAN, la Presidencia Ejecutiva devolvió los documentos remitidos por la Gerencia General a fin de que sean elevados para aprobación del Consejo Directivo en su oportunidad.
- 2.51 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° 00195-2025-IC-OSITRAN que adjunta el Informe N° 00102-2025-GRE-OSITRAN que resuelve los recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN. Cabe precisar que los mismos fueron devueltos para que, de corresponder, se proceda a su actualización.
- 2.52 El 11 de diciembre de 2025, la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos (en adelante, GRE) remitió a la GSF el Informe N° 00124-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Nuevo Terminal del AIJC.
- 2.53 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° 00275-2025-IC-OSITRAN que adjunta el Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN que analizan los recursos de reconsideración interpuestos contra la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN.
- 2.54 Mediante Oficio Circular N° 00005-2025-SCD-OSITRAN de fecha 19 de diciembre de 2025 se remitió a las partes la Resolución de Consejo Directivo N° 0027-2025-CD-OSITRAN de fecha 17 de diciembre de 2025, que declaró parcialmente fundados los recursos de reconsideración presentados por Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú contra la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN, y en consecuencia dejó sin efecto el cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula séptima del Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de las aerolíneas.
- 2.55 Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2025-0484 recibida el 29 de diciembre de 2025, LAP solicita una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles adicionales a fin de remitir sus comentarios con relación al cargo de acceso del proyecto de Mandato de Acceso para acceder a la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS, de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.56 Mediante Oficio N° 17203-2025-GSF-OSITRAN, de fecha 30 de diciembre de 2025, se le concedió a LAP la ampliación de plazo solicitada para la remisión de sus comentarios respecto al proyecto de Mandato de Acceso.

- 2.57 Mediante escrito recibido el 30 de diciembre de 2025, la aerolínea Plus Ultra Líneas Aéreas S.A. solicita que la notificación – entre otros – de la Resolución de Consejo Directivo N° 0027-2025-CD-OSITRAN sea realizada de forma completa, en específico que se remita el modelo de Excel que sustenta el cargo de acceso aprobado; así como, solicita una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles adicionales a fin de remitir sus comentarios con relación al cargo de acceso del proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.58 Mediante escritos recibidos entre el 5 y 6 de enero de 2026, las aerolíneas Latam Airlines Perú S.A., American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú solicitan que la notificación – entre otros – de la Resolución de Consejo Directivo N° 0027-2025-CD-OSITRAN sea realizada de forma completa, en específico que se remita el modelo de Excel que sustenta el cargo de acceso aprobado.
- 2.59 Mediante Oficio Circular N° 00002-2026-SCD-OSITRAN de fecha 05 de enero de 2026 se remitió a las partes – en forma complementaria – el modelo económico del cargo de acceso aplicable a la Facilidad Esencial del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega – HBS en el AIJC.
- 2.60 Mediante escritos recibidos entre el 5 y 12 de enero de 2026, las aerolíneas Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú solicitantes del mandato, pidieron una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para remitir sus comentarios, de conformidad con lo establecido en el artículo 100 del REMA.
- 2.61 Mediante Oficios N° 00188; 00191; 00192; 00256; 00275; 00295 y 00629-2026-GSF-OSITRAN, se les concedió a las aerolíneas la ampliación de plazo solicitado para la remisión de sus comentarios respecto al cargo del proyecto de Mandato de Acceso.
- 2.62 Mediante Carta N° C-LAP-GALG-2026-0025 recibido el 21 de enero de 2026, LAP presente sus comentarios respecto a la nueva propuesta de cargo de acceso por el uso de la facilidad esencial del sistema de inspección de equipaje en bodega - HBS, a fin de que sean considerados en su evaluación por OSITRAN.
- 2.63 Mediante Cartas s/n recibidas entre el 02 y 03 de febrero de 2026, las aerolíneas Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú, solicitantes del mandato de acceso, remitieron a Ositrán sus comentarios respecto al cargo de acceso contenido en el proyecto de Mandato de Acceso para el Sistema HBS.
- 2.64 Mediante Carta s/n recibida 04 de febrero de 2026, la aerolínea Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., amplía el sustento de sus comentarios al proyecto de Mandato de Acceso para acceder a la facilidad esencial en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) - Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.
- 2.65 Con fecha 06 de marzo de 2026, la GRE emitió el Informe N° 00038-2026-GRE-OSITRAN a través del cual alcanza su opinión con relación al cargo de acceso correspondiente a la facilidad esencial de Sistema HBS 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:

"d) Fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura pública de transporte por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas concesionarios privados u operadores estatales (...)"

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

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

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

"La actuación del OSITRAN se orienta a garantizar al usuario el libre acceso a la prestación de servicios y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales, técnicos y contractuales correspondientes."

- 3.4. El artículo 11 del REGO recoge la función normativa atribuida al Ositrán para dictar mandatos u otras disposiciones de carácter particular, función que es indelegable según lo contemplado en el artículo 14 de dicho reglamento. Asimismo, de acuerdo con lo señalado en el artículo 16 del REGO, en el marco de la función reguladora, el Ositrán determina los cargos de acceso por la utilización de las facilidades esenciales, la misma que compete exclusivamente al Consejo Directivo de conformidad con lo previsto en el artículo 17 del REGO.
- 3.5. El numeral 1 del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, señala que el Consejo Directivo ejerce la función reguladora respecto de la infraestructura de transporte de uso público de competencia del Ositrán, en tanto que el numeral 8 del citado artículo señala que es función del Consejo Directivo el emitir mandatos de acceso conforma a la normativa del Ositrán en la materia
- 3.6. El artículo 11 del REMA establece que el otorgamiento del derecho de Acceso a las Facilidades Esenciales es obligatorio en los casos y supuestos previstos en dicho cuerpo normativo; este artículo recoge además la facultad del Ositrán de ordenar el otorgamiento del derecho de Acceso o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de un acuerdo entre ellas.
- 3.7. El artículo 43 del REMA establece que, mediante el Mandato de Acceso, Ositrán determina, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso. En ese sentido, el referido artículo precisa que los términos del Mandato constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes.
- 3.8. Finalmente, el artículo 44 del REMA establece los casos en que el Consejo Directivo de Ositrán está facultado a emitir Mandatos de Acceso a solicitud de parte, uno de ellos, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos u otras condiciones en el contrato de acceso.

IV. ANÁLISIS

Emisión del mandato de acceso.

- 4.1. El REMA contempla un conjunto de reglas de procedimiento para obtener acceso a las facilidades esenciales que se distinguen en función de la modalidad en que se logra dicho acceso, es decir, si es mediante un contrato derivado de negociación directa o de una subasta, o a través de un mandato emitido por el Ositrán.
- 4.2. En el caso de los mandatos de acceso, el REMA contempla el procedimiento que debe seguirse para su emisión. Así, se inicia con la negociación entre las partes y, en caso se dé por finalizada dicha negociación, el solicitante del acceso a la facilidad esencial cuenta con un plazo de treinta (30) días hábiles para solicitar al OSITRÁN la emisión de un mandato. En

cumplimiento de lo establecido en el artículo 97 del REMA, la solicitud de emisión de mandato de acceso se notifica a la Entidad Prestadora a fin de que remita la documentación cursada durante la etapa de negociación, debiendo incluir sus condiciones y cargos de acceso propuestos que consten en las actas de negociación, dentro del plazo de cinco (5) días hábiles.

- 4.3. Asimismo, el OSITRAN emite el proyecto de mandato de acceso solicitado, el cual debe ser remitido a las partes a efectos de que estas expresen por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días de notificado, pudiendo ampliarse adicionalmente por el mismo plazo a solicitud de la parte interesada, conforme lo indica el artículo 100 del REMA³
- 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° 0027-2025-CD-OSITRAN declaró parcialmente fundados los Recursos de Reconsideración interpuestos por las aerolíneas Plus Ultra Líneas Aéreas S.A., Latam Airlines Perú S.A., Sky Airlines Perú S.A.C., Air Europa Líneas Aéreas S.A., United Airlines Inc. Sucursal del Perú, American Airlines Inc. Sucursal Perú y Aerovías de México S.A. de C.V. Sucursal Perú contra la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN, en el extremo referido a la determinación del cargo de acceso.
- 4.7. Lo anterior implicó dejar sin efecto el cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula séptima del Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. por el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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° 0027-2025-CD-OSITRAN y los informes que la sustentaron, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 100 del REMA.

³ REMA:
"Artículo 100.- Comentarios sobre el Proyecto de Mandato en contratos por negociación directa.

Una vez notificado el Proyecto de Mandato de Acceso a las partes, éstas podrán expresar por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días, el cual podrá ser prorrogado, de manera justificada a petición del solicitante del mandato o de la Entidad Prestadora, hasta por diez (10) días adicionales.

Los comentarios u objeciones expresados por las partes con motivo del Proyecto de Mandato de Acceso, no tendrán efectos vinculantes para OSITRAN.

En el caso que las partes no remitan comentarios a OSITRAN dentro del plazo determinado, se entenderá que están de acuerdo con el Proyecto."

- 4.8. Cabe precisar que, de conformidad con lo resuelto por el Consejo Directivo de Ositrán mediante la Resolución N° 0027-2025-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° 0047-2025-PD-OSITRAN
- 4.9. Siendo así, mediante Oficio Circular N° 00005-2025-SCD-OSITRAN, notificado a las partes el 19 de diciembre de 2025, se les remitió copia de la Resolución de Consejo Directivo N° 0027-2025-CD-OSITRAN, del Informe N° 00124-2025-GRE-OSITRAN y del Informe Conjunto N° 00275-2025-IC-OSITRAN para su conocimiento y fines siendo así que el plazo para presentar sus comentarios y/o solicitar prórroga de plazo vencía el 08 de enero de 2026.
- 4.10. No obstante, mediante escritos presentados entre el 30 de diciembre de 2025 y el 12 de enero de 2026, las aerolíneas solicitaron que la notificación de la Resolución de Consejo Directivo N° 0027-2025-CD-OSITRAN se realice de forma completa, requiriendo la remisión del modelo de Excel que sustenta el cargo de acceso. En atención a ello, mediante Oficio Circular N° 00002-2026-SCD-OSITRAN recibido el 06 de enero de 2026, se remitió a las partes, de manera complementaria, el modelo económico del cargo de acceso aplicable a la Facilidad Esencial del Sistema HBS en el AIJC.
- 4.11. En ese sentido, considerando que la notificación íntegra de la Resolución fue efectuada el 6 de enero de 2026, el cómputo del plazo para la presentación de comentarios se inició a partir del día hábil siguiente. En consecuencia, aplicando el plazo previsto en el REMA y la prórroga adicional de diez (10) días hábiles solicitada por las Partes, la nueva fecha de vencimiento para la presentación de comentarios venció el 03 de febrero de 2026. Considerando ello, se procede a revisar las fechas en las que las Partes presentaron sus comentarios al Proyecto de Mandato de Acceso, cuyo detalle se verifica a continuación:

Ítem	USUARIO INTERMEDIO	Recepción de Comentarios
1	PLUS ULTRA	02/02/2026 04/02/2026
2	LATAM AIRLINES	02/02/2026
3	SKY AIRLINE	03/02/2026
4	AIR EUROPA	03/02/2026
5	UNITED AIRLINES	03/02/2026
6	AMERICAN AIRLINES	03/02/2026
7	AEROVÍAS DE MEXICO	03/02/2026
8	LIMA AIRPORT PARTNERS	21/01/2026

- 4.12. Como puede observarse, las Partes presentaron sus comentarios dentro del plazo establecido en el REMA.
- 4.13. Por lo expuesto, teniendo en consideración los comentarios remitidos por las partes y conforme al análisis efectuado, así como lo indicado por la GRE mediante Informe N° 00038-2026-GRE-OSITRAN, donde se establece el monto del cargo de acceso y su vigencia, se adjunta al presente informe el proyecto de resolución correspondiente.

V. CONCLUSIONES

- 5.1 En cumplimiento del procedimiento fijado en el REMA, a través de la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-PD-OSITRAN el Ositrán dictó el Mandato de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial de Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS 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 Sistema HBS 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° 00038-2026-GRE-OSITRAN es de USD 0,87 por pasajero que facture equipaje, sin incluir IGV, y que tendrá la vigencia de las demás condiciones establecidas en el Mandato de Acceso dictado mediante Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS), en el extremo referido al cargo de acceso indicado en el numeral 7.1 de la cláusula séptima del Mandato de Acceso dictado mediante la Resolución de Presidencia N° 0047-2025-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 (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el AIJC, en el extremo referido al cargo de acceso.

Atentamente,

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

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

Visado por
MARTHA ZAMORA BARBOZA
Abogada Senior
Gerencia de Asesoría Jurídica

N.T. 2026036752.

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

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

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