

# INFORME DE DESEMPEÑO 2021

Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos



Somos el **regulador**  
de la **infraestructura**  
de **transporte** de  
**uso público**

---

**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN**

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2021: Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

*Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.*

Primera versión: junio de 2022

Para comentarios o sugerencias con relación al presente documento, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)

## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>6</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>9</b>
I.1. Composición accionaria .....	9
I.2. Principales características del Contrato de Concesión .....	9
I.3. Área de Influencia .....	15
I.4. Principales activos de la concesión.....	16
I.5. Hechos de importancia.....	17
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS .....</b>	<b>17</b>
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>18</b>
III.1. Evolución del tráfico en el AIJCh.....	20
III.1.1. Tráfico de pasajeros.....	20
III.1.2. Tráfico de carga.....	23
III.1.3. Tráfico de aeronaves.....	24
III.2. Otros servicios prestados por LAP .....	27
<b>IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO .....</b>	<b>28</b>
IV.1. Régimen tarifario de precios tope .....	28
IV.2. Régimen de acceso .....	31
IV.3. Regímenes especiales.....	35
<b>V. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO.....</b>	<b>36</b>
V.1. Inversiones.....	36
V.2. Transferencias al Sector Público.....	39
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO DEL AIJCH .....</b>	<b>40</b>
VI.1. Calidad al usuario intermedio y final .....	40
VI.1.1. Niveles de servicio en el AIJCh.....	40
VI.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios .....	41
VI.2. Reclamos .....	45
<b>VII. DESEMPEÑO COMERCIAL DEL CONCESIONARIO .....</b>	<b>46</b>
<b>VIII. DESEMPEÑO FINANCIERO DE LA EMPRESA.....</b>	<b>47</b>
VIII.1. Sobre el impacto de la pandemia COVID 19 en la situación financiera de la empresa....	47
VIII.2. Análisis de los Estados Financieros.....	48
VIII.2.1. Estado de Resultados Integrales.....	48
VIII.2.2. Estado de Situación Financiera.....	52
VIII.3. Análisis de los indicadores financieros.....	54
VIII.3.1. Ratios de liquidez .....	54
VIII.3.2. Ratios de endeudamiento financiero.....	55
VIII.3.3. Ratios de rentabilidad .....	56
<b>IX. CONCLUSIONES .....</b>	<b>57</b>

<b>ANEXO N° 1: ADENDAS SUSCRITAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>59</b>
<b>ANEXO N° 2: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>61</b>
<b>ANEXO N° 3: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL .....</b>	<b>64</b>

## INDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Datos generales de la Concesión .....	6
Cuadro 2 Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2021 .....	16
Cuadro 3 Servicios prestados en el AIJCh y régimen tarifario .....	18
Cuadro 4 Vuelos comerciales durante el 2021 en el AIJCh .....	19
Cuadro 5 Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2021.....	20
Cuadro 6 Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2021.....	23
Cuadro 7: Número de concesionarios durante el 2021 .....	28
Cuadro 8: Evolución de las tarifas de los Servicios Aeroportuarios cobradas por el Concesionario, período 2013-2021 .....	30
Cuadro 9 Servicio de rampa a terceros. Cargo de acceso mensual vigente por tipo de aeronaves ....	32
Cuadro 10 Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual por tipo de aeronaves, año 2021 .....	32
Cuadro 11 Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Atención de tráfico de pasajeros y equipaje .....	33
Cuadro 12 Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas .....	34
Cuadro 13 Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por vehículo ligero, período 2012-2021 (En soles, incluido IGV).....	36
Cuadro 14 Medición de Niveles de Servicio en el AIJCh, año 2021.....	41
Cuadro 15 Nivel de satisfacción general de pasajeros con el AIJCh, por segmentos, año 2021 .....	42
Cuadro 16 Evaluación de las medidas de prevención contra el COVID-19, año 2021.....	42
Cuadro 17 Evaluación de las medidas preventivas contra el COVID-19, año 2021 .....	44
Cuadro 18 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP, año 2021.....	44
Cuadro 19 Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2021 .....	45
Cuadro 20 Estado de Resultados de LAP, periodo 2020 – 2021 .....	50
Cuadro 21 Ingresos operativos de LAP, periodo 2020 – 2021 .....	51
Cuadro 22 EBITDA de LAP, periodo 2020 – 2021 .....	52
Cuadro 23 Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2020 – 2021.....	53
Cuadro 24 Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, periodo 2020 – 2021.....	53
Cuadro 25 Ratios de liquidez de LAP, periodo 2020 – 2021 .....	55
Cuadro 26 Ratios de endeudamiento de LAP, periodo 2020 – 2021 .....	55
Cuadro 27 Ratios de rentabilidad de LAP, periodo 2020 – 2021.....	56

---

## INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2021.....	21
Gráfico 2 Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2021 (en términos porcentuales).....	22
Gráfico 3 Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh durante el año 2021.....	22
Gráfico 4 Evolución del tráfico de carga en el AIJCh, período 2001-2021 .....	23
Gráfico 5 Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, años 2020-2021 (en miles de toneladas métricas).....	24
Gráfico 6 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, año 2021 (en términos porcentuales).....	24
Gráfico 7 Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJCh, período 2001-2021.....	25
Gráfico 8 Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJCh, años 2020-2021 .....	25
Gráfico 9 Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJCh, año 2021 .....	26
Gráfico 10 Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJCh, periodo 2002 - 2021 (en términos porcentuales).....	26
Gráfico 11 Evolución de la composición de las operaciones en el AIJCh según el rango de PMD, periodo 2002 - 2021 (en términos porcentuales).....	27
Gráfico 12 Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible: Evolución de tarifas máximas por galón .....	35
Gráfico 13 Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2021 .....	37
Gráfico 14 Evolución de las transferencias al Estado Peruano, periodo 2011-2021 .....	40
Gráfico 15 Principales sugerencias de pasajeros indicadas en la encuesta de satisfacción, año 2021 .....	43
Gráfico 16 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2021.....	45
Gráfico 17 Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2021 .....	46
Gráfico 18 Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2021 .....	47

## RESUMEN EJECUTIVO

El 14 de febrero del 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la empresa Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el Concesionario o LAP) suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCh) por un periodo de 30 años bajo la modalidad BOT (*Build, Operate and Transfer*, por sus siglas en inglés), con la posibilidad de ser prorrogado por períodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años.

La concesión otorgada a LAP es de naturaleza autosostenible e involucra un compromiso de inversión de USD 1 061,5 millones, presentado como parte de su propuesta técnica y que comprende, entre otros, las mejoras obligatorias en el AIJCh, y una inversión adicional de USD 1 200,0 millones, declarado en el Acta de Trato Directo, que está destinado al proyecto de ampliación del aeropuerto. En el siguiente Cuadro se detallan los datos generales de la Concesión.

**Cuadro 1** Datos generales de la Concesión

<b>Concesionario</b>	Lima Airport Partners S.R.L.
<b>Accionistas de la Concesión</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide: 80,01%.</li><li>▪ International Finance Corporation (IFC): 19,99%.</li></ul>
<b>Modalidad</b>	Autosostenible
<b>Suscripción del Contrato</b>	14 de febrero de 2001
<b>Factor de competencia</b>	Mayor retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos <sup>1</sup> )
<b>Compromiso de Inversión<sup>2</sup></b>	Inversión referencial ofertada: USD 1 061,5 millones (inc. IGV) Proyecto de ampliación del AIJCh: USD 1 200,0 millones (inc. IGV)
<b>Inversión reconocida al 2021</b>	USD 350,07 millones (inc. IGV)
<b>Fecha de inicio de explotación</b>	14 de febrero de 2001
<b>Vigencia de la Concesión</b>	40 años <sup>3</sup>
<b>Número de Adendas<sup>4</sup></b>	7

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En el año 2021, el AIJCH se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando que movilizó el 55,4%, 83,7% y el 34,1% del total de pasajeros, carga y operaciones de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Sin embargo, luego de haber experimentado una reducción en la evolución del número de pasajeros, carga y operaciones, como consecuencia de las medidas adoptadas por el gobierno para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19<sup>5</sup> en el 2020; para el 2021 estos han

<sup>1</sup> Base de Ingresos Brutos conforme a la definición establecida en la cláusula 1.26 del Contrato de Concesión.

<sup>2</sup> De acuerdo con el Reporte de Información N° 0002-2020-GSF-OSITRAN, el Compromiso de Inversión hace referencia a la Inversión Referencial contenida en los Contratos de Concesión, Presupuestos aprobados de expedientes y otras obras adicionales vigentes a la fecha, sujetas a revisión.

<sup>3</sup> A través del Acta de Trato Directo celebrado entre el Concesionario y el Concedente el 20 de diciembre de 2016, las partes acordaron ampliar la vigencia de la Concesión en diez (10) años adicionales al plazo de treinta (30) años establecido en la cláusula 3.1 del Contrato de Concesión.

<sup>4</sup> La primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2011, la sexta el 8 de marzo del 2013 y la séptima el 25 de julio 2017.

<sup>5</sup> El 15 de marzo de 2020, el gobierno emitió el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, que declara el Estado de Emergencia Nacional, y posteriormente sus modificatorias y ampliaciones. En éstas, se dispuso, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio, la suspensión del servicio de transporte aéreo de pasajeros y el cierre total de fronteras; limitando las operaciones de las entidades prestadoras de la red aeroportuaria sólo a aquellas relacionadas con el transporte de carga, vuelos de ayuda humanitaria, entre otros. Esta situación culminó el 15 de julio con la autorización de operación otorgada mediante Resolución Ministerial N° 0384-2020-MTC/01.

---

empezado a recuperarse. Así, el tráfico de pasajeros, carga y operaciones se incrementó en 53,6%, 15,1% y 39,2% con relación al 2020, respectivamente.

En cuanto al régimen tarifario, las tarifas sujetas al régimen de regulación por precios tope (RPI-X) tales como la TUUA, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de embarque y uso de instalaciones de carga aérea variaron entre -5,12% y +5,01%. La tarifa que registró un incremento fue el uso de puentes de embarque, con un aumento del 5,01%, mientras que la tarifa de TUUA internacional se redujo en 3,69%. Las tarifas de aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves presentaron reducciones de entre -4,57% y -5,12, en función al rango o categoría de cobro. Cabe resaltar que la tarifa por uso de instalaciones de carga aérea presentó una reducción de 2,11% respecto de lo observado en el año 2020, siendo dicho servicio el único dentro de su canasta representativa para efectos del ajuste tarifario anual.

Los cargos de acceso por el servicio de rampa (autoservicio o a través de terceros), atención de tráfico de pasajeros, mantenimiento de aeronaves y abastecimiento de combustible se mantuvieron invariables durante el año 2021.

De otro lado, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 350,07 millones al 31 de diciembre de 2021, lo que representa un avance de 20,16% en el compromiso total de inversión de LAP en 21 años de Concesión. Durante el 2021, el Ositrán reconoció inversiones en el segundo trimestre por un valor de USD 47 393.

A su vez, durante el año 2021, LAP generó obligaciones frente al Estado Peruano por las sumas de USD 76,86 millones por el concepto de Retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos), USD 16,77 millones por transferencias a CORPAC (50% sobre ingresos de aterrizaje y despegue y 20% por TUUA internacional) y USD 1,81 millones por concepto de Tasa Regulatoria. El monto total de transferencias al Estado Peruano durante el año 2021, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales y tributarias, es superior en 32,37% a lo generado en el año anterior.

Con relación al desempeño operativo del Concesionario, durante el 2021, LAP ha cumplido con una serie de niveles de servicios relacionados a las áreas de control de seguridad doméstico y control de seguridad internacional; mientras que los servicios relacionados con check-in doméstico, check-in internacional, migraciones de salidas y llegadas, recojo de equipaje internacional no cumplen con los requisitos establecidos por la IATA.

Con respecto a la encuesta de satisfacción de usuarios, se muestra el descontento de las aerolíneas comerciales nacionales con relación a la infraestructura del AIJCh, alegando que la misma se encuentra colapsada y que existen problemas en la asignación de las salas de embarque, fallas en el sistema de fajas, entre otros. Dichas aerolíneas junto con las aerolíneas comerciales internacionales y aerolíneas cargueras cuentan con altos porcentajes de insatisfacción. Sin embargo, en lo que respecta a la evaluación de las medidas preventivas frente al COVID-19, en general, las aerolíneas y concesionarios se encuentran satisfechos con las medidas adoptadas por LAP. Asimismo, la encuesta de satisfacción efectuada a los pasajeros muestra que estos se encuentran, en promedio, satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCh, apreciándose que los pasajeros de salidas nacionales y llegadas nacionales muestran el mayor nivel de satisfacción en 93,5% y 91,2%, respectivamente.

De otro lado, durante el año 2021 se presentaron 354 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa un aumento de 12,7% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Sin embargo, este incremento no se refleja en el indicador de número de reclamos por cada mil pasajeros, que disminuyó de 0,045 en 2020 a 0,033 reclamos en el 2021. Del total de reclamos presentados, el 86,6% fueron declarados infundados o improcedentes. Asimismo, 85,4% del total de reclamos estuvo asociado a la calidad y la oportuna prestación de los servicios, mientras que 10,1% estuvo referido a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.

Con relación a los resultados contables del Concesionario durante el año 2021, los ingresos de operación de LAP fueron superiores en 35,2% respecto a los observados en 2020, pasando de USD 135,5 millones a USD 183,2 millones. Por su parte, los gastos operativos incrementaron en 13,0% y los gastos generales, en 4,3%, con lo cual la utilidad de operación experimentó un incremento de 152,2%

---

respecto del 2020, mientras que el valor del EBITDA aumento en 76,6%, registrando un total de USD 44,8 millones en el 2021.

Con relación a la situación financiera de la empresa, del análisis del Estado de Situación Financiera se concluye que LAP presenta elevados niveles de solvencia financiera; no obstante, si bien la empresa no posee deudas financieras a mediano plazo, en el ejercicio 2021, a diferencia del ejercicio 2020, la empresa registra una deuda de corto plazo de USD 68,7 millones. Por su parte, durante el año 2021, la empresa presenta ratios de liquidez inferiores a 1,00, lo cual significa que la empresa no dispone de recursos para cubrir sus obligaciones corrientes. La disminución de los indicadores se explica por el aumento de los pasivos corrientes de 113,6 millones, principalmente por el aumento de deuda de corto plazo y aumento de las cuentas por pagar comerciales. Asimismo, en el ejercicio del 2021 los activos corrientes han disminuido, debido a que la empresa ha empleado recursos propios para financiar la ejecución de inversiones.

Finalmente, los ratios de rentabilidad de la empresa para el año 2021 experimentaron variaciones significativas. Así, el margen neto de LAP aumentó de 7,1% en 2020 a 13,2% en 2021, lo cual muestra que por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtuvo USD 13,2 de utilidad neta. Por su parte, el ROA de la empresa pasó de 1,6% en 2020 a 3,1% en 2021, dicho aumento es explicado por el incremento del activo intangible improductivo, por encontrarse en etapa de inversión y el aumento de la utilidad neta.

---

## **I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN**

### **I.1. Composición accionaria**

1. El 15 de noviembre del año 2000, el Comité Especial de Aeropuertos<sup>6</sup> adjudicó la buena pro al consorcio internacional LAP, conformado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (42,75%)<sup>7</sup>, por Bechtel Enterprises Services Ltd. (42,75%)<sup>8</sup> y por Cosapi S.A. (14,5%)<sup>9</sup>, obteniendo la licitación de la Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCh.
2. Desde su conformación, LAP ha experimentado los siguientes cambios en su composición accionaria:
  - En diciembre de 2001, Bechtel Enterprises Services Ltd. transfiere su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd.
  - En setiembre de 2003, Cosapi S.A. vende su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd. Con ello, la composición societaria de LAP quedó de la siguiente forma: Alterra Lima Holdings Ltd. con 57,25% y Fraport AG Frankfurt Airport Services Worlwide con 42,75%.
  - En agosto de 2007, Fraport AG Frankfurt Airport Services Worlwide adquirió el 57,25% de participación de Alterra Lima Holdings y se convirtió en el propietario de Lima Airport Partners.
  - En mayo de 2008, la Corporación Financiera Internacional (IFC), miembro del grupo del Banco Mundial, y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI, se incorporaron como socios de LAP.
  - En mayo del 2019, Fraport AG incrementó su participación en un 10% en LAP, mediante la adquisición del porcentaje de participación que mantuvo el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, de AC Capitales SAFI S.A por más de 10 años.
3. De esta manera, al cierre del año 2020, la composición accionaria de LAP es la siguiente: Fraport AG (80,01% del capital social), un operador aeroportuario con una amplia experiencia en la operación de 26 aeropuertos en 11 países, y la Corporación Financiera Internacional (19,99%), el brazo financiero del Banco Mundial.

### **I.2. Principales características del Contrato de Concesión**

4. A través del Contrato de Concesión, el Estado Peruano otorgó a LAP el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión, con sujeción a sus estipulaciones. Así, el Contrato de Concesión establece, entre otros, las Operaciones Principales que se llevarán a cabo en el aeropuerto; la ejecución de Mejoras destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario, las cuales deberán realizarse conforme con los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante, RTM) estipulados en el Anexo 14 del referido Contrato; el Régimen de Tarifas y Precios aplicables, así como las condiciones para la prestación de los servicios; el factor de retribución y otros pagos al Estado.

---

<sup>6</sup> Comité Especial de Aeropuertos nombrado por Resoluciones Supremas No. 010-98-TR, No. 028-98-TR, No. 609-99-PCM, de fechas 23 de junio, 10 de agosto de 1998 y 24 de noviembre de 1999, respectivamente.

<sup>7</sup> Operador alemán de aeropuertos, denominado Flughafen Frankfurt/Main AG.

<sup>8</sup> Parte del conglomerado Bechtel, un grupo empresarial norteamericano originalmente dedicado a la construcción, en ese entonces Bechtel Enterprises International Ltd.

<sup>9</sup> Compañía constructora peruana.

- 
5. Conforme con la Cláusula 3 del Contrato de Concesión, el período de vigencia de la concesión fue establecido en treinta (30) años, prorrogable por períodos de diez (10) años adicionales hasta un plazo máximo de sesenta (60) años. Posteriormente, el 20 de diciembre de 2016, el MTC y LAP suscribieron el “Acta de Acuerdos en la etapa de Trato Directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”<sup>10</sup>, mediante la cual acordaron ampliar por diez (10) años el plazo de vigencia de la concesión, en aplicación del artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 y de la Cláusula 5.8 del Contrato de Concesión<sup>11</sup>. Así, a la fecha, la concesión tiene un plazo de cuarenta (40) años contados desde la fecha de cierre (14 de febrero de 2001).
  6. A continuación, se presenta el detalle de lo establecido en el Contrato de Concesión con relación a la ejecución de inversiones, régimen tarifario y pagos al Estado. En el Anexo N° 2 del presente informe se presenta una ficha resumen del Contrato de Concesión del AIJCh.

#### Ejecución de Mejoras y compromisos de inversión

7. Conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, LAP debe realizar inversiones en Mejoras destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación. Las Mejoras pueden tener la condición de Obligatorias<sup>12</sup>, Eventuales<sup>13</sup> o Complementarias<sup>14</sup>, y se encuentran distribuidas en dos períodos: i) un período inicial, comprendido entre la fecha de cierre (inicio de la Concesión) y el final del octavo año de Concesión y, ii) un período remanente, comprendido entre el noveno año hasta el final de la Concesión.
8. De acuerdo con el numeral 5.6.1.1 de la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión, el Concesionario estaba obligado a iniciar la construcción de las Mejoras Obligatorias dentro del plazo de un (1) año contado a partir de la Fecha de Cierre (14 de febrero de 2001) y concluir las antes de la finalización del período inicial (2009)<sup>15</sup>. Así, al cuarto año contado a partir de la fecha de cierre, el Concesionario debería invertir como mínimo un monto total ascendente a USD 110 millones del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al período inicial, conforme con el Anexo 6 del Contrato de Concesión (USD 25 millones los primeros 36 meses, USD 80 millones a los 42 meses y USD 110 millones a los 48 meses).

---

<sup>10</sup> Acta de Acuerdo sustentada en el Informe N° 1275-2016-MTC/25 de fecha 16 de diciembre de 2016.

<sup>11</sup> **“Cláusula Penal.** En el caso que el Concesionario no efectuare las Mejoras Obligatorias y/o las Mejoras Complementarias según lo previsto en las Cláusulas 5.6 y 5.7, además del derecho del Concedente de dar por terminada la Concesión de acuerdo con la Cláusula 15 del presente Contrato y los demás derechos del Concedente de acuerdo con el presente Contrato o las Leyes Aplicables, el Concesionario pagará al Concedente, por cada día de retraso en el cumplimiento o hasta la terminación de la Concesión en su caso, al ser requerido, la siguiente penalidad, durante los períodos señalados a continuación: (...) El incumplimiento o demora de parte del Concesionario en la ejecución de una Mejora, originada por el incumplimiento de alguna obligación del Concedente directamente relacionada con la ejecución de dicha Mejora, o por causas no imputables al Concesionario y que éste no hubiera podido ni prever ni evitar, no será considerado como incumplimiento hasta el momento en que el Concedente cumpla con su obligación o, de alguna otra manera, la satisfaga, o sean superables las causas que hayan impedido la ejecución de las Mejoras. En tales casos, se prorrogarán los plazos del Período Inicial o del Período Remanente de Vigencia de la Concesión, según corresponda hasta recuperar el tiempo de demora causada. El Concesionario tan sólo será responsable de pagar la penalidad en los términos de esta Cláusula por un monto máximo igual al de la Garantía de Fiel Cumplimiento. Un monto superior dará lugar a la resolución del Contrato por parte del Concedente, de considerarlo conveniente.”

<sup>12</sup> Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requieran implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor.

<sup>13</sup> Mejoras señaladas en la Cláusula 5.6 que se requieran implementar con base en los volúmenes de tráfico y otras consideraciones.

<sup>14</sup> Mejoras referidas a los servicios comerciales, hoteleros u otros, que deberá ejecutar el Concesionario.

<sup>15</sup> La inversión total comprometida en dicho período fue de USD 222 millones (según programa de inversión detallado en el Anexo 6 del Contrato de Concesión)

- 
9. Durante el período remanente, conforme con lo establecido en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, LAP está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje, de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar a los cuatro (4) años, contados desde la liberación de las interferencias existentes en los terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto, detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del Contrato de Concesión.<sup>16</sup>
  10. Así, según el “Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, suscrita el 20 de diciembre de 2016 y enmarcada en el proceso de solución de controversias conforme a la Cláusula 17 del Contrato de Concesión, el Concesionario declaró que invertirá adicionalmente durante los siguientes años un monto no menor de USD 1 200 millones, incluido el IGV.
  11. Además, el Concesionario podrá ejecutar a lo largo de la Vigencia de la Concesión, las Mejoras Complementarias adicionales a las establecidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión que estime conveniente.
  12. Asimismo, es importante destacar que, para establecer el Valor Contable de las Mejoras que hayan sido registradas en los Estados Financieros del Concesionario, solo serán consideradas como Mejoras a aquellas incluidas en el Plan de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobado por el Ositrán vigente a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, siempre que el Concesionario proporcione al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras.

#### Esquema de regulación tarifaria

13. De conformidad con lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a determinar a su discreción las tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios, siempre que dichas tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en dicho anexo que serán fijadas por el Ositrán. Estas tarifas corresponden a los siguientes servicios: la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto –TUUA (Nacional e internacional), Aterrizaje y Despegue (Nacional e internacional), Estacionamiento (Nacional e internacional) y Uso de puentes de abordaje (mangas), y uso de instalaciones de carga aérea.
14. Cabe señalar que, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las Tarifas Máximas se reajustarán anualmente mediante la fórmula “ $RPI-X$ ”<sup>17</sup>, correspondiente al mecanismo de regulación conocido como Regulación por Precios Tope.
15. Este tipo de regulación busca generar incentivos para que la firma sea cada vez más eficiente, trasladando a los usuarios las ganancias de eficiencia obtenidas por el Concesionario en determinado periodo, a través de las tarifas del siguiente periodo; y permitiendo que, si el Concesionario obtiene ganancias de eficiencia mayores que las estimadas durante el período de rezago, este se apropie de dichas ganancias. De esta manera, se generan incentivos a la empresa regulada para que reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen al usuario a través de las tarifas en el siguiente período.

---

<sup>16</sup> Al respecto, cabe señalar que, con fecha 24 de octubre de 2018, se firmó el “Acta de Entrega de Terrenos para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” con el objeto de efectuar la entrega, por parte del Concedente al Concesionario, del área remanente correspondiente a 2 877 957,88 m<sup>2</sup> destinada a la ampliación del aeropuerto. De esta manera, se completó la entrega total de los terrenos necesarios y se inició el cómputo del plazo para la ejecución de las Mejoras descritas en el numeral 1 del acápite III de la mencionada Acta<sup>16</sup> así como en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión.

<sup>17</sup> Donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos, y X representa el porcentaje estimado por el Ositrán de los incrementos anuales de productividad, el cual permanecerá fijo por un período determinado.

- 
16. El objetivo fundamental del régimen de regulación por Precios Tope, al igual que otros modelos regulatorios, es el de implementar asignaciones que se aproximen a los resultados que caracterizan a mercados competitivos: precios que reflejan los costos, incentivos que conllevan a costos mínimos o eficientes, precios de factores de producción que reflejen sus costos de oportunidad, entre otros.
  17. Por otra parte, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para el servicio de estacionamiento vehicular, las cuales son determinadas por el Ositrán conforme con lo establecido en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

#### Régimen de cargos de acceso

18. El Ositrán también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura administrada por el Concesionario que es considerada una *Facilidad Esencial*<sup>18</sup>. De acuerdo con el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), se consideran facilidades esenciales en el AIJCh a las siguientes:
  - Rampa
  - Áreas de parqueo de equipos.
  - Áreas de maniobra en tierra.
  - Vías y áreas de tránsito internos.
  - Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.
  - Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.
19. En particular y conforme con lo establecido en el Reglamento de Acceso (REA) de LAP, los Servicios Esenciales<sup>19</sup> prestados por los usuarios intermedios en el AIJCh son:
  - i. Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio prestado a terceros), el cual incluye sistemas de clasificación de equipajes y carga, escalinatas, planta de poder auxiliar, planta neumática, entre otros.
  - ii. Atención de tráfico de pasajeros y equipaje, la cual consiste en la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y carga, entre los que se encuentra también el reclamo de equipaje rezagado, así como la operación del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.
  - iii. Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas, el cual consiste en el Mantenimiento Preventivo que las aerolíneas se prestan, conforme a la RAP 1 y RAP 111, el mismo que se refiere a las operaciones de preservación simple o menores y el cambio de partes estándares pequeñas, que no significan operaciones de montaje complejas.
  - iv. Almacenamiento y abastecimiento de combustible, el cual consiste en el suministro de combustible para la aeronave a los explotadores aéreos que operan en el AIJCh. El suministro se efectúa mediante el depósito del combustible en la planta de almacenamiento existente en el AIJCh, lugar desde el cual dicho combustible es transportado y puesto a bordo de las aeronaves de los explotadores aéreos por el operador de dicha planta.

---

<sup>18</sup> El artículo N° 9 del REMA del Ositrán define *Facilidad Esencial* como:  
*“Aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:*

*a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;*  
*b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;*  
*c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino”.*

<sup>19</sup> El artículo N° 10 del REMA del Ositrán indica que:  
*“(…) se consideran como Servicios Esenciales a aquellos que cumplen con las siguientes condiciones:*  
*a) Son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.*  
*b) Para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial.”*

- 
20. En ese orden, la contraprestación monetaria que cualquier operador de servicios competitivos está obligado a pagar por utilizar las Facilidades Esenciales, sin importar la denominación que se le otorgue, de acuerdo con la forma o modalidad que corresponda al tipo contractual que haya adoptado el contrato de acceso, se le denomina Cargo de Acceso.
21. El REMA privilegia ante todo la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso; en otros casos, los Cargos de Acceso se determinan mediante un mecanismo de subasta. La actuación del Regulador tiene lugar a través de la emisión de Mandatos de Acceso únicamente cuando las partes no han llegado a un acuerdo sobre dichas condiciones, incluyendo el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial.
22. Así, los Cargos de Acceso en el AIJCh han sido determinados por el Ositrán mediante mandatos de acceso en favor de los usuarios intermedios por el uso de las facilidades esenciales<sup>20</sup>, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente, de conformidad con lo establecido en el REMA. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento.

#### Factor de retribución y pagos al Estado

23. La concesión del AIJCh es de naturaleza autosostenible, lo que implica que el Concesionario es responsable de cubrir los costos económicos de la Concesión con los ingresos obtenidos por el Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión<sup>21</sup>; debiendo además efectuar el pago de la retribución al Estado que LAP ofertó al momento de la adjudicación de la concesión. Al respecto, cabe recordar que, conforme con el proceso de licitación del AIJCh, el factor de competencia para la adjudicación del Contrato de Concesión fue el mayor pago de retribución al Estado. Como resultado de dicho proceso, la buena pro se otorgó al consorcio ganador, LAP, al ofrecer éste una retribución de 46,511% de sus ingresos brutos<sup>22</sup>, estableciéndose una retribución mínima anual independiente de los resultados de la gestión del Concesionario<sup>23</sup>.
24. Según las Bases de la Licitación Pública del AIJCh<sup>24</sup>, el monto mínimo de la retribución se emplearía en el desarrollo de los aeropuertos regionales a cargo de CORPAC, mientras que el exceso sobre la retribución mínima se emplearía en el mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos a cargo del MTC<sup>25</sup>. Sin embargo, mediante la modificación del

---

<sup>20</sup> Con excepción del servicio de rampa de terceros, en cuyo caso el acceso se otorgó a través de un mecanismo de subasta.

<sup>21</sup> Al respecto, la cláusula 22 del Contrato de Concesión asigna los riesgos de demanda, operación, diseño y construcción al Concesionario.

<sup>22</sup> Conforme a la definición de ingresos brutos de la cláusula 1.26 del Contrato de Concesión.

<sup>23</sup> La retribución mínima se ajusta según un cronograma establecido en el Contrato de Concesión de la siguiente manera:

- Durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión: US\$ 12 millones al año.
- Durante los años cuarto, quinto y sexto de Vigencia de la Concesión: US\$ 14 millones al año.
- Durante los años séptimo y octavo de Vigencia de la Concesión: US\$ 15 millones al año.
- A partir del noveno año de Vigencia de la concesión: US\$ 15 millones al año, ajustados de acuerdo con el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (*Consumer Price Index*), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*the Bureau of Labor Statistics*), sobre bases anuales acumulativas.

<sup>24</sup> Comisión de Promoción de la Inversión Privada – COPRI (2000). Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Agosto. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files//RepositorioAPS/0/0/par/BASES-LAP/BASES-LAP.pdf>

<sup>25</sup> En efecto, en el numeral 10.3 de las Bases de la Licitación Pública del AIJCh, se indica lo siguiente:

**“10.3 Destino y utilización de los recursos que se generen para el Estado, por efecto de la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez al Sector Privado:**

**10.3.1 La cantidad mínima de la Retribución será destinada y utilizada para:**

---

numeral 5.23 del Contrato de Concesión a través de la Adenda 3 suscrita el 30 de setiembre de 2002, se facultó temporalmente al Concedente, representado por el MTC, a redistribuir los recursos originados por pago de la Retribución por parte de LAP al Estado. Dicha facultad estuvo limitada exclusivamente al cumplimiento por parte del Estado de la obligación de entrega de terrenos a que hace referencia el numeral 5.23 y Anexo N° 11 del Contrato de Concesión.

25. Posteriormente, el 04 de julio de 2005, mediante Resolución N° 033-2005-CD-OSITRAN, en atención a una consulta formulada por el MTC<sup>26</sup>, el Ositrán interpretó el Contrato de Concesión en lo referente al destino de la retribución; estableciendo que, en virtud de lo dispuesto en la Adenda N° 3, una de las formas válidas de modificar nuevamente el destino de la Retribución era la celebración otra adenda al Contrato de Concesión; sin embargo, la atribución de destinar y utilizar los fondos provenientes de las retribuciones o cánones pagados por el sector privado al Estado, como contraprestación por el derecho de concesión de obras públicas de infraestructura y servicios públicos otorgado, es una atribución de naturaleza exclusivamente estatal, calificando dichos recursos como recursos públicos. En ese orden, tratándose de una atribución exclusiva del Estado, y de fondos que son recursos públicos, el Estado puede establecer un destino y utilización distinto de dichos recursos públicos, mediante la norma autoritativa correspondiente, como es el caso del Decreto de Urgencia N° 008-2005 de fecha 18 de marzo de 2005<sup>27</sup>.
26. Asimismo, es importante resaltar que, mediante la Adenda 7 del Contrato de Concesión<sup>28</sup>, se facultó al Concedente a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del AIJCh a que se refiere el numeral 10.3 de las Bases de Licitación, a efectos de cumplir con lo dispuesto en el numeral 5.23 del Contrato de Concesión, respecto de las áreas requeridas para la ampliación del Aeropuerto descritas en el Anexo 11 del mencionado contrato<sup>29</sup>.
27. Adicionalmente, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 5 y el Anexo 9 del Contrato de Concesión, LAP debe transferir a Corpac el 50% de los ingresos facturados provenientes de la

---

*10.3.1.1 Durante el primer y segundo año de la Concesión, el 100% para la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por CORPAC.*

*10.3.1.2 A partir del tercer año de Vigencia de la Concesión:*

*a) El 80% de la cantidad mínima de la Retribución será destinada para la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por CORPAC de acuerdo al Presupuesto aprobado por el Ministerio de Economía y Finanzas, hasta el octavo año de la Vigencia de la Concesión. Vencido dicho plazo, previa evaluación del OSITRAN, el MTC autorizará el incremento del porcentaje de ingresos a favor de CORPAC.*

*b) El 20% de la cantidad mínima de la Retribución para el MTC, que será destinado para el pago del justiprecio de los terrenos a ser expropiados para la ampliación del Aeropuerto, que será efectuado por el MTC.*

*10.3.2 En el supuesto que los ingresos que se generen sean superiores al monto mínimo establecido, el saldo será destinado al mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos de la República del Perú, que están a cargo del MTC."*

<sup>26</sup> El 08 de junio de 2005, mediante Oficio N° 711-2004-MTC/02, el MTC solicitó al Ositrán que interprete el Contrato de Concesión con relación a la facultad del MTC para destinar parte de los fondos recibidos de la retribución para el cofinanciamiento de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República.

<sup>27</sup> En particular, dicho Decreto establece lo siguiente:  
*Artículo 2.- Constitución de Fideicomisos por las entidades del Estado Autorizar a las entidades y organismos del Gobierno Nacional, de los Gobiernos Regionales y de los Gobiernos Locales, a constituir fideicomisos con los recursos que aporten los concesionarios o que se originen de las concesiones ya otorgadas, que se destinen a la adquisición de bienes, contratación de servicios, constitución de garantías o a otros permitidos por Ley, y que resulten necesarios para el financiamiento, desarrollo y ejecución, de los distintos proyectos de concesión.  
(...).*

<sup>28</sup> De fecha 25 de julio de 2017.

<sup>29</sup> En efecto, el numeral 5.23 del Contrato de Concesión indica lo siguiente:  
*"5.23. De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras, a que se refiere el numeral 5.6 presente Contrato de Concesión, salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la opinión técnica del OSITRAN, que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro. Las áreas de terreno a ser entregadas por el Concedente deberán cumplir con lo señalado en el Anexo 11 del Contrato de Concesión.  
A efectos de cumplir con lo dispuesto en el presente numeral, el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a que se refiere el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional."*

provisión de los servicios de Aterrizaje y Despegue (A/D) y el 20% de los ingresos facturados por concepto de la TUUA internacional.

28. Finalmente, el Concesionario también debe pagar al Ositrán el 1% de la totalidad de sus ingresos facturados, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal, por concepto de aporte por regulación, en la forma y oportunidad que establezcan las normas.

### 1.3. Área de Influencia

29. El AIJCh es la principal puerta de ingreso y salida al Perú por vía aérea, concentrando casi la totalidad del tráfico internacional de pasajeros de la Red Aeroportuaria Nacional en el año 2021 (86,2%). Su ubicación geográfica ha permitido que se consolide como un importante y estratégico centro de conexión en América del Sur. Asimismo, en el ámbito nacional, constituye un centro radial nacional (*hub*) desde el cual se atiende las principales rutas nacionales, habiendo concentrado alrededor de la mitad del tráfico de pasajeros de vuelos nacionales en el 2021 (48,3%).

**Ilustración 1:** Ubicación geográfica del AIJCh



Fuente: Memoria Anual de LAP 2019. [www.lima-airport.com/Documents/INFORME%20DE%20SOSTENIBILIDAD%202019.pdf](http://www.lima-airport.com/Documents/INFORME%20DE%20SOSTENIBILIDAD%202019.pdf)

30. De acuerdo con la información estadística reportada por el Concesionario respecto del tráfico de pasajeros, durante el año 2021 el AIJCh conectó al Perú con el resto del mundo, a través de 45 destinos internacionales en Sudamérica, Centroamérica, Norteamérica y Europa.

**Cuadro 2** Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2021

Región	Países	Destinos
<b>Sudamérica</b>	Argentina	Buenos Aires y Córdoba
	Bolivia	La Paz y Santa Cruz
	Brasil	Curitiba, Porto Alegre, Río de Janeiro, Recife, Tabatinga y Sao Paulo
	Chile	Santiago e Iquique
	Colombia	Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Cali, Leticia y Medellín
	Ecuador	Guayaquil y Quito
	Paraguay	Asunción
	Uruguay	Montevideo
<b>Centroamérica</b>	Venezuela	Caracas
	Panamá	Panamá, Mulatupu
	Rep. Dominicana	Punta Cana
	Martinica	Fort de France
<b>Norteamérica</b>	El Salvador	San Salvador
	Canadá	Montreal
	EE.UU.	Atlanta, Dallas, Miami, Fort Luderdale, Brownsville, Houston, Los Ángeles, Nueva York, Orlando y West Palm
<b>Europa</b>	México	México DF, Chiapas y Cancún
	España	Madrid
	Holanda	Ámsterdam
	Francia	París

*Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

31. A nivel nacional, en el año 2021, el AIJCh conectó a la ciudad de Lima con las principales ciudades y regiones del país, a través de 31 destinos: Andahuaylas, Anta, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Chachapoyas, Chagual, Chiclayo, Chimbote, Cusco, Huánuco, Ilo, Iquitos, Jaén, Jauja, Juliaca, Las Malvinas, Mazamari, Moquegua, Olmos, Pias, Pisco, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Talara, Tarapoto, Trujillo, Tumbes y Virú.

#### **I.4. Principales activos de la concesión**

32. Para la provisión de los diversos servicios que brinda LAP en el AIJCh, es indispensable contar con la infraestructura adecuada que permita atender de manera oportuna la creciente demanda. Así, conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, LAP debe adquirir e instalar equipos completos, adecuados, nuevos y de tecnología de punta para la prestación de los servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, en lo que le compete, asegurándose de que cumplan con los Requisitos Técnicos Mínimos y los Estándares Básicos.
33. En AIJCh cuenta con una pista de aterrizaje de 3 500 m de largo, una plataforma de operaciones de 729 600 m<sup>2</sup>, 58 posiciones de estacionamiento de aeronaves, un terminal de pasajeros de 90 300 m<sup>2</sup> de área techada, 44 salas de embarque, 19 puentes de abordaje, 142 mostradores para el proceso de check-in de pasajeros, 6 fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales y 78 locales comerciales<sup>30</sup>.
34. El proyecto de ampliación del AIJCh comprende inversión directa de LAP (una nueva torre de control, una segunda pista de aterrizaje y un nuevo terminal de pasajeros), así como inversión de terceros en el componente denominado Lima Airport City, que -según la Memoria Integrada 2021 de LAP- consiste en un desarrollo comercial que busca articularse a la ciudad como un foco para dinamizar el entorno.

<sup>30</sup> <https://www.lima-airport.com/esp/lap-negocios-y-proyectos/informacion-financiera/el-aeropuerto-en-cifras>

## Ilustración 2: Proyecto integral de infraestructura en el AIJCh



Fuente: Memoria Integrada 2021 LAP

### I.5. Hechos de importancia

35. Durante el año 2021, el AIJCh recibió el Premio Green Airport 2021, en reconocimiento por la iniciativa “Preparación sostenible de los terrenos para la Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”. Este es un hito muy importante que refleja las buenas prácticas ambientales y sociales en el Proyecto de Ampliación, como el rescate biológico, la recuperación y la restauración de restos arqueológicos, el cumplimiento de los estándares de seguridad y la salud en el trabajo, entre otros.

## II. OFERTA DE SERVICIOS

36. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concedente otorgó al Concesionario el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión y demás derechos descritos en el referido Contrato, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones. En virtud de ello, el Concesionario es el responsable de la explotación y operación del Aeropuerto y por tanto se encuentra obligado a optimizar la infraestructura aeroportuaria garantizando la prestación de los servicios aeroportuarios, comerciales y los servicios de aeronavegación a su cargo. En ese orden, los principales usuarios de LAP en la prestación de los diferentes servicios bajo el régimen de tarifas, acceso, precios u otros son: los pasajeros y sus acompañantes, y las líneas aéreas.
37. En el caso de los pasajeros, LAP debe garantizar una infraestructura aeroportuaria de primera clase, con comodidades y facilidades. Los servicios brindados a los pasajeros están relacionados con el uso de las instalaciones del aeropuerto que comprenden: seguridad, transporte de pasajeros, sistemas de equipaje, información, iluminación y climatización de ambientes, salas de embarque y de espera, entre otros.
38. Por otro lado, LAP se encuentra facultado para brindar el acceso a la infraestructura del Aeropuerto a aquellos usuarios intermedios que soliciten prestar Servicios Esenciales en el Aeropuerto. Asimismo, LAP provee diversos servicios de manera directa mediante los cuales se hace uso de la infraestructura del Aeropuerto a través del uso de la pista y plataforma, iluminación

en el proceso de aterrizaje y despegue, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, infraestructura y equipos de puentes de embarque, etc.

39. En el siguiente Cuadro se muestran los principales servicios que se prestan en el terminal aéreo, así como sus respectivos operadores y régimen tarifario.

**Cuadro 3** Servicios prestados en el AIJCh y régimen tarifario

Servicios	Usuarios	Operador	Régimen de tarifas, precios u otros
Uso de aeropuerto, nacional e internacional	Pasajeros	LAP	
Aterrizaje y Despegue, nacional e internacional <sup>a/</sup>	Naves	LAP/ Corpac	
Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional	Naves	LAP	Precios Tope
Uso de instalaciones de carga aérea	Carga	LAP	
Puentes de embarque	Naves	LAP	
Rampa o asistencia en tierra	Aerolíneas (autoservicio) y terceros (Talma Servicios Aeroportuarios S.A., Swissport Perú S.A., Servicios Aeroportuarios Andinos S.A.)	LAP	Régimen de Acceso
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de Oficinas operativas y <i>Check-in counters</i> )	Aerolíneas (autoservicio) y terceros (AVIO)	LAP	
Mantenimiento preventivo de aeronaves (arrendamiento de hangares y otras áreas)			
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Terpel Servicios de Aviación del Perú S.R.L.	LAP	Reajuste por inflación
<b>Otras actividades comerciales:</b>			
- Playa de estacionamiento vehicular	Varios	Los Portales	Tarifa regulada por el Ositrán
- Infraestructura del Hotel	Varios	Hotel Costa del Sol	Asignada mediante subasta al mejor postor
- Locales y servicios comerciales, Publicidad	Varios	LAP	No regulados

Nota:

a/ Uso de pista, plataforma, iluminación, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por los primeros 90 minutos, los cuales son prestados por LAP y CORPAC de acuerdo con la asignación establecida en el Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

### III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

40. Las actividades que tuvieron mayor relevancia en el 2021, segundo año de pandemia, fueron las relacionadas a los vuelos de carga y, complementariamente, las vinculadas a vuelos comerciales domésticos. Cabe señalar que, el 2021 ha sido un año de recuperación del tráfico aéreo tanto a nivel nacional como mundial, habiéndose acentuado los efectos de la pandemia, principalmente debido al avance de la vacunación, así como a la alta exigencia en las medidas de control y requisitos a los pasajeros a nivel mundial. No obstante ello, si bien el tráfico de pasajeros

internacionales y nacionales empezó a recuperarse, los niveles alcanzados aun se encuentran lejos del nivel de tráfico aeroportuario prepandemia (año 2019).

### Vuelos comerciales

41. De acuerdo con la Memoria Integrada 2021 de LAP, en el 2021 se realizaron un total de 72 761 vuelos domésticos y 29 244 vuelos internacionales, lo que equivale a un incremento del 52,4% y 14,5%, respectivamente, comparado con el 2020. Como parte de la recuperación de operaciones y de tráfico de pasajeros, retornaron varios destinos internacionales. No obstante, debe notarse que los niveles alcanzados en 2021, aun se ubican por debajo de lo registrado el año previo a la pandemia. En efecto, durante 2021, el número de vuelos domésticos fue 37% inferior al registrado en 2019 (115 554 vuelos); mientras que el número de vuelos internacionales fue 64,5% inferior al registrado en 2019 (82 304 vuelos).
42. Por otra parte, debe notarse que, el número de aerolíneas que atienden vuelos internacionales y aquellas que operan en Perú se ha reducido con relación al año previo a la pandemia, tal como se aprecia en el siguiente cuadro.

**Cuadro 4** Vuelos comerciales durante el 2021 en el AIJCh

Componente	2019	2020	2021
1. N° de aerolíneas que atienden vuelos internacionales	50	24	28
2. N° de aerolíneas que atienden vuelos nacionales	18	19	19
3. N° de aerolíneas que operan en Lima, Perú	24	16	20

Fuente: Memoria Integrada 2021 LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

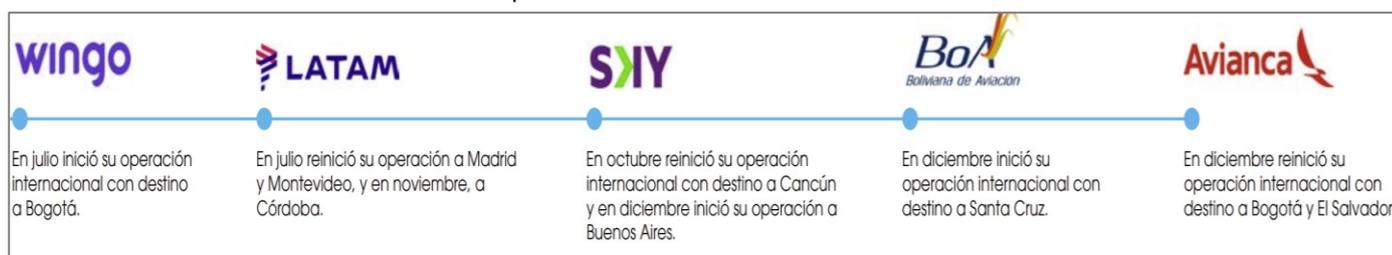
### Vuelos de carga

43. Las operaciones cargueras fueron fundamentales para la recuperación de las operaciones. En el 2021, el número de vuelos se mantuvo en un nivel similar al del 2020 (5 542), con 5 325 vuelos cargueros durante el año. A diferencia de los vuelos comerciales, los vuelos de carga durante 2021 registraron un importante incremento de 75,2% con relación a los vuelos registrados durante 2019 (3 039). No obstante el incremento de los vuelos, debe notarse que la carga total movilizada se redujo 19,2% entre 2019 y 2021, al pasar de 271 326 a 219 202 toneladas.

### Principales modificaciones en las rutas

44. Las principales modificaciones en las rutas se centraron en la reactivación de operaciones e inicio a nuevos destinos de las siguientes aerolíneas:

**Ilustración 3:** Principales modificaciones en las rutas durante 2021



Fuente: Memoria Integrada 2021 LAP

45. Las principales modificaciones en las rutas se enfocaron en la reactivación de operaciones e inicio a nuevos destinos. Así en julio del 2021 Wingo inicia sus operaciones con destino a Bogotá. Por su lado LATAM, en julio reinició su operación a Madrid y Montevideo, en noviembre a Córdoba. Así también, Sky Airlines reinició sus operaciones con destino a Cancún y Buenos Aires en octubre y noviembre del 2021, respectivamente. Finalmente, en diciembre del 2021

Boliviana de Aviación reinició sus operaciones con destino a Santa Cruz, mientras que Avianca retomó sus operaciones a Bogotá y El Salvador.

### III.1. Evolución del tráfico en el AIJCh

46. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves en el AIJCh, la cual ha sido obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por dicha empresa al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>31</sup>.

#### III.1.1. Tráfico de pasajeros

47. El AIJCh ha mantenido su posición como el terminal aéreo de mayor importancia en la red aeroportuaria nacional, concentrando el 55,4% del tráfico total de pasajeros durante el año 2021. Esta participación en el tráfico total de pasajeros se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCh cubre el 86,2% del tráfico de pasajeros. Asimismo, cabe destacar que el AIJCh concentra el 100% de los pasajeros en tránsito y transferencia.

**Cuadro 5** Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2021

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nacional	46,8%	47,1%	47,2%	47,0%	46,8%	47,1%	47,7%	47,8%	47,4%	47,4%	47,7%	48,2%
Internacional	99,3%	99,3%	99,4%	99,4%	99,3%	99,2%	99,2%	98,6%	98,3%	97,8%	96,7%	86,2%
Transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<b>Total</b>	<b>63,7%</b>	<b>63,8%</b>	<b>63,2%</b>	<b>62,5%</b>	<b>61,8%</b>	<b>61,5%</b>	<b>62,1%</b>	<b>62,3%</b>	<b>61,8%</b>	<b>61,1%</b>	<b>57,8%</b>	<b>55,4%</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

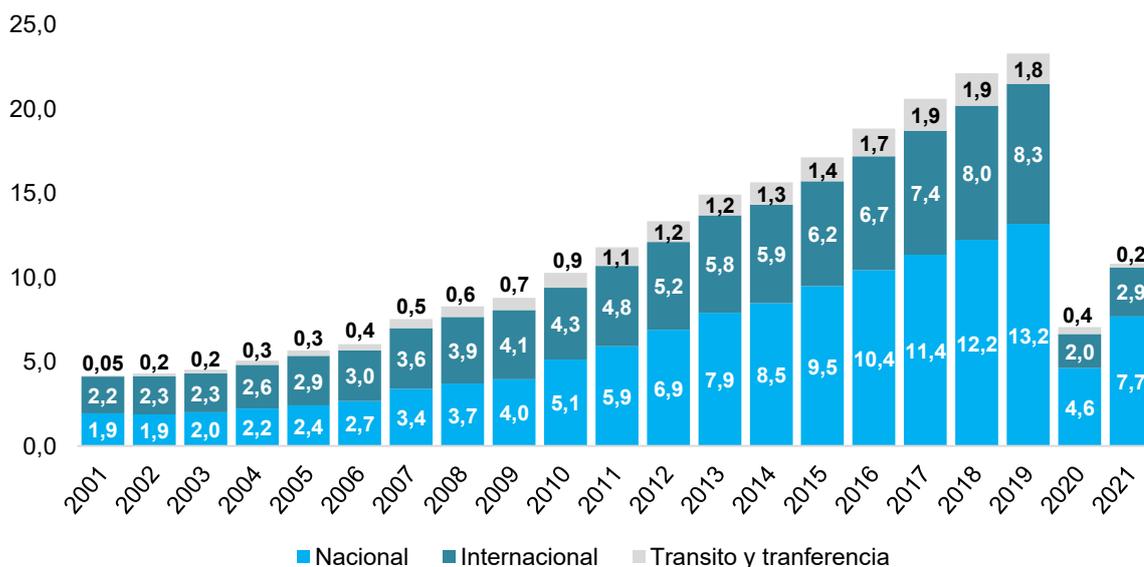
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. Durante el año 2021, alrededor de 10,82 millones de pasajeros hicieron uso del AIJCh, lo cual representó un incremento de 53,65% respecto del año anterior. Esta recuperación en el tráfico de pasajeros es resultado del avance de la vacunación y protocolos de seguridad implementados, lo que ha llevado a la flexibilización de las medidas tomadas por el gobierno para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19. No obstante, la volatilidad de las restricciones ha generado una reactivación progresiva, siendo los pasajeros internacionales los más afectados por la suspensión de vuelo<sup>32</sup>. Al respecto, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales alcanzó un crecimiento de 66,22% respecto del año anterior y el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales aumentó en 44,66%; por otro lado, el tráfico de pasajeros en tránsito y transferencia se redujo en 46,05% respecto de lo observado en el año 2020.

<sup>31</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

<sup>32</sup> Informe de Sostenibilidad y Memoria Anual 2021 Lima Airport Partners. Disponible en : <https://www.lima-airport.com/Documents/Memoria%20Integrada%202021.pdf>

**Gráfico 1** Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2021  
(en millones de pasajeros)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

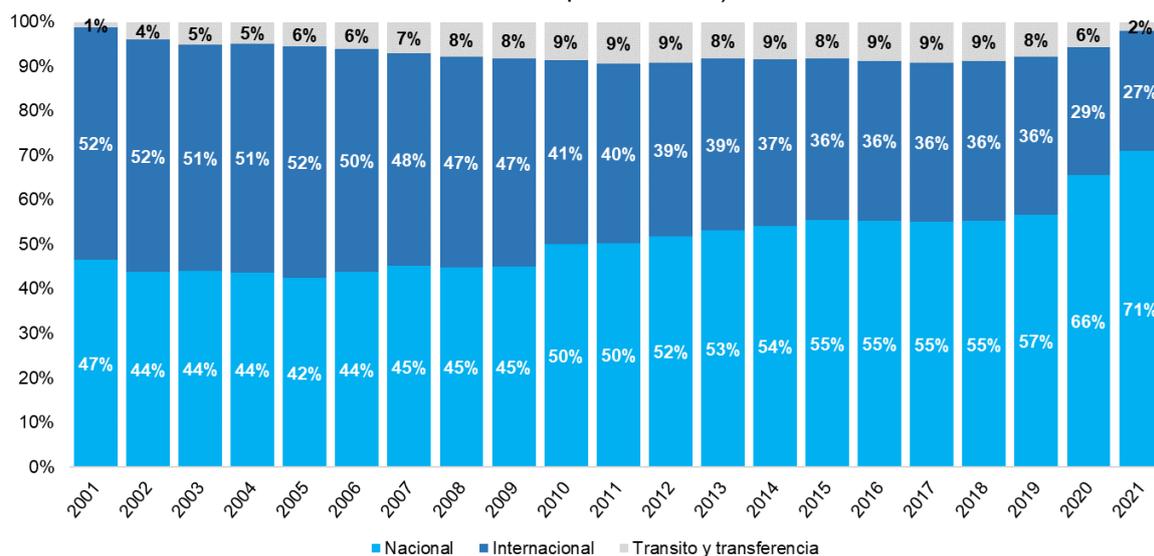
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. No obstante, si se analiza el tráfico de pasajeros desde el inicio de la Concesión, puede observarse que, hasta el año 2019, se experimentó un crecimiento continuo, lo que se encontró influenciado principalmente por el incremento de pasajeros en vuelos nacionales, con una tasa de crecimiento promedio anual de 11,23% entre 2001 y 2019. Asimismo, con respecto a la participación de los pasajeros en vuelos nacionales, pasó del 46,6% en el año 2001 a 56,62% en 2019 y 70,96% en el 2021, lo cual indica que el comportamiento de la demanda por servicios de transporte aéreo se ha ido orientando en los últimos años hacia los vuelos nacionales.
50. Por su parte, se observa también un importante crecimiento en la participación del tráfico de pasajeros en tránsito y transferencia entre el 2001 y 2019, con una tasa de crecimiento promedio anual de 22,33%, lo que refleja el permanente posicionamiento del AIJCh como centro de conexiones en la región o *hub* internacional. Así, con relación a su participación respecto del tráfico total, pasó del 1,2% en el año 2001 a 7,7% en el 2019; no obstante, en el año 2021 retrocedió a 2,0%.
51. Cabe destacar que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales empezó a tomar mayor relevancia a partir del año 2010, registrando una participación del 50% del tráfico de pasajeros movilizados a través del AIJCh. Dicho comportamiento se encuentra en línea con la entrega en concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2006<sup>33</sup> y del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2011<sup>34</sup>, lo cual ha permitido el desarrollo de nuevas rutas aéreas nacionales y el aumento de las frecuencias de vuelos, considerando además la introducción de vuelos operados por aerolíneas tipo *Low Cost* en los destinos nacionales.

<sup>33</sup> El Primer Grupo de Aeropuertos Regionales es administrado por la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú (AdP) desde el año 2006, por un plazo de 25 años. Opera una red de 12 terminales aéreas en el norte peruano: Tumbes, Talara, Piura, Cajamarca, Chiclayo, Chachapoyas, Tarapoto, Trujillo, Huaraz, Iquitos, Pucallpa y Pisco.

<sup>34</sup> El Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales es administrado por la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (AAP), consorcio conformado por Corporación América de Argentina y Andino Investment Holding de Perú, la cual se encarga de la administración de cinco aeropuertos peruanos ubicados en las ciudades de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Estos terminales aéreos fueron concesionados en el año 2011 por un plazo de 25 años.

**Gráfico 2** Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2021 (en términos porcentuales)

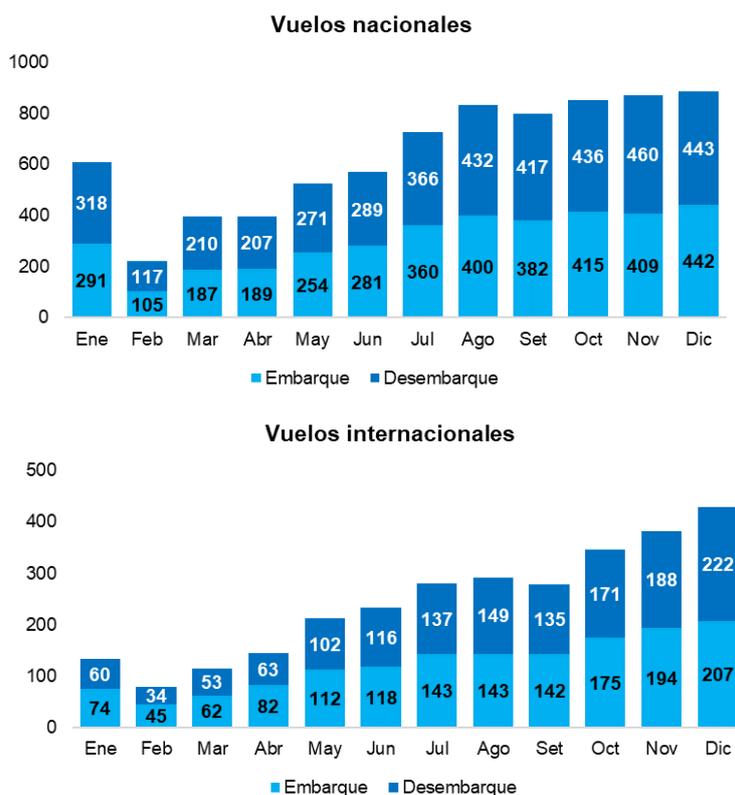


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. Con relación a la evolución del tráfico de pasajeros mensual durante el año 2021, puede observarse que en vuelos nacionales los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron entre agosto y diciembre. En el caso de los vuelos los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron en los meses octubre y diciembre.

**Gráfico 3** Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh durante el año 2021 (en miles de pasajeros)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.1.2. Tráfico de carga

53. Con relación al tráfico de carga, el AIJCh también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país, especialmente en el transporte internacional, en el cual se concentra la mayor parte de la carga movilizada a través de este terminal.

**Cuadro 6** Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2021

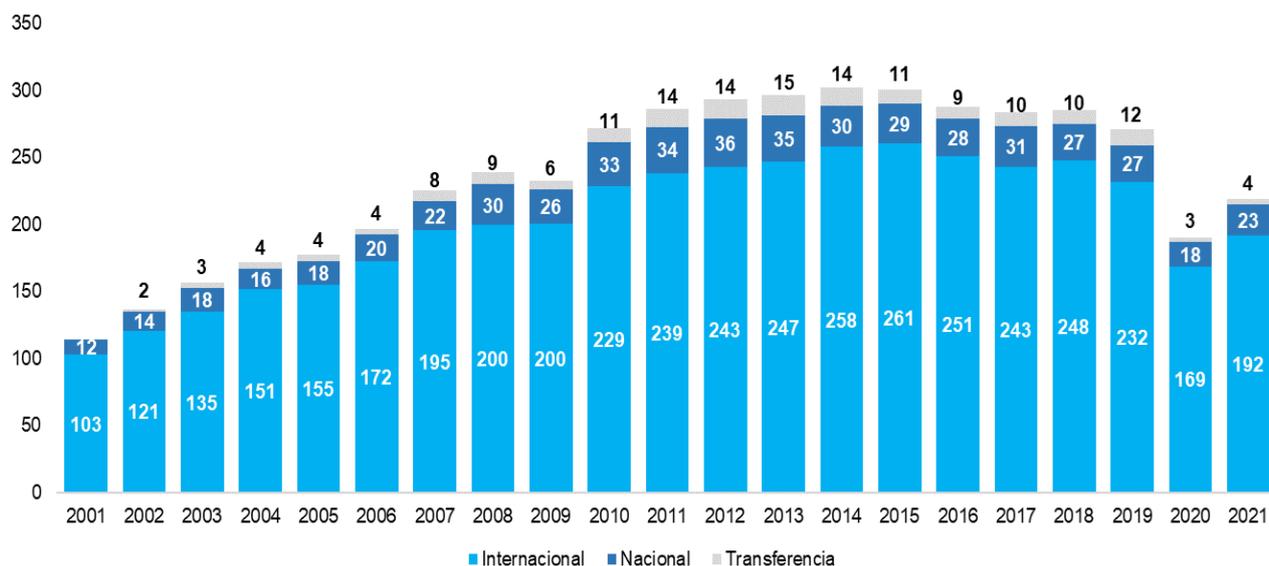
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nacional	51,1%	51,8%	54,7%	54,4%	51,1%	52,2%	54,8%	54,8%	53,7%	51,1%	50,8%	50,0%
Internacional	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	99,9%	100,0%	99,9%	99,98%	90,75%
Transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<b>Total</b>	<b>89,7%</b>	<b>89,9%</b>	<b>90,8%</b>	<b>91,1%</b>	<b>91,3%</b>	<b>91,9%</b>	<b>92,6%</b>	<b>91,8%</b>	<b>92,4%</b>	<b>91,2%</b>	<b>91,4%</b>	<b>83,7%</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Si bien entre los años 2001 y 2015, se ha observado una tendencia creciente en la evolución del tráfico total de carga, con excepción del año 2009 (año de la crisis financiera internacional), entre los años 2016 y 2020, la tendencia ha sido más bien decreciente, lo que se agravó en el 2020 a razón de la pandemia del COVID-19, pasando de movilizar 301 miles de toneladas durante el año 2015 a 190 miles de toneladas hacia finales del año 2020. Sin embargo, en el año 2021 se evidenció una ligera recuperación en los niveles de carga alcanzando las 219 mil toneladas.

**Gráfico 4** Evolución del tráfico de carga en el AIJCh, periodo 2001-2021 (en miles de toneladas métricas)



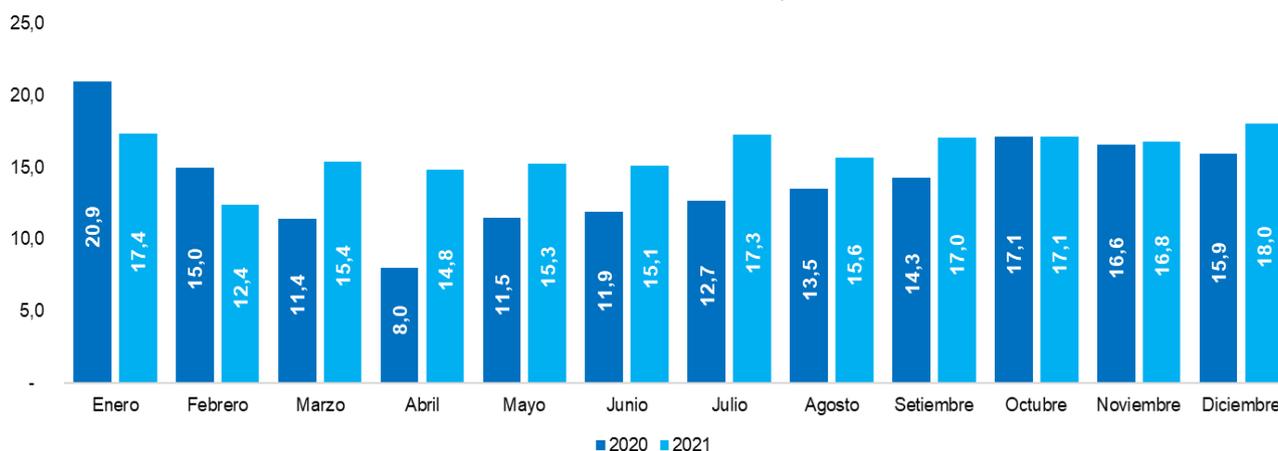
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. Así, los 219 miles de toneladas de carga movilizadas durante el año 2021 significaron un incremento del tráfico de 15,1% respecto de lo movilizado durante año anterior (190 miles de toneladas). Si bien el aumento de carga se experimentó tanto en la carga internacional, nacional y de transferencia; el crecimiento general se explicaría, principalmente, por un mayor nivel del tráfico de carga internacional (+13,8%) respecto de lo movilizado en el año 2020, la cual representa el 87,7% del total de carga movilizada por el AIJCh.

56. Sobre el particular, el tráfico de carga internacional durante el año 2021 presentó un mayor nivel de movilización de carga en los meses de enero, julio y de setiembre a diciembre.

**Gráfico 5** Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, años 2020-2021 (en miles de toneladas métricas)

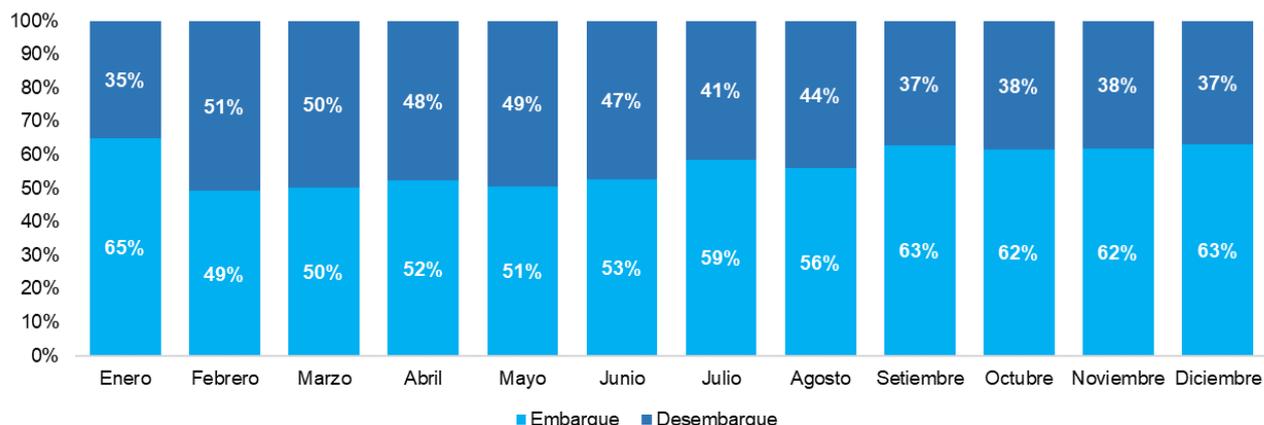


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

57. Asimismo, durante el año 2021 se observa que, en promedio, la mayor participación de carga internacional se concentró en las operaciones de exportación (alrededor del 57% del total de carga internacional movilizada), presentando una mayor participación en el mes de enero y de setiembre con alrededor del 65% y 63% de la carga movilizada, respectivamente.

**Gráfico 6** Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, año 2021 (en términos porcentuales)



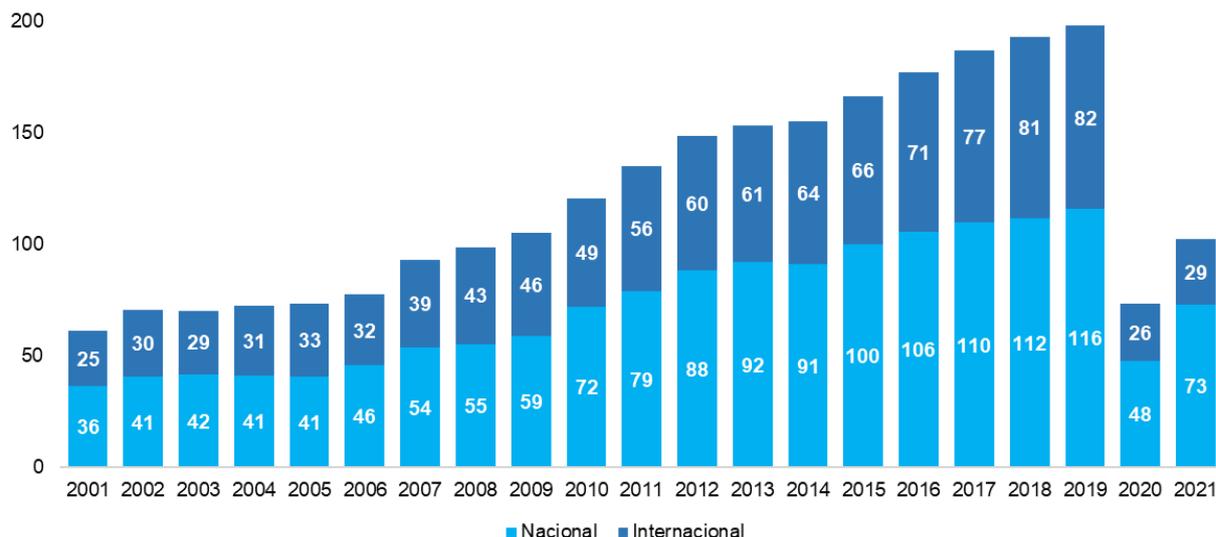
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.1.3. Tráfico de aeronaves

58. Con relación a las operaciones aéreas, tanto de aterrizaje como de despegue, durante el año 2021 el AIJCh concentró alrededor de 102 miles de operaciones, esto es, un incremento de 39,2% respecto de lo observado en el año 2020, lo que se explica, como se mencionó anteriormente, por las medidas tomadas ante el COVID-19. La carga movilizada representa el 34,1% del tráfico aéreo registrado a nivel nacional, lo que muestra una reducción en su participación con respecto a lo registrado el año anterior. Asimismo, del total de operaciones registradas durante el año 2021, el 71,3% corresponde a operaciones nacionales (72,8 miles de operaciones), mientras que el 28,7% restante corresponde a operaciones internacionales (29,2 miles de operaciones).

**Gráfico 7** Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJCh, período 2001-2021  
(en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)

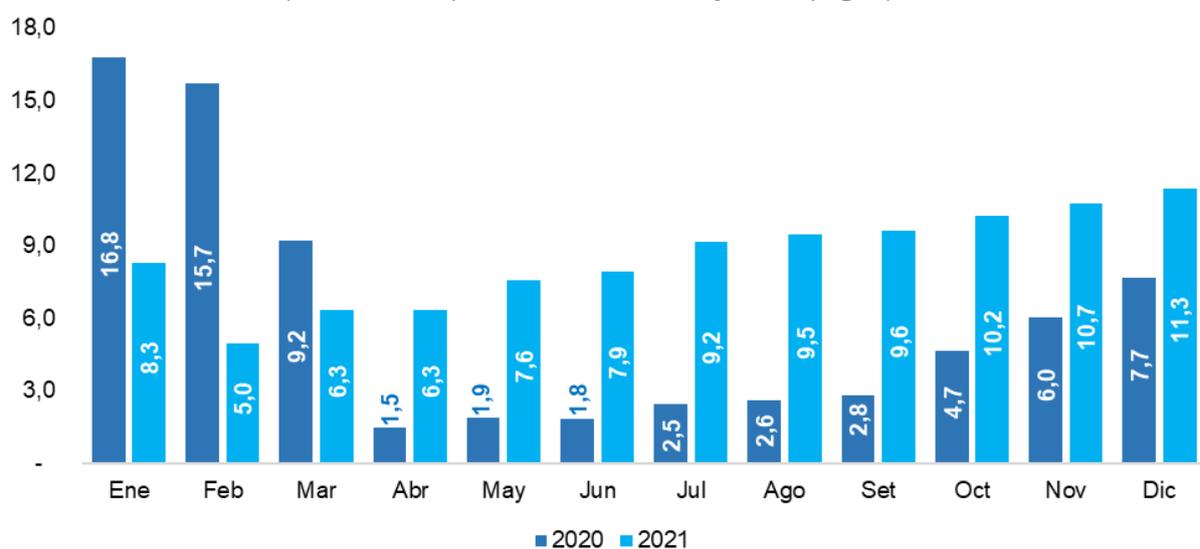


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

59. Por otro lado, con respecto a la evolución mensual de las operaciones durante el 2021, se observó una mayor concentración del tráfico aéreo durante los meses de octubre-diciembre con más de diez mil operaciones, pero esta aún no ha alcanzado los niveles mensuales registrados durante el periodo prepandemia (enero-febrero 2020).

**Gráfico 8** Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJCh, años 2020-2021  
(en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. Asimismo, tal como se señaló anteriormente, las rutas nacionales ocupan la mayor participación en los vuelos, con tasas superiores al 61%; destacándose que, la mayor proporción de vuelos nacionales se observó en los meses de enero, mayo y junio, con tasas desde 70,8% hasta 74,0%, mientras que la menor participación se observó en el mes de febrero con el 61,5% del tráfico total de aeronaves.

**Gráfico 9** Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJCh, año 2021 (en términos porcentuales)

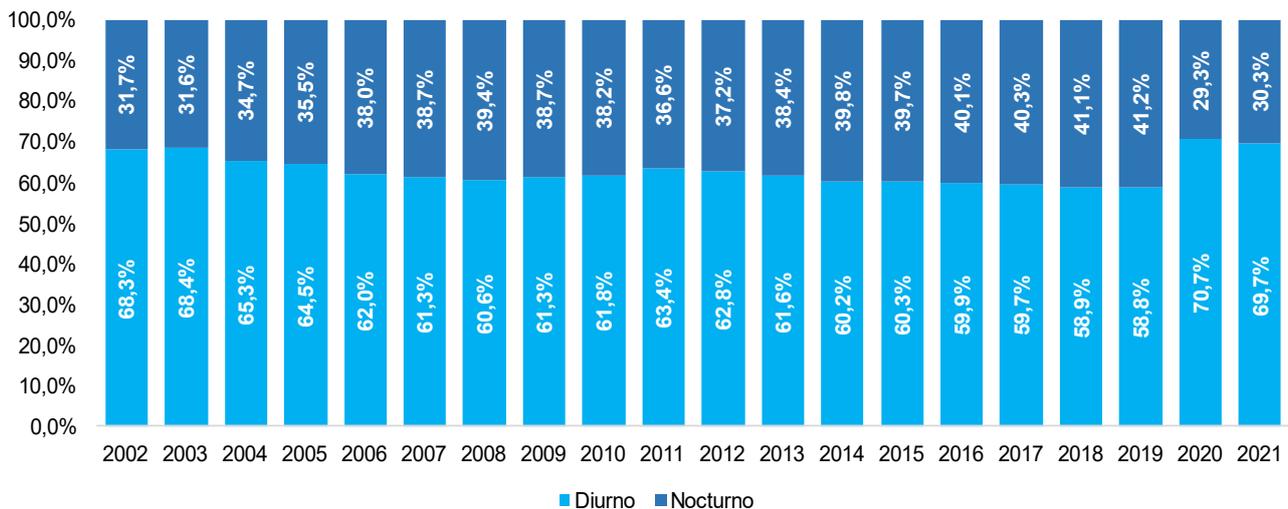


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. El AIJCh es un terminal aéreo que opera de manera ininterrumpida las 24 horas del día, registrando operaciones tanto diurnas como nocturnas. Al respecto, durante los últimos años se observa que la participación de las operaciones nocturnas ha ido en aumento, desde 31,7% en 2002 hasta 41,2% en 2019. En el 2021 experimentó un importante incremento a 30,3%; sin embargo, aún no supera los niveles prepandemia. Asimismo, durante el año 2021 las operaciones diurnas (con el 69,7% de las operaciones) se encontraron compuestas en su mayoría por vuelos nacionales (82,7%), mientras que, en el caso de las operaciones nocturnas, se observó una mayor presencia de vuelos internacionales (54,7%).

**Gráfico 10** Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJCh, periodo 2002 - 2021 (en términos porcentuales)



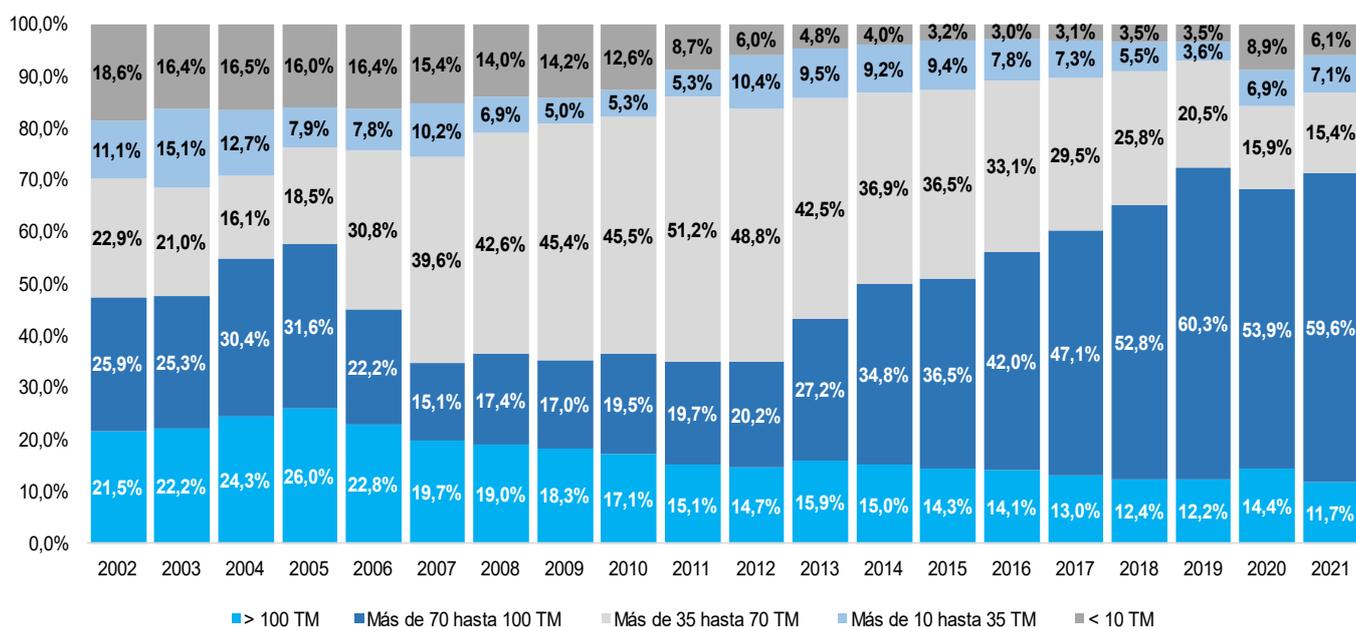
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. En cuanto al tamaño de las aeronaves que se movilizan a través del AIJCh (medido en términos del Peso Máximo de Despegue – PMD), durante los últimos años se observa una mayor participación de aeronaves con un peso de entre **70 a 100 toneladas métricas**, representando alrededor del 59,6% de las operaciones totales en el AIJCh en el año 2021, en comparación a lo observado en el año 2002 en donde las aeronaves con dicho rango de peso representaban solamente el 25,3% de las operaciones totales. En contraste, las aeronaves cuyo peso se

encuentra entre **35 y 70 toneladas métricas**, han ido disminuyendo su participación en las operaciones totales desde el año 2011 en que alcanzaron un máximo de 51,2% hasta el 15,4% que han conformado en el 2021. Al respecto, cabe notar que esta menor participación ha sido ocupada por las naves de menor envergadura, las cuales han mostrado una mayor representatividad en los años 2020 y 2021 en comparación con los años previos; así, por ejemplo, aquellas con un PMD menor de 10 toneladas métricas han representado el 8,9% y 6,1%, respectivamente, versus 3,5% en 2019, y las de más 10 hasta 35 toneladas métricas han representado el 6,9% y 7,1%, respectivamente, versus 3,6% en 2019.

**Gráfico 11** Evolución de la composición de las operaciones en el AIJCh según el rango de PMD, periodo 2002 - 2021 (en términos porcentuales)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.2. Otros servicios prestados por LAP

63. Adicionalmente a los servicios aeroportuarios, LAP presta otros servicios que se encuentran relacionados con actividades comerciales comprendidas dentro de los servicios no aeroportuarios, tales como: alquiler de locales comerciales (*Duty free*, patio de comidas y bebidas, tiendas comerciales, etc.), así como los servicios de publicidad, emisión de credenciales, etc. Estos servicios pueden ser brindados directamente por LAP o a través de un tercero, considerando que LAP se comprometió desde el inicio de sus operaciones a desarrollar de forma sostenible actividades comerciales relacionadas con el negocio aeroportuario, incluidas dentro de las Mejoras Complementarias exigibles al Concesionario antes del término del período inicial. Así, los principales clientes del servicio de alquiler de locales comerciales son los concesionarios comerciales que operan en el AIJCh (restaurantes, agencias bancarias, *retail* de diversos productos, servicios de taxis, entre otros).

**Ilustración 4:** Locales comerciales del AIJCh



Fuente: LAP. <https://www.lima-airport.com>

64. Durante 2021 se tienen 74 locales comerciales en el aeropuerto, lo que representa una reducción de 6,3% y 12,9% con relación al número de locales en 2020 (74) y 2019 (85), respectivamente. No obstante, de acuerdo con la Memoria Integrada 2021 de LAP en 2021, dicho año se logró reactivar más concesionarios y disminuir el cierre de locales comerciales dentro del terminal. Así, en el 2021 solo se tuvo 5 locales cerrados, mientras que en el 2020 hubo un total de 28. En el 2021, además, se repensó el modelo comercial buscando el desarrollo de relaciones y alianzas; así, se firmó un contrato por 13 años con Logardere Travel Retail para el ingreso a Perú de las tiendas Aelia Duty Free, las cuales comenzarán a operar en 2022.
65. Asimismo, durante el 2021, el objetivo fue asegurar la continuidad y reactivación de los concesionarios de parking, transporte y hotel, para lo cual se les brindaron facilidades económicas. Al respecto, de los 14 concesionarios, 10 se encontraron operando, mientras que 4 no retomaron operaciones desde marzo de 2020.

**Cuadro 7:** Número de concesionarios durante el 2021

INDICADOR		2020	2021
Locales comerciales	85	79	74
Locales comerciales cerrados*		28	5
Concesionarios <i>retail</i>	49	49	47
Concesionarios <i>real estate</i>		12	14
Renovación de contratos		13	5

\* Locales alquilados pero cerrados temporalmente.

Fuente: Memoria Integrada 2021 de LAP

#### IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

##### IV.1. Régimen tarifario de precios tope

66. De acuerdo con la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario determinará a su discreción las tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias relacionadas con las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5 del referido contrato, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por el Regulador, de acuerdo con las disposiciones establecidas en las Normas y en las leyes que lo rigen.
67. Así, los servicios sujetos a este régimen de Tarifas Máximas son:
- (i) Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) nacional e internacional.
  - (ii) Aterrizaje y despegue nacional e internacional.
  - (iii) Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.
  - (iv) Uso de puentes de abordaje (mangas).

- 
- (v) Uso de instalaciones de carga aérea.
68. A su vez, el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión dispone que, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las Tarifas Máximas se reajustarán anualmente mediante la fórmula “*RPI-X*” – donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y X representa el Factor de Productividad estimado por el Ositrán, el cual permanecerá fijo por un período determinado – correspondiente al mecanismo de regulación conocido como Regulación por Precios Tope.
69. El objetivo fundamental del régimen de regulación por Precios Tope, al igual que otros modelos regulatorios, es el de implementar asignaciones consistentes con los resultados que caracterizan a mercados competitivos: precios que reflejan los costos, incentivos que conllevan a costos mínimos o eficientes, precios de factores de producción que reflejen sus costos de oportunidad, entre otros.
70. Así, el mecanismo de reajuste tarifario de LAP ha venido siendo implementado sobre la base de las siguientes tres canastas de servicios determinadas por el Regulador:
- **Servicios a la aeronave:** aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, y uso de puentes de embarque.
  - **Servicios a la carga:** uso de instalaciones de carga aérea.
  - **Servicios a los pasajeros:** uso de aeropuerto (TUUA).
71. Es preciso recordar que, a la fecha, el Ositrán ha determinado tres Factores de Productividad en el AIJCh, conforme al siguiente detalle:
- El 22 de diciembre de 2009, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 064-2008-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en **-0,61%** para el período 2009-2013.
  - El 17 de setiembre de 2013, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013- CD-OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad del AIJCh en **+0,05%** para el período 2014-2018.
  - El 22 de diciembre de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en **+3,26%**, para el período comprendido desde el año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero.
72. En el siguiente Cuadro se muestra la evolución de las Tarifas establecidas por el Concesionario durante el período 2013 – 2020. Cabe resaltar que, las tarifas de la TUUA nacional, puentes de embarque (para los primeros 45 minutos y el tiempo adicional) y las tarifas por uso de instalaciones de carga aérea han mantenido una tendencia creciente a lo largo de los años.

**Cuadro 8:** Evolución de las tarifas de los Servicios Aeroportuarios cobradas por el Concesionario, período 2013-2021 (En USD, sin IGV)

Servicios aeroportuarios	Unidad de cobro	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto</b>										
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26,05	26,05	26,05	26,05	26,05	26,06	25,79	25,20	24,27
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	7,97	8,49	9,02	9,05	9,25	9,68	9,77	9,77	9,77
<b>Aterrizaje / Despegue Internacional <sup>a</sup></b>										
Hasta 10 TM	Por operación	35,26	35,26	35,26	35,26	35,26	36,3	35,54	34,29	32,58
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	4,96	4,96	4,96	4,96	4,96	5,1	4,99	4,81	4,59
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	6,03	6,03	6,03	6,03	6,03	6,2	6,07	5,86	5,56
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	6,33	6,33	6,33	6,33	6,33	6,52	6,38	6,16	5,85
Más de 100 TM	Por tonelada	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64	6,83	6,69	6,45	6,12
<b>Aterrizaje / Despegue Nacional <sup>a</sup></b>										
Hasta 10 TM	Por operación	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	14	13,71	13,23	12,58
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	2,03	1,99	1,92	1,82
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,47	2,42	2,33	2,21
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,65	2,59	2,50	2,37
Más de 100 TM	Por tonelada	2,61	2,61	2,61	2,61	2,61	2,68	2,62	2,53	2,43
<b>Estacionamiento de Aeronaves Internacional <sup>b</sup></b>										
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	3,53	3,53	3,53	3,53	3,53	3,63	3,55	3,43	3,26
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,51	0,5	0,48	0,46
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,62	0,61	0,59	0,56
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,65	0,64	0,62	0,59
Más de 100 TM	Por tonelada	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,68	0,67	0,65	0,61
<b>Estacionamiento de Aeronaves Nacional <sup>b</sup></b>										
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,4	1,37	1,32	1,26
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,19	0,18
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25	0,24	0,23	0,22
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,27	0,26	0,25	0,24
Más de 100 TM	Por tonelada	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,27	0,26	0,25	0,24
<b>Puentes de Embarque</b>										
Primeros 45 minutos o fracción		91,19	95,67	100,38	102,16	108,68	108,68	110,76	116,43	122,26
Períodos de 15 minutos adicionales		30,34	31,9	33,47	34,06	36,23	36,23	36,92	38,81	40,75
<b>Uso de instalaciones de carga aérea</b>	Por kilogramo	0,026	0,023	0,023	0,023	0,023	0,0237	0,0235	0,023	0,023

**Nota:**

a/ Las tarifas mostradas de aterrizaje y despegue (A/D) nacional e internacional corresponden a las tarifas por vuelos diurnos e incluyen los primeros 90 minutos de estacionamiento, siendo condiciones especiales las siguientes: Aterrizaje y Despegue nocturnos: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas; Aterrizaje y Despegue diurno/nocturnos o viceversa: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas. El horario diurno se considera desde las 06:01 hasta las 17:59 horas y el horario nocturno se considera desde las 18:00 horas hasta las 06:00 horas.

b/ Las tarifas mostradas de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional corresponden a las tarifas aplicables por las 4 primeras horas luego de los primeros 90 minutos incluidos en la tarifa de A/D, siendo otras condiciones las siguientes: Por hora o fracción adicional: 2,5% de la tarifa de A/D; estacionamiento nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas; estacionamiento nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas.

Fuente: *Página web del Concesionario.*

Elaboración: *Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

73. En el caso de las tarifas de la canasta de servicios a los pasajeros, la tarifa de TUUA nacional se mantuvo igual que el año 2020 (USD 9,77), mientras que la tarifa de TUUA internacional se redujo en 3,69%, pasando de USD 25,20 en 2020 a USD 24,27 en 2021.
74. Por su parte, en el caso de las tarifas de la canasta de servicios a las aeronaves, las tarifas de aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves presentaron reducciones de entre -4,57% y -5,12%, en función al rango o categoría de cobro, en tanto que la tarifa por uso de puentes de embarque presentó un incremento de 5,01% respecto del monto cobrado en el 2020.
75. Finalmente, en el caso de la tarifa por uso de instalaciones de carga aérea, para el año 2020 se presentó una reducción de 2,11% respecto de lo cobrado en el año 2020, pasando de USD 0,0232 a USD 0,0227. Cabe señalar que dicho servicio es el único que conforma la canasta representativa de servicios a la carga en la estructura tarifaria.

---

## IV.2. Régimen de acceso

76. Como se ha explicado anteriormente, el Ositrán también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario que es considerada una Facilidad Esencial. De acuerdo con el REMA, se consideran facilidades esenciales en el AIJCh a las siguientes:
- Rampa
  - Áreas de parqueo de equipos
  - Áreas de maniobra en tierra
  - Vías y áreas de tránsito internos
  - Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje
  - Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución
77. El REMA privilegia ante todo la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso. En esa línea, de acuerdo con el REMA, las formas de acceder a las facilidades esenciales son:
- ✓ Mediante Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una negociación directa.
  - ✓ Mediante Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una subasta convocada por la Entidad Prestadora.
  - ✓ Mediante la emisión de un Mandato de Acceso que emita el Ositrán cuando las partes no han llegado a un acuerdo con respecto a las condiciones de acceso.<sup>35</sup>
78. En particular, y conforme a lo establecido en el Reglamento de Acceso (REA) de LAP, los Servicios Esenciales prestados por los usuarios intermedios en el AIJCh son:
- i. Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros).
  - ii. Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de oficinas necesarias para la operación y *counters*).
  - iii. Mantenimiento preventivo de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
  - iv. Almacenamiento y abastecimiento de combustible.
79. En ese orden, la contraprestación monetaria que cualquier operador de servicios competitivos está obligado a pagar por utilizar las Facilidades Esenciales, sin importar la denominación que se le otorgue, de acuerdo con la forma o modalidad que corresponda al tipo contractual que haya adoptado el contrato de acceso, se le denomina Cargo de Acceso.
80. En el caso particular del AIJCh, los Cargos de Acceso han sido determinados -en su mayoría- por el Ositrán, mediante mandatos de acceso en favor de los usuarios intermedios por el uso de las facilidades esenciales<sup>36</sup>, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente.
81. En el caso específico del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento.

### Servicio de rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros)

82. Este servicio se define como el servicio de atención a la aeronave que se da en la plataforma del aeropuerto, brindado por terceros o por la propia aerolínea. Cabe resaltar que, conforme con lo dispuesto en el numeral 1.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la selección de los

---

<sup>35</sup> Conforme con lo establecido en el artículo 44 del REMA, los usuarios intermedios podrán solicitar al Ositrán que emita un Mandato de Acceso en los siguientes supuestos: i) las partes no llegaron a ponerse de acuerdo sobre el cargo de acceso o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas; o ii) en los casos de una subasta y la negativa a suscribir el contrato de parte de la empresa prestadora.

<sup>36</sup> Con excepción del servicio de rampa de terceros, en cuyo caso el acceso se otorgó a través de un mecanismo de subasta.

Operadores para el caso del servicio de rampa a terceros se hará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual podrá ser objeto de fiscalización por parte del Ositrán.

83. En línea con lo anterior, a finales del año 2013 se inició el más reciente proceso de subasta al mejor postor para otorgar el acceso para prestar el servicio esencial de servicio de rampa a terceros en el AIJCh (4 lotes), así como para asignar las áreas de mantenimiento a efectos de seleccionar como mínimo a 2 y como máximo a 4 empresas. Así, en mayo del 2014, los operadores secundarios Talma Servicios Aeroportuarios S.A., Swissport Perú S.A., y Servicios Aeroportuarios Andinos S.A. suscribieron el Contrato para operar el Servicio de Rampa prestado por Terceros en el AIJCh, encontrándose vigentes los cargos de acceso ofrecidos por cada operador seleccionado, conforme se muestra En el siguiente Cuadro.

**Cuadro 9** Servicio de rampa a terceros. Cargo de acceso mensual vigente por tipo de aeronaves, año 2021 (En USD, sin IGV)

Peso Máximo de Despegue (TM)	Unidad de cobro	Operadores secundarios		
		Andinos	Swissport	Talma
Hasta 5,68 TM	Por operación	17,29	14,97	8,75
Más de 5,68 hasta 33 TM	Por operación	34,42	29,81	17,42
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	157,71	136,58	79,81
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	192,99	167,12	97,65
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	204,24	176,86	103,35
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	246,87	213,78	124,92
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	302,97	262,36	153,31
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	314,19	272,08	158,99
Más de 287 TM	Por operación	449,10	388,91	227,25

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

84. Con relación al autoservicio de rampa, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 039-2015-CD-OSITRAN, se dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de la aerolínea STAR UP S.A. para que ésta pueda prestar el Servicio Esencial de Autoservicio de Rampa, estableciendo los términos y condiciones señalados en los informes que la sustentan (Informes N° 036-2015-GSF-GAJ-OSITRAN y N° 030-2015-GRE-OSITRAN). Así, de acuerdo con las conclusiones establecidas en dicha resolución, En el siguiente Cuadro se muestra el detalle de los cargos de acceso vigentes en el año 2021.

**Cuadro 10** Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual por tipo de aeronaves, año 2021 (En USD, sin IGV)

Peso Máximo de Despegue (TM)	Unidad de cobro	USD
Hasta 5,68 TM	Por operación	6,15
Más de 5,68 hasta 8,70 TM	Por operación	12,23
Más de 8,70 hasta 33 TM	Por operación	33,64
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	56,05
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	61,15
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	87,65
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	164,97
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	214,02
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	326,13
Más de 287 TM	Por operación	438,23

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### Atención de tráfico de pasajeros y equipaje

85. Este servicio abarca la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y equipaje, entre los que se encuentra también el reclamo de equipaje rezagado. Las áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje comprenden:
- Oficinas operativas terminadas
  - Oficinas operativas (área gris)
  - Mostradores de *check-in*
  - Almacenes para depósito de equipaje rezagado
  - Sistema de inspección de equipaje en bodega o Sistema HBS
86. Así, a solicitud de los usuarios intermedios, a través de las Resoluciones de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN<sup>37</sup>, 007-2017-CD-OSITRAN<sup>38</sup>, 012-2017-CD-OSITRAN<sup>39</sup>, 037-2019-CD-OSITRAN<sup>40</sup> y 009-2020-CD-OSITRAN, se dictaron los Mandatos de Acceso para el alquiler de mostradores de *check in*, oficinas operativas terminadas, oficinas operativas (área gris), almacenes para el depósito de equipaje rezagado y sistema de inspección de equipaje en bodega o sistema HBS, respectivamente, vigentes durante el año 2021. La evolución de los cargos de acceso se muestra En el siguiente Cuadro.

**Cuadro 11** Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Atención de tráfico de pasajeros y equipaje  
(En USD, sin IGV)

Facilidad Esencial	Unidad de cobro	2012	2013-2016	2017-2021
Alquiler de mostradores de <i>check in</i>	Por hora o fracción	1,65	1,62	1,18
Alquiler de oficinas operativas terminadas	Por m <sup>2</sup> /mes	32,09	32,91	27,91
Alquiler de oficinas operativas (área gris)	Por m <sup>2</sup> /mes	21,13	21,00	19,81
Alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado	Por m <sup>2</sup> /mes	4,04	7,09	7,45
Sistema de inspección de equipaje en bodega o sistema HBS <sup>1/</sup>	Por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia	-	-	0,07

1/ Vigente desde el año 2020.

Fuente: Resoluciones de Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas

87. Este servicio comprende el Mantenimiento Preventivo que las aerolíneas se prestan, conforme con lo definido en la RAP 1 y RAP 111, el mismo que se refiere a las operaciones de preservación simple o menores y el cambio de partes estándares pequeñas, que no significan operaciones de montaje complejas. En ese sentido, el servicio comprende el mantenimiento diario requerido a fin de que la aeronave esté lista para su siguiente vuelo.

<sup>37</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 026-2017-CD-OSITRAN de fecha 09 de agosto de 2017, que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP; y cuya vigencia fue ampliada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0050-2020-CD-OSITRAN por el plazo de hasta un (01) año adicional, prorrogable previa autorización del Ositrán.

<sup>38</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 025-2017-CD-OSITRAN de fecha 09 de agosto de 2017, que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP; y cuya vigencia fue ampliada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0051-2020-CD-OSITRAN por el plazo de hasta un (01) año adicional, prorrogable previa autorización del Ositrán.

<sup>39</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 024-2017-CD-OSITRAN de fecha 09 de agosto de 2017, que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP.

<sup>40</sup> Confirmada mediante Resolución de Consejo Directivo N° 042-2019-CD-OSITRAN, de fecha 18 de setiembre de 2019, que declaró infundado el recurso de reconsideración presentado por Lima Airport Partners S.R.L.

88. Así, a solicitud de los usuarios intermedios, desde el año 2012 se ha venido dictando Mandatos de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo en Hangares y otras áreas para aerolíneas (alquiler de áreas de mantenimiento); encontrándose, a la fecha, vigente el Mandato emitido a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 023-2017-CD-OSITRAN<sup>41</sup>, en el que se establece los respectivos Cargos de Acceso bajo los términos y condiciones señalados en los informes que la sustentaron. La evolución de los cargos de acceso se muestra En el siguiente Cuadro.

**Cuadro 12** Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas (En USD, sin IGV)

Facilidad Esencial	Unidad de cobro	2012	2013-2016	2017-2021
Almacén	Por m <sup>2</sup> /mes	2,20	5,42	6,92
Oficinas	Por m <sup>2</sup> /mes	3,68	9,04	4,34
Talleres	Por m <sup>2</sup> /mes	2,30	5,66	4,15

Fuente: Resoluciones de Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible

89. De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.2 del Anexo 5 y en el Anexo 8 del Contrato de Concesión, el Concesionario estará en la libertad de realizar el almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones, el cual podrá ser brindado de forma directa o a través de terceros, quienes podrán cobrar por dicho servicio un máximo de USD 0,09 por galón (sin incluir IGV) durante los primeros cuatro años de la Concesión. A partir del siguiente año, el Ositrán es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha tarifa cada tres años, de acuerdo con el desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre<sup>42</sup>.
90. Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 010-2005-CD-OSITRAN<sup>43</sup>, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 052-2004-CD-OSITRAN, estableciéndose un nuevo nivel máximo de la tarifa de USD 0,0968 por galón (sin incluir IGV) para el período 2005-2007.
91. Posteriormente, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2008-CD-OSITRAN<sup>44</sup>, Resolución de Gerencia General N° 019-2011-GG-OSITRAN<sup>45</sup>, Resolución de Gerencia General N° 012-2014-GG-OSITRAN<sup>46</sup>, Resolución de Gerencia General N° 019-2017-GG-OSITRAN<sup>47</sup> y Resolución de Gerencia General N° 027-2020-CD-OSITRAN, se establecieron los nuevos niveles máximos de las tarifas por el servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de

<sup>41</sup> De fecha 09 de agosto de 2017, que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2017-CD-OSITRAN; y cuya vigencia fue ampliada por la Resolución de Consejo Directivo N° 0052-2020-CD-OSITRAN por el plazo de hasta un (01) año adicional, prorrogable previa autorización del Ositrán.

<sup>42</sup> Al respecto, la Gerencia de Asesoría Legal, mediante Memorando N° 109-2004-GAL-OSITRAN, señaló que el valor de la tarifa máxima por almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones debe mantenerse en valores constantes, por lo que sugirió la indexación como uno de los mecanismos posibles de mantener este valor en el tiempo. Así, para mantener coherencia con el ajuste de los precios de los servicios regulados que presta LAP, el Consejo Directivo del OSITRAN determinó que la tarifa de almacenaje y puesta a bordo de combustible sea ajustada por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América.

<sup>43</sup> De fecha 17 de febrero de 2005, sustentada en el Informe N° 004-2005-GRE-GAL-OSITRAN.

<sup>44</sup> De fecha 28 de enero de 2008, sustentada en el Informe N° 003-2008-GRE-OSITRAN.

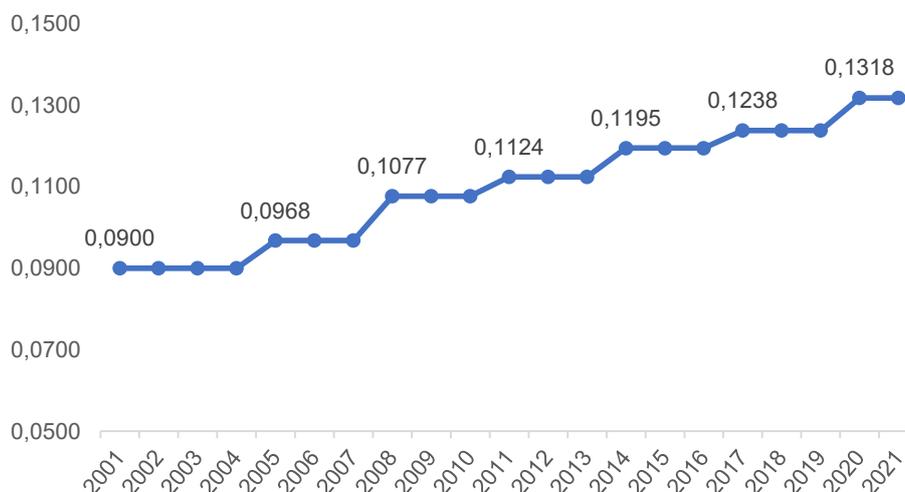
<sup>45</sup> De fecha 25 de febrero de 2011, sustentada en el Informe N° 003-2011-GRE-GAL-OSITRAN.

<sup>46</sup> De fecha 3 de febrero de 2014, sustentada en el Informe N° 003-2014-GRE-GAJ-OSITRAN.

<sup>47</sup> De fecha 13 de febrero de 2017, sustentada en el Informe N° 001-2017-GRE-GAJ-OSITRAN

combustible en el AIJCh para los períodos 2008-2010, 2011-2013, 2014-2016, 2017-2019 y 2020-2022, respectivamente. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de dicha tarifa.

**Gráfico 12** Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible: Evolución de tarifas máximas por galón (En USD, sin IGV)



Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### IV.3. Regímenes especiales

#### Playa de estacionamiento vehicular

92. Con relación a este servicio, el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión establece que la tarifa por este concepto será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra de playas de estacionamiento establecida y aprobada por el Ositrán oportunamente, conforme con los criterios desarrollados por el Regulador. El servicio de la playa de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros<sup>48</sup>. Asimismo, existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros y/o carga.
93. Así, entre los años 2003 y 2012 se llevaron a cabo tres revisiones tarifarias del servicio de playa de estacionamiento para vehículos ligeros en el AIJCh, conforme con el siguiente detalle:
  - El 13 de noviembre de 2003, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, se aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN, determinándose la metodología para la determinación de las tarifas y estableciéndose que, la muestra de las playas de estacionamiento podía ser revisada cada dos años a fin de garantizar que las playas seleccionadas mantengan niveles comparables con los del AIJCH. En dicha oportunidad, se estableció una tarifa de S/. 3,5 (incluido IGV) por hora o fracción.
  - Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN de fecha 20 de julio de 2010, se modificó la metodología para el establecimiento de la muestra con relación a los factores de calidad considerados, y se fijó una tarifa de S/. 4,5 (incluido IGV) por hora o fracción.

<sup>48</sup> En cualquier caso, la Retribución al Estado se calculará aplicando el porcentaje ofrecido por LAP sobre los ingresos totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario.

- Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 046-2013-CD-OSITRAN de fecha 15 de julio de 2013, se estableció una tarifa de S/. 5,5 (incluido IGV) por hora o fracción, la cual podía ser revisada transcurridos los dos años de vigencia.

94. Posteriormente, habiendo transcurrido dos años desde la última revisión, en el 2015 LAP solicitó que se realice una revisión de la tarifa; en su propuesta tarifaria, LAP determinó una tarifa de S/. 7,80 por vehículo ligero por hora o fracción, monto calculado a partir de las tarifas promedio de una muestra de 32 playas de estacionamiento. En el marco de dicho procedimiento de revisión tarifaria, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN<sup>49</sup>, se estableció el siguiente esquema para el cobro de las tarifas del servicio de playa de estacionamiento para vehículos ligeros: S/. 5,20 (incluido IGV) para los primeros 45 minutos, S/. 7,00 (incluido IGV) de 46 a 60 minutos y S/. 7,00 (incluido IGV) por hora o fracción adicional.
95. En el siguiente Cuadro se muestra la evolución de las tarifas aplicables al servicio de playa de estacionamiento vehicular en el AIJCH durante el período 2012 – 2021. Como se aprecia, durante el 2016, la tarifa establecida para los vehículos que permanezcan hasta 45 minutos en la playa de estacionamiento (S/. 5,20) se redujo 5,5% con relación al año 2015 (S/. 5,50); mientras que para aquellos vehículos que permanezcan un tiempo mayor a 45 minutos (S/. 7,00) la tarifa se incrementó 27,3% con relación al 2015. Así, el mecanismo de fijación diferenciado según el tiempo de permanencia beneficia a aquellos usuarios que permanecen un menor tiempo en la playa de estacionamiento.

**Cuadro 13** Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por vehículo ligero, período 2012-2021 (En soles, incluido IGV)

Unidad de cobro	2012	2013	2014	2015	2016-2021
Por hora o fracción	4,50	4,50	5,50	5,50	-
Por los primeros 45 minutos	-	-	-	-	5,20
Entre los 46 y 60 minutos	-	-	-	-	7,00
De 61 minutos en adelante (por hora o fracción)	-	-	-	-	7,00

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

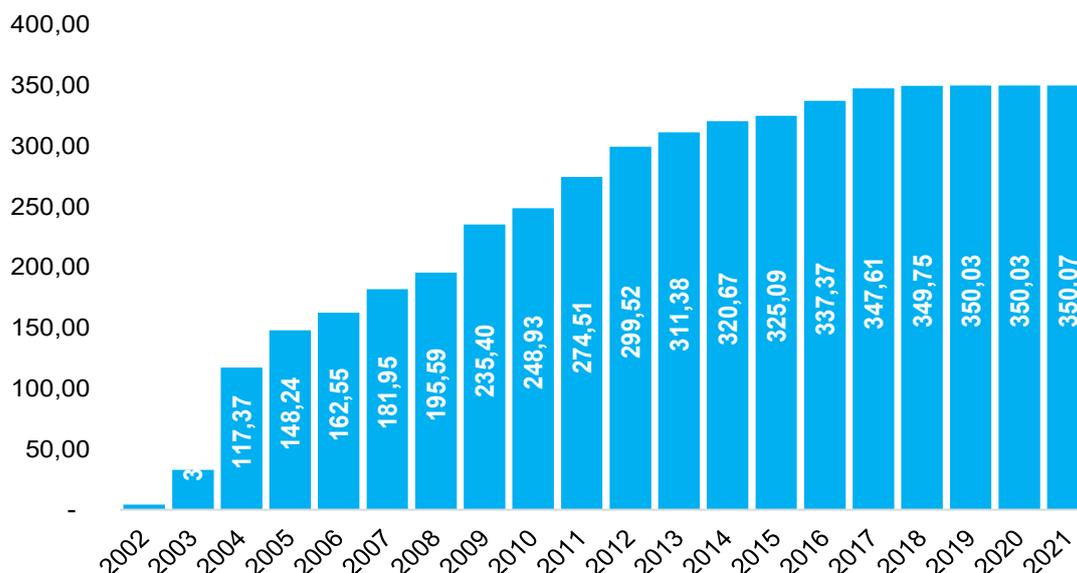
## V. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO

### V.1. Inversiones

96. Las inversiones realizadas por el Concesionario se encuentran destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los servicios aeroportuarios, conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión. Así, solo serán consideradas como Mejoras a aquellas incluidas en los Planes de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobados debidamente por el Ositrán.
97. En ese sentido, el reconocimiento de las inversiones supone la verificación de que estas se encuentren conforme con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos durante la vigencia de la Concesión, así como con lo comprometido en la Propuesta Técnica del Concesionario comprendida en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.
98. Al 31 de diciembre de 2021, se ha registrado un avance de 20,16% respecto del compromiso total de inversión de LAP de USD 1 061,5 millones. La inversión reconocida acumulada al cierre de dicho año fue USD 350,07 millones, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

<sup>49</sup> De fecha 14 de marzo de 2016, sustentada en el Informe N° 005-2016-GRE-GAJ-OSITRAN, que declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN.

**Gráfico 13** Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2021  
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: OSITRAN en cifras: Inversiones Reconocidas en los Contratos de Concesión. Publicación mensual elaborada por la GSF del OSITRAN, disponible en [www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

99. En resumen, entre los años 2002 y 2021, se han logrado los siguientes avances con relación a los compromisos de inversión establecidos en el Contrato de Concesión:

- **Período Inicial (2001 – 2009):** LAP cumplió las metas de inversión previstas en el Contrato de Concesión<sup>50</sup>, habiéndose ejecutado un monto total de USD 235,4 millones en inversiones (reconocidas por el Ositrán), de los cuales USD 148,24 millones fueron invertidos durante los primeros cuatro (4) años.
- **Período remanente (desde 2010):** Las inversiones ejecutadas, reconocidas por el Ositrán, alcanzaron un nivel de USD 114,68 millones entre los años 2010 y 2021, habiéndose realizado las siguientes mejoras: i) ampliación de la plataforma norte; ii) remodelación de los pisos 3 y 10 de la torre central; iii) nuevo ingreso a la plataforma en talleres norte; iv) instalación de ascensores en la torre central; v) construcción de escalera de evacuación y almacenes para concesionarios comerciales; vi) mejoras en plataforma; y, vii) mejoras con inversiones de terceros (habilitación de servicios para taller de mantenimiento en plataforma sur - este), remodelación del Centro de Control de Operaciones - CCO, reconfiguración del espigón nacional.

100. De otro lado, según el “Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, suscrita el 20 de diciembre de 2016 y enmarcada en el proceso de solución de controversias conforme a la Cláusula 17 del Contrato de Concesión, el Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, un monto no menor de USD 1 200 millones incluido el IGV destinado a la ampliación del AIJCh. Al respecto, de dicho monto de inversión, durante el año 2021 el Ositrán ha reconocido inversiones por un valor de USD 0,05 millones.

101. Cabe señalar que el 15 de diciembre de 2021, LAP solicitó al MTC el inicio de negociaciones directas a fin de resolver la controversia con relación a: i) la aprobación del Plan de Desarrollo

<sup>50</sup> Conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, durante el período inicial (2001 – 2009), el monto invertido en mejoras obligatorias en el AIJCH debía alcanzar los USD 222 millones. De dicho monto, un total de USD 110 millones debían invertirse durante los primeros cuatro (4) años de la concesión (2001 – 2005)

---

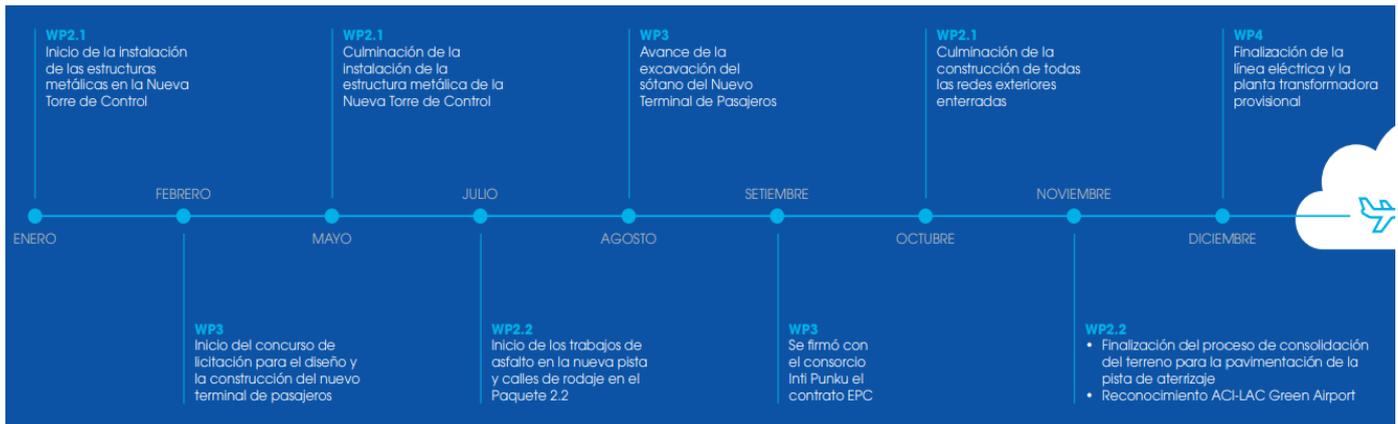
Aeroportuario (PDA) actualizado; y, ii) el incumplimiento del MTC en la construcción del Puente Santa Rosa, que es el único acceso al nuevo Terminal de Pasajeros.

Proyecto de ampliación del AIJCh

102. El proyecto de “Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, también denominado Fase III, comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos, lo cual representa un compromiso de inversión no menor a USD 1 200 millones hasta el 2025. De acuerdo con la Memoria Integral 2021 de LAP, el avance global de la obra al cierre de 2021 es de 33%.
103. El Concesionario ha visto por conveniente desglosar el proyecto de “Ampliación del AIJC” en seis Paquetes de Trabajo u Obras, realizando procesos de concurso internacional privado para cada uno de ellos, cuyo estado situacional al cierre de 2021 se detalla a continuación:
- (i) Paquetes de Trabajo WP - Trabajos Previos y WP1 - Limpieza y Preparación del Sitio: Tienen como objeto la preparación del área que abarca la ampliación del aeropuerto y dejar la zona de ampliación en condiciones adecuadas para que las empresas que realicen los trabajos de la ampliación del aeropuerto accedan en condiciones adecuadas para realizar sus tareas. Se encuentran culminados.
  - (ii) Paquete de Trabajo WP2.1 - Construcción de Edificios Lado Aire: El paquete se encuentra en un nivel de avance del 78,26%. Comprende la construcción de los Edificios Lado Aire del AIJC. Actualmente la nueva Torre de Control se encuentra en etapa de construcción y también se viene construyendo un Edificio de Extinción de Incendios, Centro de Regulación y Transformación, Centro Control de Fauna. De acuerdo con la Memoria Integral 2021 de LAP, el avance de la nueva torre de control (con un sistema de navegación de última generación) se encuentra a un 82,9%. Se estima que dicho paquete de trabajo culmine en el mes de mayo de 2022.
  - (iii) Paquete de Trabajo WP2.2 – Construcción Lado Aire: El paquete incluye la segunda pista (la cual contará con 3,480 metros de largo) y se encuentra en un nivel de avance de aproximadamente 59,2%. Comprende los trabajos de construcción de la segunda pista de aterrizaje, calles de rodaje y elementos conexos. Esta obra se dio inicio en diciembre de 2020. Se estima que dicho paquete de trabajo culmine en el mes de mayo de 2022. El plazo contractual para el término de la construcción y puesta en operación de la Segunda Pista es 30 de enero de 2023.
  - (iv) Paquete de Trabajo WP3 – Construcción del nuevo Terminal: Comprende la construcción del nuevo Terminal del AIJC, ubicado entre las dos pistas y en la zona sur del aeropuerto, para facilitar el acceso de los núcleos urbanos de Lima y Callao. La obra fue adjudicada en el mes de setiembre, se viene elaborando la ingeniería conceptual y se vienen realizando trabajos preliminares.  
  
De acuerdo con la Memoria Integral 2021 de LAP, en agosto de 2021, iniciaron los trabajos de excavación de lo que será el nuevo terminal de pasajeros, debiendo excavarse más de 600 000 m<sup>3</sup> de material en el área destinada para el nuevo terminal, plataformas y accesos. Asimismo, al cierre de 2021, se ha logrado un avance global de 33% del Proyecto de Ampliación. El plazo contractual para el término de construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal Aéreo es el 30 enero de 2025.
  - (v) Paquete de Trabajo WP 4 que comprende la Línea de utilización eléctrica en 60KV y la Sub Estación Provisional 60-20KV, se encuentran culminados.
  - (vi) Paquete 5 (WP5) – Intervención en pista de aterrizaje y despegue, y área de maniobras existentes.

104. A continuación, se presentan los principales hitos del Proyecto de Ampliación:

**Ilustración 5: Principales hitos del Proyecto de Ampliación del AIJCh durante 2021**



Fuente: Memoria Integrada 2021 LAP

## V.2. Transferencias al Sector Público

### Retribución al Estado

105. De acuerdo con el Contrato de Concesión, LAP se compromete a pagar al Estado Peruano una retribución trimestral por el mayor de los siguientes importes: (i) el resultado de aplicar el 46,511% de los ingresos brutos de cada trimestre o (ii) un monto mínimo trimestral que desde el año nueve de la Concesión es igual a USD 3 750 000 ajustado de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales.
106. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2021, la retribución al Estado pagada en el 2021 y 2020 asciende aproximadamente a USD 16,21 millones y USD 47,72 millones, respectivamente. Sin embargo, la retribución al Estado devengada por los años 2021 y 2020 asciende aproximadamente a USD 76,86 y USD 57,85, respectivamente.
107. Al respecto, cabe señalar que el 5 de febrero de 2021, LAP firmó un Acta de Acuerdos con el MTC para la postergación del pago de la retribución al Estado Peruano, por el que se acordó diferir temporalmente el pago de la retribución al Estado Peruano, desde el primer trimestre de 2020 hasta el segundo trimestre de 2022. Los pagos se reiniciarán en julio de 2022 y finalizará en abril de 2024, según el cronograma definido por el MTC. Así, el pasivo total del pago de la retribución a diciembre de 2021 por USD 105,87 millones será pagado de acuerdo con el cronograma acordado.

### Aporte por Regulación

108. LAP debe pagar al Ositrán el 1% de la totalidad de sus ingresos facturados, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal, por concepto de aporte por regulación, en la forma y oportunidad que establezcan las normas. Acorde con ello, en el año 2021, dicho pago ascendió a USD 1,37 millones, monto inferior en 64,5% respecto del monto desembolsado en el año 2019.

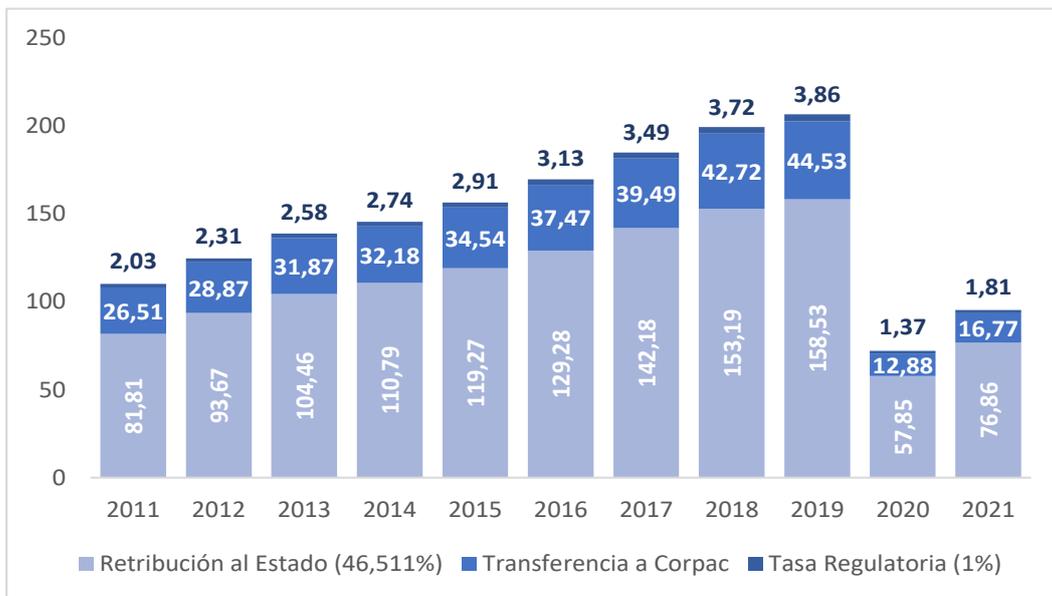
### Transferencias a Corpac

109. En cumplimiento de lo establecido en el Anexo 9 del Contrato de Concesión, el 14 de febrero de 2001, LAP suscribió un Contrato de Colaboración Empresarial y Atribución de Obligaciones y Responsabilidades (en adelante, el Contrato de Colaboración) con Corpac, con la intervención del MTC y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), con el objetivo de establecer y delimitar las obligaciones entre Corpac y LAP, originados en virtud del Contrato de Concesión, y

que son esenciales para el movimiento seguro, rápido y ordenado del tráfico aéreo en el AIJCh. El Contrato de Colaboración obliga a Corpac a desarrollar de manera coordinada con LAP los servicios de aeronavegación, cumpliendo con el Manual de Certificación del Aeropuerto, el Reglamento de Uso del Aeropuerto y las Normas Aeronáuticas vigentes.

110. Para ese propósito, de acuerdo con el Contrato de Concesión y el Contrato de Colaboración, LAP debe transferir a CORPAC el 50% del importe correspondiente a la facturación de los servicios de Aterrizaje y Despegue (A/D) prestados a todas las aerolíneas y demás usuarios del Aeropuerto y el 20% del importe correspondiente al total de ingresos facturados por concepto de TUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales.
111. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2021, las transferencias a Corpac durante los años 2021 y 2020 ascienden aproximadamente a USD 19,00 millones y USD 17,81 millones, respectivamente; mientras que la retribución a Corpac devengada durante los años 2021 y 2020 asciende aproximadamente a USD 16,77 millones y USD 12,88 millones, respectivamente.

**Gráfico 14** Evolución de las transferencias al Estado Peruano, periodo 2011-2021  
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de LAP.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO DEL AIJCH

### VI.1. Calidad al usuario intermedio y final

#### VI.1.1. Niveles de servicio en el AIJCh

112. El Anexo 3 del Contrato de Concesión dispone que las operaciones principales y no principales del AIJCH deben ser llevadas a cabo de acuerdo con los RTM de carácter operativo establecidos en el Anexo 14<sup>51</sup>. Asimismo, el terminal actual del AIJCH debe encontrarse en buenas condiciones de operación, manteniéndose como mínimo en el nivel “B” en estándares de IATA en relación con el tiempo en que se brindan los servicios, así como el tamaño de los espacios

<sup>51</sup> No obstante, conforme a lo establecido en la Cláusula Cuarta de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, durante la ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del aeropuerto, no le será exigible a LAP el cumplimiento de los RTM contemplados en los numerales 1.21 y 1.22.2.A del Anexo 14, relacionados con el área o espacio en el *hall* para el chequeo de pasajeros, área de despedidas y sala de espera del edificio del Terminal de Salida de Pasajeros nacionales e internacionales, así como con el tiempo de espera en *check-in* y el espacio del estacionamiento de autos del público.

que ocupan los pasajeros. El Concesionario debe cumplir tales requisitos durante la operación y mantenimiento de los bienes de la Concesión del AIJCh.

**Cuadro 14** Medición de Niveles de Servicio en el AIJCh, año 2021

PROCESO		NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO MIN: SEG	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO MIN: SEG	AEROLÍNEAS	CONCLUSIÓN
<b>CHECK IN DOMÉSTICO</b>	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	20:00	<b>20:31</b>	LATAM / VIVA AIR	<b>No Cumple</b>
<b>CONTROL DE SEGURIDAD DOMÉSTICO</b>	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	10:00	<b>05:31</b>	---	<b>Cumple</b>
<b>RECOJO DE EQUIPAJE DOMÉSTICO:</b>					
	Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta	00:00	<b>09:01</b>	LATAM2277	<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta	15:00	<b>07:47</b>		<b>Cumple</b>
	Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta	00:00	<b>07:00</b>	SKY5365	<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta	15:00	<b>07:55</b>		<b>Cumple</b>
	Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta	00:00	<b>18:09</b>	LATAM2277	<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta	15:00	<b>04:39</b>		<b>Cumple</b>
<b>CHECK IN INTERNACIONAL</b>	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	20:00	<b>34:48</b>	LATAM / JET BLUE	<b>No Cumple</b>
<b>CONTROL DE SEGURIDAD INTERNACIONAL</b>	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	10:00	<b>01:50</b>	---	<b>Cumple</b>
<b>MIGRACIONES SALIDAS</b>	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	10:00	<b>18:05</b>	---	<b>No Cumple</b>
<b>MIGRACIONES LLEGADAS</b>	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	10:00	<b>31:34</b>	---	<b>No Cumple</b>
<b>RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL - FUSELAJE ANGOSTO:</b>					
	Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta	00:00	<b>04:53</b>	JBU1825	<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta	15:00	<b>47:12</b>		<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta	00:00	<b>00:00</b>	AM18	<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta	15:00	<b>33:16</b>		<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta	00:00	<b>06:00</b>	SKY804	<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta	15:00	<b>01:14:06</b>		<b>No Cumple</b>
<b>RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL - FUSELAJE ANCHO:</b>					
	Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta	00:00	<b>09:02</b>	LA2463	<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta	25:00	<b>27:10</b>		<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta	00:00	<b>05:05</b>	LA 2463	<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta	25:00	<b>25:51</b>		<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre el Primer Pasajero y Primera Maleta	00:00	<b>19:54</b>	LA 2471	<b>No Cumple</b>
	Tiempo entre la Primera Maleta y Última Maleta	25:00	<b>25:35</b>		<b>No Cumple</b>

*Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

## VI.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios

113. De conformidad con el numeral 4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, el Concesionario realiza semestralmente encuestas entre los pasajeros, visitantes y demás usuarios del AIJCh, a fin de establecer el grado de satisfacción de estos por los servicios que se prestan. A continuación, se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Pasajeros y del Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionarios en el AIJCh, realizado por LAP, a través del Centro de Consultoría y Servicios Integrados de la Pontificia Universidad Católica del Perú – INNOVAPUCP, sobre los niveles de satisfacción del usuario realizada en el mes de diciembre 2021.

- Pasajeros y acompañantes

114. La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 1 528 pasajeros<sup>52</sup>, con un margen de error de 5,6%. Dicha muestra fue clasificada en 5 diferentes segmentos: (i) Pasajeros peruanos y extranjeros que viajan al interior (salidas nacionales), (ii) Pasajeros peruanos y extranjeros que llegan del interior (llegadas nacionales), (iii) Pasajeros peruanos y extranjeros que viajan al exterior (salidas internacionales), (iv) Pasajeros peruanos y extranjeros que llegan del exterior (llegadas internacionales), (v) Pasajeros en tránsito/transferencia. La encuesta emplea la escala de puntuación del 1 al 5, donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente (ni satisfecho/ni insatisfecho), 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho.
115. Los resultados del nivel de satisfacción general con el AIJCh se presentan En el siguiente Cuadro. De acuerdo con la forma de medición del nivel de satisfacción, los resultados generales muestran que, en promedio, los pasajeros se encuentran satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCh. En ese sentido, los pasajeros que reportaron un mayor nivel de satisfacción fueron los pasajeros de salidas nacionales y llegadas nacionales, con un 93,5% y 91,2%, respectivamente.

**Cuadro 15** Nivel de satisfacción general de pasajeros con el AIJCh, por segmentos, año 2021

Nivel de satisfacción con:	Medición 2021-II			
	Top Two Box %	Bottom Two Box %	Media	Base
Salidas Nacionales	93,5	2,0	4,3	307
Salidas Internacionales	82,1	1,0	4,0	307
Llegadas Internacionales	86,6	2,9	4,1	307
Llegadas Nacionales	91,2	1,0	4,2	307
Pasajeros en tránsito	76,0	3,3	3,9	300

Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJCh. Diciembre 2021.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

116. Asimismo, ante la coyuntura sanitaria, se evaluó las medidas de prevención contra el COVID-19; reportándose que, en general, los pasajeros se encuentran satisfechos con las medidas adoptadas, como se evidencia En el siguiente Cuadro.

**Cuadro 16** Evaluación de las medidas de prevención contra el COVID-19, año 2021

Nivel de satisfacción con:	Medición 2021-II			
	Top Two Box %	Bottom Two Box %	Media	Base
Salidas Nacionales	75,2	4,9	3,9	307
Salidas Internacionales	89,3	0,7	4,1	307
Llegadas Internacionales	88,6	1	4,2	307
Llegadas Nacionales	83,8	2,3	4,1	303
Pasajeros en tránsito	85,6	1,3	4	299

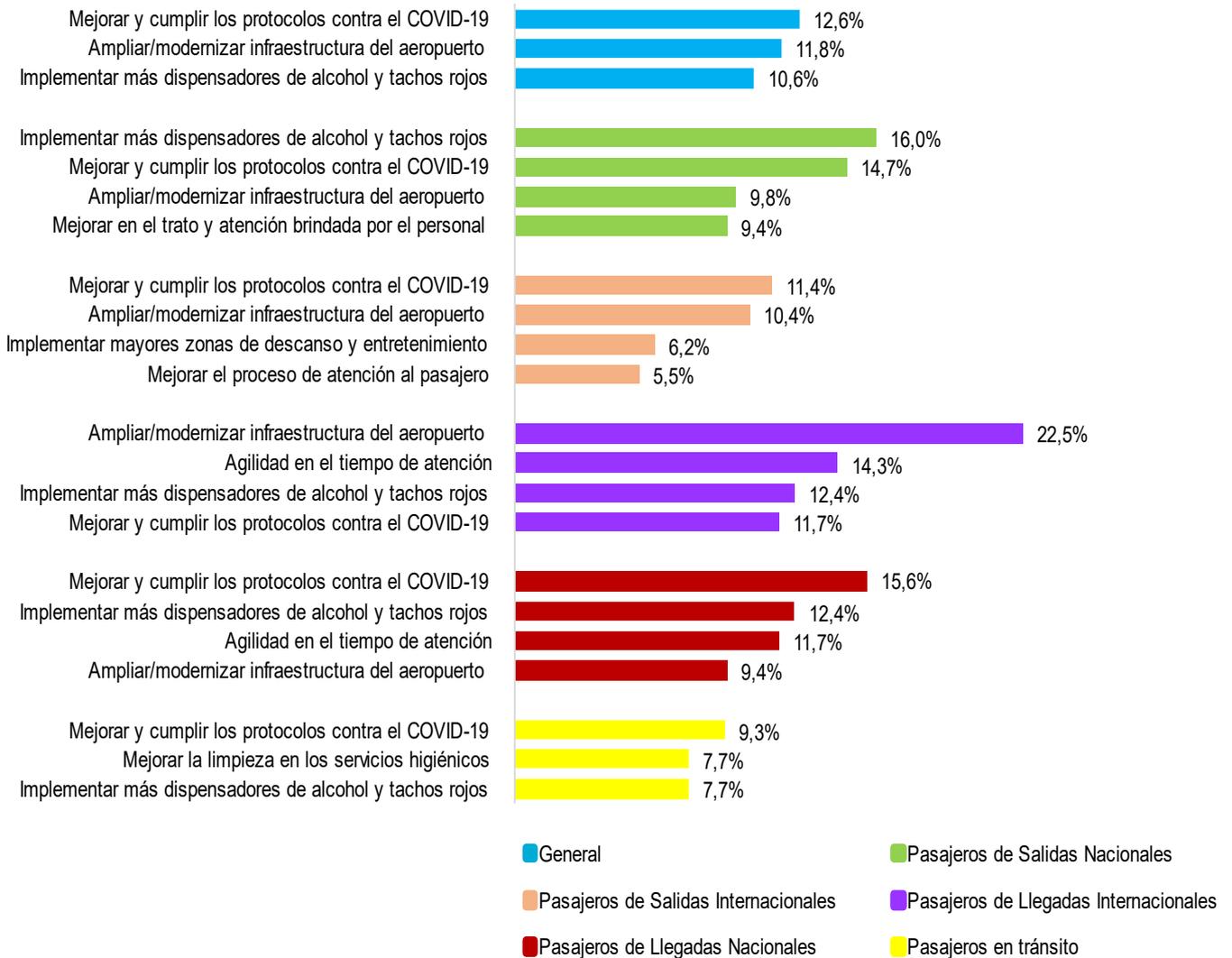
Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJCh. Diciembre 2021.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. Cabe resaltar que la encuesta también recoge información sobre las principales sugerencias de los pasajeros para un mejor servicio. Así, del total de pasajeros encuestados, el 12,6%, coincidieron en la necesidad de mejorar y cumplir los protocolos contra el COVID-19, mientras que el 11,8% sugirieron ampliar/modernizar la infraestructura del aeropuerto y el 10,6% sugirieron implementar más dispensadores de alcohol y tachos rojos. En el siguiente gráfico se presentan las principales sugerencias a nivel general y por segmento.

<sup>52</sup> No se realizó la encuesta a los acompañantes, dada la restricción del ingreso de acompañantes al aeropuerto.

**Gráfico 15** Principales sugerencias de pasajeros indicadas en la encuesta de satisfacción, año 2021



Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJCh. Diciembre 2021.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- **Aerolíneas y concesionarios**

118. La encuesta también se aplicó sobre las aerolíneas comerciales nacionales e internacionales (26), aerolíneas cargueras (6), aerolíneas de servicios en plataforma (12), concesionarios comerciales (46), siendo un total de 90 los encuestados. La encuesta emplea la misma escala de puntuación que la encuesta de pasajeros para medir el nivel de satisfacción de las aerolíneas y concesionarios respecto del AIJCh, es decir, utiliza la escala del 1 al 5, donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho. Para el caso de la relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión (administración) a cargo LAP, se utiliza la escala del 1 al 5, donde 1 es muy mala, 2 es mala, 3 es ni buena ni mala, 4 es buena y 5 es excelente.

119. Las razones de insatisfacción con el AIJCh de las aerolíneas comerciales sobresalen las siguientes:

- Demora y falta de coordinación y comunicación entre el cliente y LAP.

- Falta de estrategias de reacción ante contingencias en el sistema de fajas dentro de la zona de recojo de equipaje.
- Lentitud en el sistema CUTE.
- Procesos burocráticos, que generan demoras en la orientación en la elaboración y revisión de expedientes y planes de trabajo.
- Almacenes con infraestructura limitada.
- La infraestructura requiere ampliación en la zona de recojo de equipaje.
- Demora en respuesta y coordinación del proceso de bloqueo de puertas de embarque.

120. Asimismo, con respecto a la evaluación de las medidas preventivas contra el COVID-19, se tienen los siguientes resultados.

**Cuadro 17** Evaluación de las medidas preventivas contra el COVID-19, año 2021

Segmento	Medición 2021-II			
	Top Two Box %	Bottom Two Box %	Media	Base
Aerolíneas Comerciales Nacionales	100,0	0,0	4,0	5,0
Aerolíneas Comerciales Internacionales	93,5	2,3	4,0	21,0
Servicios en Plataforma	100,0	0,0	4,4	12,0
Aerolíneas Cargueras	---	---	---	---
Concesionarios Comerciales	95,6	0,0	4,5	46,0

Fuente: Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionarios, 2021.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

121. Los resultados muestran que las aerolíneas y concesionarios se encuentran satisfechos y muy satisfechos con las medidas preventivas adoptadas por LAP, resaltando que la gestión del Concesionario con respecto a la implementación de los requisitos establecidos en los Lineamientos y Planes de Prevención ha sido bastante favorable.
122. Por otra parte, los resultados generales de la calificación respecto de la relación de las aerolíneas y concesionarios con LAP, se muestra En el siguiente Cuadro.

**Cuadro 18** Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP, año 2021

Segmento	Medición 2021-II			
	Top Two Box %	Bottom Two Box %	Media	Base
Aerolíneas Comerciales Nacionales	30,6	0	3,3	5
Aerolíneas Comerciales Internacionales	50,7	0	3,6	21
Servicios en Plataforma	91,7	0	4,3	12
Aerolíneas Cargueras	66,7	16,7	3,5	6
Concesionarios Comerciales	93,5	0	4,4	46

Fuente: Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionarios, 2021.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

123. De acuerdo con la forma de medición del nivel de satisfacción, en general, los resultados de la encuesta muestran que, en promedio, las aerolíneas y concesionarios se encuentran satisfechos y muy satisfechos con la administración de LAP. Así, por ejemplo, con relación a los servicios de concesionarios comerciales y servicios de plataforma tuvieron una calificación de 93,5% y 91,7%, respectivamente. Sin embargo, el segmento de cargueras tiene un nivel de satisfacción por debajo del estándar, siendo el caso de que son solo 6 aerolíneas, esto implica más que una tendencia una incidencia específica individual en una de estas empresas.

## VI.2. Reclamos

124. De acuerdo con la información del Registro mensual de Reclamos enviado por LAP, durante el año 2021 se presentaron 354 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa un aumento de 12,7% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Sin embargo, el indicador de número de reclamos por cada mil pasajeros disminuyó de 0,045 reclamos en el 2020 a 0,033 reclamos en el 2021. Del total de reclamos presentados, el 38,7% estuvieron asociados a la calidad y la oportuna prestación de los servicios, el 22,3% estuvo asociado a daños y pérdidas en perjuicio de los usuarios, mientras que el 6,2% estuvo referido al acceso a la infraestructura.

**Cuadro 19** Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2021

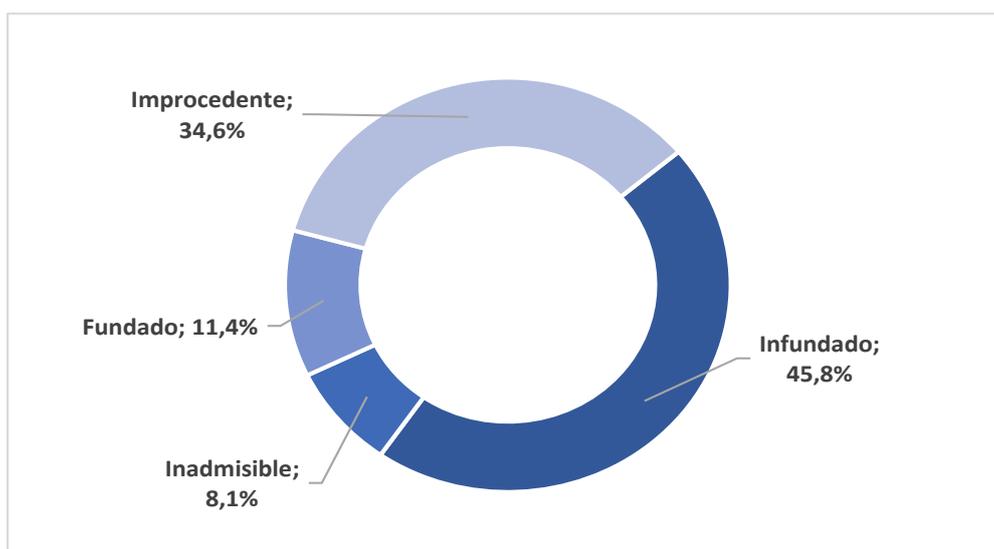
Materia	Número	Part. %
Calidad y oportuna prestación del servicio	137	38,7%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	79	22,3%
Acceso a la infraestructura	22	6,2%
Facturación o cobro	7	2,0%
Otros	109	30,8%
<b>Total</b>		<b>100,0%</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

125. En el siguiente gráfico se muestra la distribución de los reclamos según el estado de resolución; destacándose que el 88,6% fueron declarados infundados, improcedentes o inadmisibles, y solo el 11,4% fueron declarados fundados.

**Gráfico 16** Tipificación de los reclamos resueltos, año 2021  
(en porcentajes)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

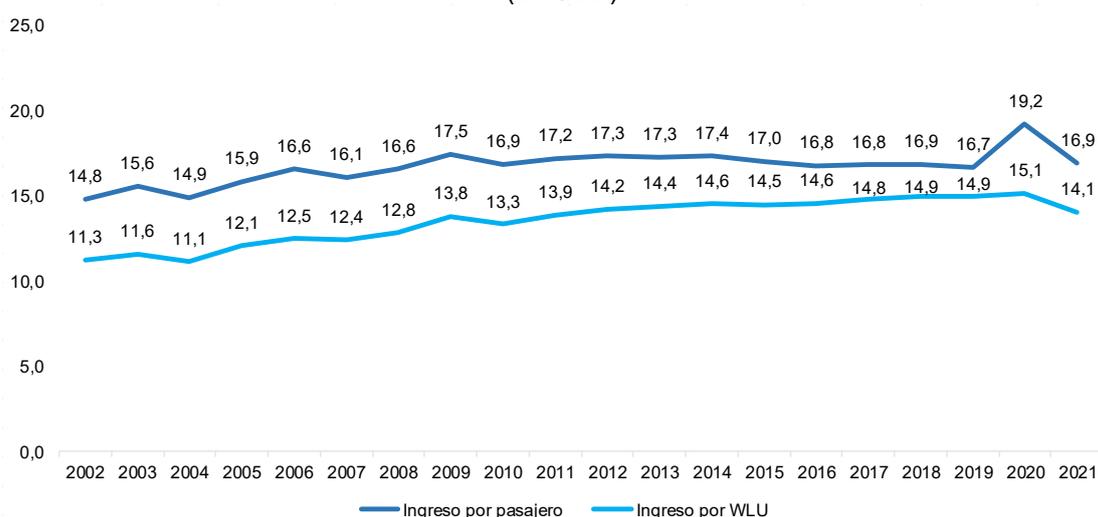
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

126. Cabe mencionar que, del total de reclamos resueltos declarados fundados en el 2021, la mayor parte estuvieron relacionados con la calidad y la oportuna prestación del servicio, los cuales representaron el 47,4%.

## VII. DESEMPEÑO COMERCIAL DEL CONCESIONARIO

127. Durante el año 2021, el ingreso operativo por pasajero en el AIJCh, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario, alcanzó un nivel de USD 16,9, cifra inferior a la observada el año anterior (-12,0%). Por su parte, los ingresos por WLU<sup>53</sup> registraron un nivel de USD 14,1 cifra inferior en -7,0% con respecto al 2020.
128. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del ingreso promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2002 – 2021. Al respecto, nótese que la evolución que viene mostrando el ingreso promedio durante los últimos años, a excepción del 2020, empieza a situarse en torno a un nivel estacionario, en comparación a la tendencia creciente observada durante los primeros años de la concesión, lo cual se encuentra relacionado a la capacidad, cada vez más limitada, del actual terminal del AIJCh.

**Gráfico 17** Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2021  
(en USD)

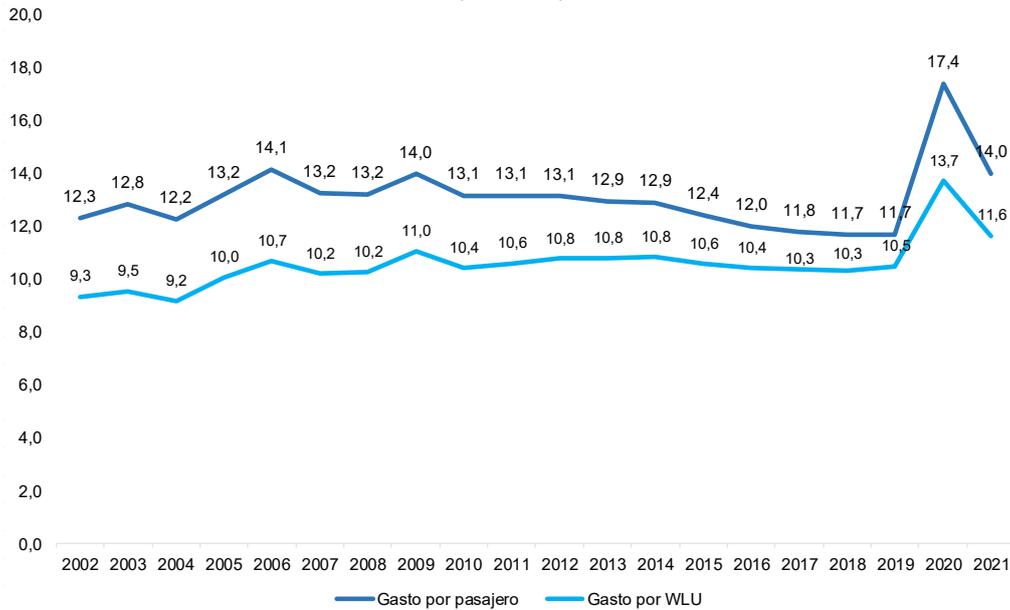


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán, Estados Financieros de LAP.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

129. Por su parte, el costo operativo total por pasajero (sin considerar gastos financieros) durante el año 2021 ascendió a USD 14,0, cifra inferior (-19,5%) a la registrada en el año anterior. Del mismo modo, el costo por WLU alcanzó los USD 11,6, cifra que representó una reducción de 15,0% respecto del año anterior. Este comportamiento es atribuible a la variación de los gastos ejecutados por el concesionario (23,6%) en mayor magnitud que el tráfico de pasajeros (53,6%) y WLU (45,5%).
130. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del costo promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2002 – 2021. Al respecto, nótese la tendencia decreciente presentada en los últimos años, hasta el 2019, la cual se explicaba por el mayor tráfico registrado anualmente en el terminal, lo que permite distribuir, en términos relativos, los costos fijos entre un mayor número de usuarios del aeropuerto.

<sup>53</sup> Weight Load Unit, medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre la carga y los pasajeros: 100 kg = 1 pasajero.

**Gráfico 18** Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2021  
(en USD)



Fuente: Declaración estadística del Ositrán, Estados Financieros de LAP.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

131. En suma, durante el año 2021, el ingreso promedio por pasajero y por WLU superó el costo promedio (por pasajero y por WLU), lo cual indicaría que los ingresos recaudados por el Concesionario fueron suficientes para cubrir sus gastos operativos. No obstante, dichos indicadores también estarían reflejando la problemática actual del aeropuerto en lo referido a la saturación de capacidad actual del terminal.

## VIII. DESEMPEÑO FINANCIERO DE LA EMPRESA

### VIII.1. Sobre el impacto de la pandemia COVID 19 en la situación financiera de la empresa

132. La Nota 1 del Informe de Auditoría de los Estados Financieros proporciona la siguiente información con respecto a los impactos y medidas adoptadas por LAP para hacer frente a los efectos de la pandemia del COVID 19 durante el ejercicio 2021:

- Debido al estado de emergencia declarado por el Gobierno en respuesta al Covid-19, el Terminal estuvo cerrado del 17 de marzo al 14 de julio de 2020, aunque la pista y plataforma continuaron operando para atender vuelos humanitarios y de carga. El 15 de julio se reiniciaron los vuelos nacionales y desde el 18 de agosto, vuelos internacionales especiales al AIJCh (ya no a la Base de la Fuerza Aérea). Desde el 5 de octubre, los vuelos internacionales comerciales se reiniciaron progresivamente, primero a destinos de América del Sur y Central y luego a América del Norte.

En respuesta a esta situación, LAP realizó una revisión y priorización de Gastos Operativos y de Inversiones, reduciendo el alcance de los servicios, de acuerdo con las necesidades de la operación.

- La situación financiera y el desempeño de LAP se vieron particularmente afectados por la situación antes mencionada durante los años 2020 y 2021; sin embargo, esta situación de emergencia representa un evento adverso de carácter temporal adverso. Por lo tanto, LAP considera que no afecta sus planes de largo plazo, el cumplimiento de las obligaciones financieras, la evaluación de la recuperabilidad de sus activos y el desarrollo del proyecto de

---

expansión. La evaluación financiera realizada por la Gerencia sobre los impactos del Covid-19 se resume a continuación:

- Los ingresos operativos y la utilidad del año se vieron afectados significativamente como se muestra en el estado de resultados integrales de 2020, el cual disminuyó en un 65% en comparación al 2019; sin embargo, en comparación al 2020, los ingresos operativos se recuperaron en el 2021 en un 35%.
- La pérdida esperada de cuentas por cobrar comerciales no se vio afectada de manera significativa ya que LAP pudo cobrar a los clientes los servicios prestados durante los años 2021 y 2020, y también negoció los términos y fechas de pago con la mayoría de sus clientes.
- En cuanto a los activos no financieros de larga duración, teniendo en cuenta la situación, LAP realizó una prueba de deterioro y determinó que no era necesario reconocer ningún deterioro de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2-f.
- El incremento de los activos no corrientes se debe principalmente a las inversiones realizadas en el proyecto de expansión presentado en Intangibles. En la primera quincena de junio 2020 se reiniciaron progresivamente las obras de construcción, cumpliendo estrictamente con los protocolos de seguridad y salud, aprobados y establecidos en los planes de vigilancia, prevención y control de COVID-19, para los trabajadores, contratistas y subcontratistas de LAP. De esta manera, durante el 2021, se continuó con los trabajos del programa de expansión.
- LAP no tuvo dificultades significativas para cumplir con las obligaciones con proveedores y contratistas, considerando su sólida situación financiera.
- En el periodo 2021, la evolución del tráfico en el AIJCh mostró una recuperación con respecto al año anterior, recibiendo alrededor de 10,8 millones de pasajeros y alcanzando a pesar del impacto de la pandemia del coronavirus, un crecimiento del 53,6%. No obstante, el número de pasajeros se mantuvo por debajo del nivel anterior a la crisis de 2019 en un 54,1%.
- En opinión de la Gerencia y sus asesores legales, al 31 de diciembre de 2021 y 2020, LAP está cumpliendo con sus obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión.

## **VIII.2. Análisis de los Estados Financieros**

### **VIII.2.1. Estado de Resultados Integrales**

133. El estado de resultados de LAP muestra que en el ejercicio 2021 los ingresos brutos totales ascendieron a USD 408,3 millones, lo que representa un incremento de USD 163,5 millones (66,8%) con respecto al ejercicio anterior. Estos ingresos se componen de los ingresos de operación y de los ingresos por construcción. Al respecto, durante el ejercicio 2021, los ingresos de operación ascendieron a USD 183,2 millones, lo que representa un incremento de USD 47,7 millones (35,2%) con respecto al ejercicio 2020. Por su parte, los ingresos por construcción ascendieron a USD 225,1 millones, representando el 122,9% de los ingresos de operación de dicho periodo, así como un incremento de USD 115,8 millones (106%) con respecto al ejercicio 2020. Estos ingresos corresponden a las inversiones ejecutadas por la sociedad concesionaria en el ejercicio 2021, las cuales serán reconocidas como parte del activo intangible de la concesión. La contrapartida de los ingresos por construcción en el estado de resultados son los costos de los ingresos por construcción, los cuales son considerados por igual importe que los ingresos por construcción, dado que la empresa no reconoce un margen por los servicios de construcción. Los ingresos (y costos) de construcción se incrementaron por el avance del programa de inversiones en el ejercicio 2021.

- 
134. Por otro lado, con respecto a la retribución al Estado Peruano, en el ejercicio 2021, esta ascendió a USD 76,9 millones, representando el 42% de los ingresos de operación de la concesión, y un incremento de USD 19,0 millones (32,9%) con respecto al ejercicio 2020. Dicho incremento se explica por los mayores ingresos de operación de la concesión. En cuanto a la retribución a Corpac, en el ejercicio 2021, esta ascendió a USD 16,8 millones, representando el 9,2% de los ingresos de operación de la concesión y un incremento de USD 3,9 millones (30,2%) con respecto al ejercicio 2020. Dicho incremento se explica también por los mayores ingresos de operación de la concesión.
135. Los gastos operativos, en el ejercicio 2021, ascendieron a USD 49,7 millones, representando el 27,1% de los ingresos de operación y un incremento de USD 5,7 millones (13,0%) con respecto al ejercicio 2020. Los gastos generales, en el ejercicio 2021, ascendieron a USD 8,1 millones, representando el 4,4% de los ingresos de operación, así como un incremento de USD 334 miles (4,3%) con respecto al ejercicio 2020. El incremento de los gastos operativos y de los gastos generales está asociado al aumento del volumen de operaciones. Cabe señalar que el número promedio de empleados se incrementó en 7,3%, al pasar de 613 empleados en el ejercicio 2020 a 658 en el ejercicio 2021, lo cual responde principalmente al incremento de las actividades de construcción.
136. Como resultado de los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2021, la utilidad de operación ascendió a USD 31,8 millones, lo cual representa el 17,3% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 18,8 millones (144,0%) con respecto al ejercicio 2020.
137. Con relación a los ingresos financieros, en el ejercicio 2021, estos ascendieron a USD 260 miles, lo cual representa el 0,1% de los ingresos de operación y supone una disminución de USD 1,0 millón (79,4%) con respecto al ejercicio 2020. Esta disminución es explicada principalmente por el menor saldo de depósitos a plazo fijo en los que la empresa invierte sus excedentes de liquidez; así, durante el ejercicio 2020 el saldo de depósitos a plazo ascendió a USD 71,0 millones, y en el ejercicio 2021 el saldo de depósitos a plazo ascendió a USD 43,6 millones. Asimismo, en el ejercicio 2021, los gastos financieros ascendieron a USD 203 miles, lo cual representa el 0% de los ingresos de operación y supone una disminución de USD 142 miles (70%) con respecto al ejercicio 2020. Asimismo, la diferencia de cambio neta de la empresa en el ejercicio 2021 ascendió a una pérdida neta de USD 1,0 millón (pérdida neta de USD 1,5 millones en el ejercicio 2020).
138. Considerando lo anterior, la utilidad neta en el ejercicio 2021 ascendió a USD 24,2 millones, lo cual representa el 13,2% de los ingresos de operación de dicho ejercicio y supone un incremento de USD 14,6 millones (152,2%) con respecto al ejercicio 2020.

**Cuadro 20** Estado de Resultados de LAP, periodo 2020 – 2021  
(En miles de USD)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Ingresos de operación	183 205	135 490	100,0%	100,0%	35,2%	47 715
Ingresos por construcción	225 087	109 274	122,9%	80,7%	106,0%	115 813
<b>Ingresos brutos totales</b>	<b>408 292</b>	<b>244 764</b>	<b>222,9%</b>	<b>180,7%</b>	<b>66,8%</b>	<b>163 528</b>
Retribución por concesión al Estado Peruano	76 860	57 851	42,0%	42,7%	32,9%	19 009
Retribución a Corpac	16 771	12 881	9,2%	9,5%	30,2%	3 890
Costo de los ingresos por construcción	225 087	109 274	122,9%	80,7%	106,0%	115 813
<b>Total ingresos netos</b>	<b>89 574</b>	<b>64 758</b>	<b>48,9%</b>	<b>47,8%</b>	<b>38,3%</b>	<b>24 816</b>
Gastos operativos	49 693	43 965	27,1%	32,4%	13,0%	5 728
Gastos generales	8 105	7 771	4,4%	5,7%	4,3%	334
<b>Utilidad de operación</b>	<b>31 776</b>	<b>13 022</b>	<b>17,3%</b>	<b>9,6%</b>	<b>144,0%</b>	<b>18 754</b>
Gastos financieros	61	203	0,0%	0,1%	-70,0%	-142
Ingresos financieros	260	1 263	0,1%	0,9%	-79,4%	-1 003
Diferencia de cambio	-1 043	-1 531	-0,6%	-1,1%	-31,9%	488
Otros, neto	-6	-34	0,0%	0,0%	-82,4%	28
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>30 926</b>	<b>12 517</b>	<b>16,9%</b>	<b>9,2%</b>	<b>147,1%</b>	<b>18 409</b>
Impuesto a la renta	-6 704	-2 911	-3,7%	-2,1%	130,3%	-3 793
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>24 222</b>	<b>9 606</b>	<b>13,2%</b>	<b>7,1%</b>	<b>152,2%</b>	<b>14 616</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

139. Cabe remarcar que los mayores ingresos de operación en el ejercicio 2021 son explicados principalmente por el aumento del tráfico de pasajeros respecto del ejercicio 2020. El Cuadro 21 muestra una desagregación por tipo de ingreso operativo generado.
140. Como puede observarse en el siguiente Cuadro, en el ejercicio 2021, los ingresos de operación ascendieron a USD 183,2 millones, de los cuales los ingresos Aeronáuticos ascendieron a USD 137,0 millones, representando el 74,8% de los ingresos operativos y un incremento de USD 40,8 millones (42,4%) con respecto al ejercicio 2020. Dentro de esta categoría de ingresos, la TUUA nacional e internacional asciende a USD 72,6 millones, lo cual representa el 39,6% de los ingresos operativos y supone un incremento de USD 23,7 millones (48,6%) con respecto al ejercicio 2020. Por otro lado, los ingresos Aeronáuticos por Aterrizaje y Despegue ascendieron a USD 19,0 millones, representando el 10,4% de los ingresos operativos, así como un incremento de USD 3,5 millones (22,9%) con respecto al ejercicio 2020.
141. Por su parte, en el ejercicio 2021, los ingresos comerciales ascendieron a USD 32,4 millones, representando el 17,7% de los ingresos de operación y un incremento de USD 5,7 millones (21,3%) con respecto al ejercicio 2020. Estos ingresos han experimentado un menor incremento en comparación con los ingresos aeronáuticos (21,3% vs. 42,4%). Dentro de esta categoría de ingresos, los de Duty free ascendieron a USD 9,0 millones, lo cual representa el 4,9% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 1,7 millones (22,4%) con respecto al ejercicio 2020. El segundo tipo de ingreso en importancia es el servicio de Comidas y bebidas, el cual generó ingresos por USD 4,0 millones, representando el 2,2% de los ingresos de operación y un incremento de USD 312 miles (8,4%) con respecto al ejercicio 2020.
142. En cuanto a los ingresos de aviación, el ejercicio 2021 estos ascendieron a USD 12,7 millones, representando el 6,9% de los ingresos de operación y un incremento de USD 459 miles (3,8%) con respecto al ejercicio 2020. Estos ingresos han experimentado un menor incremento en comparación con los ingresos aeronáuticos (3,8% vs. 42,4%). Dentro de esta categoría de ingresos, los generados por almacenes ascendieron a USD 4,0 millones, lo cual representa el 2,2% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 459 miles (13,0%) con

respecto al ejercicio 2020. El segundo tipo de ingreso en importancia es el servicio Alquileres, el cual generó ingresos por USD 3,7 millones, representando el 2,0% de los ingresos de operación y una disminución de USD 840 miles (-18,5%) con respecto al ejercicio 2020.

**Cuadro 21** Ingresos operativos de LAP, periodo 2020 – 2021  
(En miles de USD)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
<b>Aeronáuticos</b>						
TUUA nacional e internacional	72 630	48 886	39,6%	36,1%	48,6%	23 744
Aterrizaje y despegue	19 008	15 460	10,4%	11,4%	22,9%	3 548
Comisión por venta de combustible a aeronaves	15 299	10 665	8,4%	7,9%	43,5%	4 634
Puentes de abordaje de pasajeros	16 427	9 108	9,0%	6,7%	80,4%	7 319
Carga	4 973	4 412	2,7%	3,3%	12,7%	561
Rampa	5 518	3 895	3,0%	2,9%	41,7%	1 623
Estacionamiento de aeronaves	2 967	3 403	1,6%	2,5%	-12,8%	-436
Otros	208	374	0,1%	0,3%	-44,4%	-166
<b>Sub total</b>	<b>137 030</b>	<b>96 203</b>	<b>74,8%</b>	<b>71,0%</b>	<b>42,4%</b>	<b>40 827</b>
<b>Comerciales</b>						
Duty free	9 027	7 375	4,9%	5,4%	22,4%	1 652
Comidas y bebidas	4 033	3 721	2,2%	2,7%	8,4%	312
Salones VIP	2 605	2 910	1,4%	2,1%	-10,5%	-305
Retail	3 414	2 653	1,9%	2,0%	28,7%	761
Estacionamiento vehicular	4 210	2 526	2,3%	1,9%	66,7%	1 684
Publicidad	1 731	1 379	0,9%	1,0%	25,5%	352
Transporte terrestre de pasajeros	1 346	1 044	0,7%	0,8%	28,9%	302
Servicios financieros	668	658	0,4%	0,5%	1,5%	10
Otros	5 338	4 418	2,9%	3,3%	20,8%	920
<b>Sub total</b>	<b>32 372</b>	<b>26 684</b>	<b>17,7%</b>	<b>19,7%</b>	<b>21,3%</b>	<b>5 688</b>
<b>Aviación</b>						
Almacenes	3 977	3 518	2,2%	2,6%	13,0%	459
Alquileres	3 698	4 538	2,0%	3,3%	-18,5%	-840
Catering	2 510	1 775	1,4%	1,3%	41,4%	735
Otros servicios de aviación	2 477	2 372	1,4%	1,8%	4,4%	105
<b>Sub total</b>	<b>12 662</b>	<b>12 203</b>	<b>6,9%</b>	<b>9,0%</b>	<b>3,8%</b>	<b>459</b>
Otros ingresos	1 141	400	0,6%	0,3%	185,3%	741
<b>Total</b>	<b>183 205</b>	<b>135 490</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>35,2%</b>	<b>47 715</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

143. De otro lado, en lo referente al EBITDA<sup>54</sup> -indicador que brinda una estimación del flujo de caja operativo de la empresa-, en el ejercicio 2021 este ascendió a USD 44,8 millones, lo cual significa un aumento de USD 19,5 millones (76,6%) con respecto al ejercicio 2020, tal como se muestra en el siguiente Cuadro.

<sup>54</sup> EBITDA por sus siglas en inglés: Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization, es calculado como Utilidad Operativa más Depreciación y Amortización.

**Cuadro 22** EBITDA de LAP, periodo 2020 – 2021  
(En miles de USD)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Utilidad Operativa	31 776	13 022	70,9%	51,3%	144,0%	18 754
Depreciación	2 414	2 262	5,4%	8,9%	6,7%	152
Amortización	10 639	10 096	23,7%	39,8%	5,4%	543
<b>EBITDA</b>	<b>44 829</b>	<b>25 380</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>76,6%</b>	<b>19 449</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

144. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que en el ejercicio 2021 la empresa ha obtenido una utilidad neta de USD 24,2 millones, lo cual supone un aumento de USD 14,6 millones (152,2%) con respecto al ejercicio 2020. Este aumento es explicado principalmente por i) una disminución de la pérdida neta por diferencia de cambio y ii) y por un aumento de la utilidad operativa de 144,0%. Si bien los ingresos de operación en el ejercicio 2021 aumentaron en 35,2%, el mayor aumento de la utilidad operativa (144,0%) se explica por una menor reducción de los gastos operativos y gastos generales, este gasto está asociado principalmente al aumento del volumen operaciones y a las actividades de construcción que se iniciaron en el ejercicio 2018.

#### VIII.2.2. Estado de Situación Financiera

145. El estado de situación financiera da cuenta que, en el ejercicio 2021, el activo total ascendió a USD 793,9 millones, lo cual supone un incremento de USD 174,9 millones (28%) con respecto al ejercicio 2020. Este crecimiento es explicado por un aumento de USD 216,7 millones (44%) del activo no corriente y una disminución de USD 41,7 millones (32%) del activo corriente.
146. Al respecto, el activo corriente en el ejercicio 2021 ascendió a USD 87,4 millones, lo cual representa el 11% del activo total y supone una disminución de USD 41,8 millones (-32%) con respecto al ejercicio 2020. La principal partida que explica la disminución del activo corriente es la de efectivo y equivalentes de efectivo, la cual, en el ejercicio 2021 ascendió a USD 48,0 millones, representando el 6% del activo total y una disminución de USD 24,5 millones (-34%) con respecto al ejercicio 2020. La disminución del efectivo y equivalentes de efectivo se explica principalmente por el empleo de recursos propios para financiar la ejecución de inversiones que viene ejecutando LAP. Las otras cuentas por cobrar explican también la disminución del activo corriente en el ejercicio 2021; dicha cuenta ascendió a USD 26,4 millones, lo cual representa el 3% del activo total y supone una disminución de USD 17,9 millones (-40%) con respecto al ejercicio 2020, la cual es explicada principalmente por el menor crédito del IGV, crédito por impuesto a la renta y la cuenta por cobrar al Estado Peruano.
147. En cuanto al activo no corriente, en el ejercicio 2021 ascendió a USD 706,5 millones, lo cual representó el 89% del activo total y significó un incremento de USD 216,7 millones (44%) con respecto al ejercicio 2020. El aumento del activo no corriente es explicado principalmente por el crecimiento del activo intangible, el cual, en el ejercicio 2021, ascendió a USD 674,2 millones, representando el 85% del activo total, lo cual significó un crecimiento de USD 214,9 millones (47%) con respecto al ejercicio 2020. Cabe indicar que la cuenta activo intangible aumenta principalmente debido a la ejecución de inversiones que la empresa viene realizando en los ejercicios 2018, 2019, 2020 y 2021.

**Cuadro 23** Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2020 – 2021  
(En miles de USD)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>87 373</b>	<b>129 144</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>193 336</b>	<b>79 752</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	47 983	72 454	Cuentas por pagar comerciales	67 337	28 581
Cuentas por cobrar comerciales	8 447	8 410	Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	45 237	44 203
Otras cuentas por cobrar	26 405	44 336	Imp., remunerac. y otras ctas. por pagar	8 769	2 456
Exitencias	1 741	1 166	Ingresos diferidos	3 339	4 512
Gastos contratados por anticipado	2 797	2 778	Deuda a corto plazo	68 654	-
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>706 491</b>	<b>489 784</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>62 871</b>	<b>25 741</b>
Otras cuentas por cobrar	3 489	3 988	Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	62 805	-
Gastos pagados por anticipado	4 631	1 470	Ingresos diferidos	66	1 171
Equipo y unidades de transporte	14 543	14 616	Deuda a mediano plazo	-	24 570
Intangibles	674 227	459 355	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>256 207</b>	<b>105 493</b>
Impuesto a la renta diferido	9 601	10 355	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>537 657</b>	<b>513 435</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>793 864</b>	<b>618 928</b>	Capital social	67 016	67 016
			Resultados acumulados	470 641	446 419
			<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>793 864</b>	<b>618 928</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

**Cuadro 24** Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, periodo 2020 – 2021  
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2021	2020	2021 / 2020		2021	2020	2021 / 2020
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>11%</b>	<b>21%</b>	<b>-32%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>24%</b>	<b>13%</b>	<b>142%</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	6%	12%	-34%	Cuentas por pagar comerciales	8%	5%	136%
Cuentas por cobrar comerciales	1%	1%	0%	Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	6%	7%	2%
Otras cuentas por cobrar	3%	7%	-40%	Imp., remunerac. y otras ctas. por pagar	1%	0%	257%
Exitencias	0%	0%	49%	Ingresos diferidos	0%	1%	-26%
Gastos contratados por anticipado	0%	0%	1%	Deuda a corto plazo	9%	0%	-
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>89%</b>	<b>79%</b>	<b>44%</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>8%</b>	<b>4%</b>	<b>144%</b>
Otras cuentas por cobrar	0%	1%	-13%	Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	8%	0%	-
Gastos pagados por anticipado	1%	0%	215%	Ingresos diferidos	0%	0%	-94%
Equipo y unidades de transporte	2%	2%	0%	Deuda a mediano plazo	0%	4%	-
Intangibles	85%	74%	47%	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>32%</b>	<b>17%</b>	<b>143%</b>
Impuesto a la renta diferido	1%	2%	-7%	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>68%</b>	<b>83%</b>	<b>5%</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>28%</b>	Capital social	8%	11%	0%
				Resultados acumulados	59%	72%	5%
				<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>28%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

148. Por su parte, el pasivo total ascendió a USD 256,2 millones, representando el 32% del activo total y significando un incremento de USD 150,7 millones (143%) con respecto al ejercicio 2020. Este crecimiento neto es explicado por un aumento del pasivo corriente de USD 113,6 millones (142%) y por un aumento del pasivo no corriente de USD 37,1 millones (144%).
149. El pasivo corriente, en el ejercicio 2021, ascendió a USD 193,3 millones, lo cual representó el 24% del activo total y significó un aumento de USD 113,6 millones (142%) respecto al ejercicio 2020, el aumento del pasivo corriente es explicado principalmente por el aumento de la deuda financiera a corto plazo, la cual ascendió a USD 68,7 millones, representó el 9% del activo total y significó un incremento de USD 68,7 millones respecto al ejercicio 2020; por otro lado, las

---

cuentas por pagar comerciales, en el ejercicio 2021, ascienden a USD 67,3 millones, lo que significa un incremento de USD 38,8 millones (136%) respecto al ejercicio 2020. En general, el aumento del pasivo corriente está asociado al aumento del nivel de operaciones y a la ejecución de inversiones de la empresa.

150. Con respecto a la cuenta de patrimonio neto, en el ejercicio 2021, esta ascendió a USD 537,7 millones, lo cual representó el 68% del activo total y significó un incremento de USD 24,2 millones (5%) con respecto al ejercicio 2020. El crecimiento del patrimonio neto es explicado por el crecimiento de la cuenta resultados acumulados, la cual en el ejercicio 2021 ascendió a USD 470,6 millones, representando el 59% del activo total y significó un incremento de USD 24,2 millones (5%) con respecto al ejercicio 2020. Este crecimiento es explicado por la generación de utilidades en el ejercicio 2021 y porque en dicho ejercicio no se pagaron dividendos.
151. En conclusión, de la información analizada, se aprecia que la empresa tiene elevados niveles de solvencia financiera. El activo total se incrementó en USD 174,9 millones, lo cual es explicado principalmente por el aumento del activo intangible de USD 214,9 millones, el cual considera el aumento de las inversiones que la empresa viene ejecutando desde el ejercicio 2018. Es necesario señalar que el aumento de las inversiones (costos de mejora de la infraestructura del aeropuerto) se ha financiado principalmente con recursos propios (utilidades retenidas y no pago de dividendos), la empresa no tiene deuda financiera de corto plazo, pero ha empezado a aumentar su deuda financiera en 2021. Sin embargo, sus niveles de liquidez han, lo que se evidencia con una reducción de USD 41,8 millones (-34%) de la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo y un aumento de los pasivos corrientes de USD 113,6 millones (142%).

### **VIII.3. Análisis de los indicadores financieros**

#### **VIII.3.1. Ratios de liquidez**

152. En el ejercicio 2021, la empresa presenta menores ratios de liquidez que en el ejercicio 2020. Los ratios de liquidez clásica<sup>55</sup>, prueba ácida<sup>56</sup> y de liquidez absoluta<sup>57</sup> tienen un valor menor a la unidad, lo cual significa que los activos corrientes al cierre del ejercicio 2021 cubren una menor proporción del pasivo corriente que en el ejercicio 2020. Asimismo, los activos corrientes al cierre del ejercicio 2021 son menores a los pasivos corrientes.
153. En el ejercicio 2021, los ratios de liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta disminuyen de 1,62, 1,57 y 0,91 a 0,45, 0,43 y 0,25, respectivamente, con relación al ejercicio 2020. La disminución de dichos indicadores se explica por el aumento significativo de los pasivos corrientes (USD 113,6 millones); específicamente, por el aumento de la deuda a corto plazo y por el aumento de las cuentas por pagar comerciales. Asimismo, dado que la empresa ha empleado también sus recursos propios para financiar la ejecución de inversiones, los activos corrientes han disminuido significativamente (USD 41,8 millones), lo cual es explicado por la reducción del efectivo y equivalentes de efectivo y de otras cuentas por cobrar; de esta forma, en el caso del ratio de liquidez clásica, por cada USD 1,00 de pasivo corriente corresponde USD 0,45 de activo corriente.
154. Por otro lado, al cierre del ejercicio 2021, el ratio de rotación de capital de trabajo<sup>58</sup> (rotación K) muestra una disminución de 2,74 a - 1,73 con respecto al ejercicio 2020. Así, en el ejercicio 2020, por cada sol de ingresos operativos corresponde USD 2,74 de capital de trabajo, mientras que en el caso del ejercicio 2021 por cada sol de ingresos operativos corresponde un capital de trabajo negativo de USD 1,73, lo que supone que el endeudamiento de corto plazo incurrido por la empresa ha aumentado significativamente.

---

<sup>55</sup> Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>56</sup> Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado) / Pasivo Corriente.

<sup>57</sup> Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.

<sup>58</sup> Calculado como Ingresos Operativos / Capital de Trabajo, a su vez, Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

**Cuadro 25** Ratios de liquidez de LAP, periodo 2020 – 2021

Ratios	2021	2020
Liquidez clásica	0,45	1,62
Prueba ácida	0,43	1,57
Liquidez absoluta	0,25	0,91
Capital de Trabajo	-105 963	49 392
Rotación K	-1,73	2,74

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

### VIII.3.2. Ratios de endeudamiento financiero

155. En los ejercicios 2021 y 2020, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio<sup>59</sup>, Endeudamiento del Activo<sup>60</sup>, Calidad de la Deuda<sup>61</sup> e Índice de Solvencia<sup>62</sup>, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera se aprecia que han aumentado tanto la deuda de corto plazo (pasivo corriente) como de mediano plazo (pasivo no corriente); la empresa posee deuda financiera no corriente que equivale al 8% del activo total (4% al cierre de 2020).
156. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2021 que por cada USD 47,7 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio, lo cual denota un bajo nivel de apalancamiento de la empresa. No obstante, representa un aumento con relación al año anterior, puesto que en el ejercicio 2020 por cada USD 20,5 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio.
157. El ratio endeudamiento de activo aumenta en el ejercicio 2021 con respecto al ejercicio 2020. Así, el activo total en el ejercicio 2021 es financiado en un 32,3% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2020 el valor de este ratio es de 17,0%, denotando un aumento del financiamiento del activo con recursos de terceros.
158. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2021, el 75,5% del pasivo total está conformado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente). Este indicador es de 75,6% en el ejercicio 2020, lo cual señala que la deuda total es representada mayoritariamente por el pasivo de corto plazo, y el endeudamiento de largo plazo se ha mantenido estable.
159. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2021 muestra que por cada dólar de pasivo total corresponde USD 3,1 de activo total. Cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa. Para el ejercicio 2020 este indicador es de 5,9, con lo cual se desprende que en el ejercicio 2021 el nivel de solvencia ha disminuido con respecto al año anterior, lo cual es explicado por el aumento de los pasivos corrientes y no corrientes.

**Cuadro 26** Ratios de endeudamiento de LAP, periodo 2020 – 2021

Ratios	2021	2020
Deuda - Patrimonio	47,7%	20,5%
Endeudamiento del Activo	32,3%	17,0%
Calidad de la Deuda	75,5%	75,6%
Índice de Solvencia	3,1	5,9

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

<sup>59</sup> Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

<sup>60</sup> Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

<sup>61</sup> Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

<sup>62</sup> Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

### VII.2.3. Ratios de rentabilidad

160. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios.

**Cuadro 27** Ratios de rentabilidad de LAP, periodo 2020 – 2021

Ratios	2021	2020
Margen Bruto	48,9%	47,8%
Margen Operativo	17,3%	9,6%
Margen Neto	13,2%	7,1%
Margen EBITDA	24,5%	18,7%
ROE	4,5%	1,9%
ROA	3,1%	1,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

161. Como puede observarse en la Cuadro precedente, el margen bruto<sup>63</sup> ha aumentado ligeramente puesto que en el ejercicio 2021 asciende a 48,9% y en el ejercicio 2020 asciende a 47,8%. A diferencia de ello, el margen operativo<sup>64</sup> aumentó significativamente de 9,6% en el 2020 a 17,3% en el 2021. Estos resultados se explican debido a que el aumento de ingresos operativos se ha dado en una mayor proporción que el aumento de los gastos operativos.
162. De igual forma, el margen neto<sup>65</sup> presenta un significativo aumento, en 2020 asciende a 7,1% y en el 2021 asciende a 13,2%, lo cual muestra que, en 2021, por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtiene USD 13,2 de utilidad neta.
163. En cuanto al margen EBITDA<sup>66</sup>, este es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2021, el margen de EBITDA es de 24,5%, y en el ejercicio 2020 es de 18,7%. Cabe indicar que estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
164. Por su parte, el ROE<sup>67</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2021 aumenta significativamente con respecto al ejercicio 2020, puesto que en el ejercicio 2021, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 4,5 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2020 se obtiene USD 1,9 por cada USD 100 de patrimonio. Al respecto, su aumento se debe principalmente a: i) el aumento del activo intangible improductivo (ejecución de la mejora de la infraestructura del aeropuerto), el cual es financiado principalmente con capital propio, es improductivo porque dicha inversión aún no se encuentra en etapa de operación y ii) el significativo aumento de la utilidad neta, producto del aumento en el nivel de operaciones.
165. Finalmente, el ROA<sup>68</sup> mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa. Este indicador también presenta un aumento significativo, de 1,6% en 2020 a 3,1% en 2021. El aumento de este indicador es explicado al incremento del activo intangible improductivo, por encontrarse en etapa de inversión y al aumento en la utilidad neta.

<sup>63</sup> Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

<sup>64</sup> Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

<sup>65</sup> Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

<sup>66</sup> Calculado como EBITDA / Ingresos de Operación, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

<sup>67</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

<sup>68</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.

---

## IX. CONCLUSIONES

166. El AIJCh constituye la principal puerta de ingreso y salida al país por vía aérea, al conectar al Perú con el resto del mundo, a través de 58 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa; mientras que, a nivel nacional, conecta a Lima con 31 ciudades de los principales departamentos del Perú.
167. De la evaluación del desempeño de la Concesión del AIJCh durante el año 2021, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En el año 2021, el AIJCh se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando que movilizó el 55,4%, 83,7% y el 34,1% del total de pasajeros, carga y operaciones de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Sin embargo, luego de haber experimentado una reducción en la evolución del número de pasajeros, carga y operaciones, como consecuencia de las medidas adoptadas por el gobierno para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19 en el 2020, para el 2021 estos han empezado a recuperarse. Así, el tráfico de pasajeros, carga y operaciones se incrementó en 53,6%, 15,1% y 39,2% con relación al 2020, respectivamente.
  - (ii) Las tarifas sujetas al régimen de regulación por precios tope (RPI-X) tales como la TUUA, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de embarque y uso de instalaciones de carga aérea variaron entre -5,12% y +5,01%. La tarifa que registró un incremento fue el uso de puentes de embarque, con un aumento del 5,01%, mientras que la tarifa de TUUA internacional se redujo en 3,69%.
  - (iii) Los cargos de acceso por las Facilidades Esenciales para la prestación de los servicios de rampa (autoservicio o a través de terceros), atención de tráfico de pasajeros, mantenimiento de aeronaves y abastecimiento de combustible se mantuvieron invariables durante el año 2021.
  - (iv) De acuerdo con la información por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, al cierre del 2021, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, que ha sido reconocida por el Ositrán, ascendió a USD 350,1 millones, lo que representa un avance de 20,16% (USD 1 061,5 millones) en el compromiso total de inversión de LAP en 21 años de Concesión. En el 2021, Ositrán ha reconocido inversiones por parte del Concesionario en el segundo trimestre de USD 47 393. Cabe destacar que, el Concesionario viene avanzando en el proyecto de "Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", el cual comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos, lo cual representa un compromiso de inversión no menor a USD 1 200 millones.
  - (v) Durante el año 2021, LAP pagó al Estado Peruano la suma de USD 16,21 millones y devengó USD 76,86 millones por concepto de Retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos). Asimismo, transfirió a Corpac aproximadamente USD 19 millones y devengó USD 16,77 millones por concepto de 50% sobre ingresos de aterrizaje y despegue y 20% por TUUA internacional. Además, pagó al Ositrán USD 1,81 millones por concepto de Tasa Regulatoria.
  - (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2021, se ha verificado lo siguiente:
    - La encuesta de satisfacción de usuarios muestra el descontento de las aerolíneas comerciales nacionales con relación a la infraestructura del AIJCh, alegando que la misma se encuentra colapsada y que existen problemas en la asignación de las salas de embarque, fallas en el sistema de fajas, demora y falta de coordinación entre el cliente y LAP, almacenes con infraestructura limitada, entre otros. Dichas aerolíneas junto con las aerolíneas comerciales internacionales y aerolíneas cargueras cuentan

---

con altos porcentajes de insatisfacción. Sin embargo, en lo que respecta a la evaluación de las medidas preventivas frente al COVID-19, en general, el 12,6% de pasajeros encuestados sugieren la necesidad de mejorar y cumplir los protocolos.

- La encuesta de satisfacción efectuada a los pasajeros muestra que estos se encuentran, en promedio, satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCh, apreciándose que los pasajeros de salidas nacionales y llegadas nacionales muestran el mayor nivel de satisfacción en 93,5% y 91,2%, respectivamente.
  - Por otro lado, se presentaron 354 reclamos tipificados relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa un aumento del 12,7% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Sin embargo, este incremento no se refleja en el indicador de número de reclamos por cada mil pasajeros, que disminuyó de 0,045 en 2020 a 0,033 reclamos en el 2021. De acuerdo con el estado de resolución, el 86,6% fueron declarados infundados, improcedentes o inadmisibles, apreciándose que sólo el 11,4% fueron declarados fundados. Cabe resaltar que, el 38,7% del total de reclamos considerados estuvieron asociados a la calidad y la oportuna prestación de los servicios, mientras que el 22,3% estuvo asociado a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.
- (vii) Con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2021, se ha verificado lo siguiente:
- Los ingresos brutos totales de LAP ascendieron a USD 408,3 millones, significando un incremento de USD 163,5 millones (+66,8%) con respecto al ejercicio anterior, los cuales se componen de ingresos de operación y de ingresos por construcción. Los ingresos de operación ascendieron a USD 183,2 millones (+35,2%), mientras que los ingresos por construcción ascendieron a USD 225,1 millones (+106%).
  - Como resultado de la diferencia entre los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2021, la utilidad de operación ascendió a USD 31,8 millones, lo cual representa el 17,3% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 18,8 millones (+144,0%) con respecto al ejercicio 2020. Asimismo, el valor del EBITDA de la empresa ascendió en 76,6%, registrando un total de USD 44,8 millones en el 2021.
  - Del análisis del Estado de Situación Financiera, se aprecia que la empresa presenta elevados niveles de solvencia financiera. No obstante, si bien la empresa no posee deudas financieras a mediano plazo, en el ejercicio 2021, a diferencia del ejercicio 2020, la empresa registra una deuda de corto plazo de USD 68,7 millones.
  - Por su parte, durante el año 2021, la empresa presenta ratios de liquidez inferiores a 1,00, lo cual significa que la empresa no dispone de recursos para cubrir sus obligaciones corrientes. La disminución de los indicadores se explica por el aumento de los pasivos corrientes de 113,6 millones, principalmente por el aumento de deuda de corto plazo y aumento de las cuentas por pagar comerciales. Asimismo, en el ejercicio del 2021 los activos corrientes han disminuido, debido a que la empresa ha empleado recursos propios para financiar la ejecución de inversiones.
  - Finalmente, los ratios de rentabilidad de la empresa para el año 2021 experimentaron variaciones significativas. Así, el margen neto de LAP aumento de 7,1% en 2020 a 13,2% en 2021, lo cual muestra que por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtuvo USD 13,2 de utilidad neta. Por su parte, el ROA de la empresa pasó de 1,6% en 2020 a 3,1% en 2021, debiéndose dicho aumento, explicado por el incremento del activo intangible improductivo, por encontrarse en etapa de inversión y el aumento de la utilidad neta

## Anexo N° 1: Adendas suscritas al Contrato de Concesión

N°	Fecha	Principales modificaciones
1	6/04/2001	(1) Precisiones respecto al plan de emergencias y operación de siniestros en el AIJCh
		(2) Precisión respecto a las excepciones para el Cierre del Aeropuerto
		(3) Precisiones respecto a los pagos que efectúe el Nuevo Concesionario al Concedente, en el supuesto de efectuarse una nueva licitación producto de la Caducidad de la Concesión
		(4) Precisiones respecto al equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión
2	25/07/2001	(1) Modificación de la definición de "Acreedores Permitidos"
		(2) Precisiones respecto a "Eventos de Fuerza Mayor" y "Ausencia de responsabilidad".
		(3) Precisiones respecto a las "Garantías Permitidas"
3	30/09/2002	(1) Modificación de la definición de "Ingresos Brutos"
		(2) Ampliación del ámbito de actuación de la "Cooperación del Concedente" en la operación de la Concesión
		(3) Precisiones respecto de las Mejoras, y la aprobación de sus precios unitarios
		(4) Precisiones respecto a las áreas para uso gratuito asignadas a las Autoridades Gubernamentales
		(5) Ampliación del plazo máximo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto.
		(6) Precisiones respecto a la Confidencialidad de la información referida al Concedente, al OSITRAN o al Aeropuerto
		(7) Modificación de las condiciones para el arrendamiento de locales o espacios comerciales dentro del Aeropuerto.
		(8) Incluir la obligación de aplicar encuestas de satisfacción a los usuarios, por parte del Concesionario
4	30/06/2003	(1) Precisiones respecto a la construcción de las Mejoras Obligatorias
		(2) Ampliación del plazo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto.
		(3) Ampliación de las garantías dadas por el Concedente al Concesionario
		(4) Precisiones respecto a la renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento por parte del Concesionario
		(5) Precisiones respecto a la "Ausencia de Responsabilidad del Concedente"
		(6) Precisiones respecto a "Eventos de Fuerza Mayor"
		(7) Precisiones respecto a las solicitudes de enmienda, adición o modificación del Contrato de Concesión
		(8) Modificación de las áreas para uso gratuito requeridas por las Autoridades Gubernamentales
		(9) Precisiones respecto al "Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años" incluido en los Requisitos Técnicos Mínimos
5	25/07/2011	(1) Definir el área real de la Concesión del AIJCh que será expropiada y entregada al Concesionario
6	8/03/2013	(1) Precisiones respecto a las garantías del Estado
		(2) Precisiones respecto a la "Cooperación del Concedente" en la operación de la Concesión
		(3) Precisiones respecto a las Mejoras Obligatorias
		(4) Ampliación del plazo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto.
		(5) Modificación del Anexo 5 (precisiones respecto al cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia)
		(6) Modificaciones al "Anexo 11 - ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO"
7	25/07/2017	(1) Modificación del numeral 3.2 (Prórroga de la vigencia de la Concesión)
		(2) Modificación del numeral 5.6.2.1 (Mejoras obligatorias)
		(4) Modificación del numeral 5.23 (Ampliación del aeropuerto).
		(5) Modificación del literal c) del numeral 15.5: Se establece como causal de terminación de la Concesión que el Concedente no cumpla con su obligación de liberar las interferencias en los plazos establecidos.
		(6) Modificación del numeral 18.1 (Auditoría ambiental y Estudio de Impacto Ambiental)
		(7) Inclusión del numeral 24.14: Se establece el procedimiento aplicable a contratos con terceros, en el supuesto de caducidad anticipada.
		(8) Modificación del numeral 2.1 del Anexo 5: Eliminar el mecanismo de subasta como herramienta para asignar las áreas señaladas en el numeral

N°	Fecha	Principales modificaciones
		(9) Modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 en el Anexo 5: Se establece que el período regulatorio que inicia en el año 2019 tendrá una vigencia mayor a 5 años, esto es, hasta el segundo año del inicio de operación del segundo terminal del AIJCH. Asimismo, se incluyen lineamientos metodológicos para el cálculo del factor de productividad.
		(10) Modificación del numeral 1 del anexo 11: Se modifica el área (en m2) destinada para la ampliación del AIJCH.
		(11) Eliminación del numeral 4 del anexo 11: Referido a la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCH.
		(12) Inclusión del numeral 5 al Anexo 11: La modificación regula el tratamiento de las interferencias Ducto de Gas Natural operado por Calidad y Túnel de la Av. Gambetta, a fin de que el Concedente las libere a más tardar al 01 de enero de 2018.
		(13) Modificación del anexo 14: Se modifican los RTMs contenidos en dicho anexo.
		(14) Eliminación del anexo 19: Referido a gatillos de demanda que determinarían la necesidad de ejecutar las mejoras eventuales para satisfacer los niveles de calidad de servicio establecidos en el Contrato de Concesión.

*Fuente: Adendas al Contrato de Concesión de LAP. La primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2011, la sexta el 8 de marzo del 2013 y la séptima el 25 de julio 2017.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

## Anexo N° 2: Ficha del contrato de concesión

<b>Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L.</b> <b>Aeropuerto Internacional Jorge Chávez</b>		
Tema	Contenido	Ref.
Infraestructura	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incluyendo los bienes identificados en el Anexo 2 del Contrato y las áreas descritas en el Anexo 11.	Cláusula 1.8
Fecha de suscripción	14 de febrero de 2001	p. 81
Plazo de la concesión	40 años. En el marco del Trato Directo celebrado entre el Concesionario y el Concedente el 20 de diciembre de 2016, las partes acordaron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por diez (10) años adicionales al plazo establecido en la cláusula 3.1, por lo que el plazo inicial de la concesión (30 años) se amplió a 40 años.	Cláusula 3.1 (p. 19), Cláusula 3.2 y 3.3 (p. 19-20), Cláusula 3.4 (p. 20)
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado.	Bases de Concurso
Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.1 (p. 20)
Capital mínimo	USD 30 millones de capital suscrito, 50% pagadero a la fecha de cierre y el saldo pagadero dentro del primer año de vigencia de la Concesión.	Cláusula 11.1.9
Garantías a favor del concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento por USD 30 millones, reducible en proporción directa a la inversión efectuada en Mejoras Obligatorias por el Concesionario, hasta alcanzar la suma mínima de USD 10 millones.	Cláusula 10.1
Garantías a favor del concesionario	No se precisa.	
Compromisos de inversión	A los 36 meses: USD 25 millones. A los 42 meses: USD 80 millones. Al año 4: USD 110 millones. Al año 8: Completar inversiones denominadas Mejoras Obligatorias. A partir del 9 hasta los 30: Mejoras Complementarias. A partir de la liberación de interferencias: Segunda pista de aterrizaje.  Compromiso de inversión inicial USD 1 061.52 millones (referencial, incluye IGV). Cabe resaltar que, a partir de la firma del Acta de Acuerdos del Trato Directo, el Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años, un monto no menor de USD 1 200 millones incluido el IGV, para el desarrollo de la segunda pista de aterrizaje y el nuevo terminal.	Cláusula 5.6 Adenda 4  Adenda 7
Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negociación</li> <li>• Controversias Técnicas se someterán a peritaje (Adenda 4)</li> <li>• Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho.</li> <li>• Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima.</li> </ul>	Cláusula 17.1. Cláusula 17.3. Cláusula 17.4.  Cláusula 17.5.
Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El incumplimiento de los compromisos de inversión mínima para Mejoras Obligatorias, es penalizado con el pago del 30% del monto dejado de invertir para esos períodos sin perjuicio de la aplicación de la penalidad de la cláusula 5.8.</li> </ul>	Cláusula 5.6.1.1 Cláusula 5.8.
Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vencimiento de la vigencia de la Concesión</li> <li>• Incumplimiento del Concesionario</li> </ul>	Cláusula 14 Cláusula 15.1.1 y 15.2
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incumplimiento del Concedente</li> <li>• Resolución opcional por el Concedente</li> <li>• Fuerza Mayor</li> <li>• Destrucción total del aeropuerto</li> <li>• Acuerdo entre las partes</li> </ul>	Cláusula 15.1.2 y 15.5 Cláusula 15.1.3 y 15.6 Cláusula 15.1.4 Adenda 2 Cláusula 15.1.5 Cláusula 15.1.6

**Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L.  
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Tema	Contenido	Ref.
Equilibrio económico	Por cambios en las leyes aplicables que produzcan reducción de ingresos y/o incremento de costos en 5.5% o más en 4 trimestres consecutivos.	Cláusula 26.2 Adenda 4
Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía los bienes de la Concesión, el derecho de Concesión y los ingresos de la Concesión.	Cláusula 21.1 (p. 70)
Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De responsabilidad de trabajadores y empleadores.</li> <li>• De Responsabilidad y de Propiedad</li> <li>• Seguro que cubra costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto.</li> <li>• Responsabilidad Civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública.</li> <li>• Responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes y responsabilidad pública.</li> </ul>	Cláusula 20.1 (p.67) Cláusula 20.2 (p.67) Cláusula 20.2.1 (p 67) Cláusula 20.2.2 (p 67) Cláusula 20.2.3 (p 68)
Inicio de operaciones	El Concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Aeroportuarios a partir de la Fecha de Cierre.	Cláusula 5.2
Estándares de servicio	<p><b>Período Inicial (0 - 8)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pistas de A/D con capacidad de manejo de 33 naves comerciales en hora punta.</li> <li>• Segunda Pista 15R 33L: 3480 m, 45 m</li> <li>• Total de salidas y llegadas en un día punta: 347</li> <li>• Total de salidas y llegas en hora punta: 26</li> <li>• 19 posiciones de contacto al año 8</li> <li>• Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 7.2 millones PAX/año 8</li> <li>• Hora punta combinada 2789 PAX</li> <li>• IATA B, GSE E y CAT 9</li> <li>• Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(2); B767,DC10 y A300, 4 en total; y B737,MD80 y A320, 10</li> <li>• Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total 14.</li> </ul> <p><b>Período Remanente (9 - 30)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pistas de A/D con capacidad de manejo de 74 naves comerciales en hora punta y 151 mil operaciones/año 30</li> <li>• Total de salidas y llegadas en un día punta:585</li> <li>• Total de salidas y llegadas en hora punta:45</li> <li>• 56 posiciones de contacto al año 30.</li> <li>• Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 18.4 millones PAX/año 30</li> <li>• Hora punta combinada 6016 PAX</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GSE E y CAT 9.</li> <li>• Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16</li> <li>• Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total en total 28.</li> </ul>	Anexo 14

**Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L.  
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Tema	Contenido	Ref.
Tarifas, precios y otros	<p><b><u>Mecanismo de regulación de RPI-X:</u></b> Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto –TUUA (Nacional e internacional), Tarifa de Aterrizaje y Despegue (Nacional e internacional), Tarifa de Estacionamiento de aeronaves (Nacional e internacional), Tarifa por uso de Puentes de abordaje (mangas), Tarifa por uso de instalaciones de carga aérea.</p> <p><b><u>Régimen de Acceso:</u></b> Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros), Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para la operación y counters de check-in), Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas, Almacenamiento y abastecimiento de combustible.</p> <p><b><u>Regímenes especiales:</u></b> Playa de estacionamiento vehicular, Otras actividades comerciales.</p>	Anexo 5, REMA y REA de LAP, Tarifarios de LAP
Revisión de tarifas, precios y otros.	<p>Mecanismo RPI-X: A partir del noveno año de vigencia de concesión, para el reajuste de las tarifas de servicios bajo regulación tarifaria se aplicará la fórmula RPI – X. La revisión se realizará cada cinco años.</p> <p>Régimen de acceso: Emisión de Mandatos de Acceso, conforme con las solicitudes de Acceso de los usuarios intermedios</p> <p>Almacenamiento y abastecimiento de combustible: Nivel máximo durante los primeros cuatro años de la Concesión. A partir del siguiente año, reajuste por inflación cada 3 años.</p> <p>Playa de estacionamiento vehicular: Revisión tarifaria en base a una muestra de playas de estacionamiento.</p>	Anexo 5, Apéndice 2 del Anexo 5, Anexo 8
Retribución al Estado	El consorcio ganador ofreció 46,511% de los ingresos brutos de la Concesión. (Factor de competencia)	Cláusula 1.48 y Cláusula 4.1

## Anexo N° 3: Resumen Estadístico Anual

### INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

<b>Concesionario:</b>	Lima Airport Partners S.R.L.
<b>Modalidad:</b>	Autosostenible
<b>Periodo:</b>	2001-2021

#### a. Tráfico

Indicador	Unidad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Pasajeros Totales</b>	<b>Miles de pasajeros</b>	<b>4,166</b>	<b>4,305</b>	<b>4,530</b>	<b>5,066</b>	<b>5,653</b>	<b>6,039</b>	<b>7,524</b>	<b>8,281</b>	<b>8,784</b>	<b>10,280</b>	<b>11,795</b>	<b>13,330</b>	<b>14,913</b>	<b>15,659</b>	<b>17,113</b>	<b>18,845</b>	<b>20,607</b>	<b>22,128</b>	<b>23,280</b>	<b>7,044</b>	<b>10,822</b>
Nacionales	Miles de pasajeros	1,941	1,882	1,998	2,214	2,396	2,652	3,395	3,710	3,954	5,136	5,925	6,902	7,919	8,474	9,480	10,434	11,355	12,218	13,181	4,620	7,680
Internacionales	Miles de pasajeros	2,177	2,252	2,303	2,602	2,943	3,024	3,600	3,931	4,106	4,262	4,753	5,202	5,755	5,854	6,239	6,747	7,362	7,968	8,296	2,023	2,927
Transito	Miles de pasajeros	48	170	229	250	314	363	529	640	724	883	1,117	1,227	1,239	1,331	1,394	1,663	1,891	1,941	1,803	400	216
<b>Carga Total</b>	<b>Toneladas</b>	<b>114,251</b>	<b>136,676</b>	<b>156,353</b>	<b>171,538</b>	<b>177,062</b>	<b>196,930</b>	<b>225,370</b>	<b>239,112</b>	<b>232,374</b>	<b>271,794</b>	<b>286,641</b>	<b>293,675</b>	<b>296,517</b>	<b>302,406</b>	<b>300,686</b>	<b>287,826</b>	<b>283,702</b>	<b>285,637</b>	<b>271,326</b>	<b>190,365</b>	<b>219,203</b>
Nacional	Toneladas	11,601	14,128	17,830	15,708	17,897	20,225	22,355	30,447	25,913	32,577	34,467	35,866	34,636	30,147	29,020	28,043	30,625	27,336	27,325	18,420	22,797
Internacional	Toneladas	102,651	120,981	135,037	151,439	154,970	172,240	195,480	199,526	200,479	228,674	238,644	243,329	247,075	258,304	260,958	250,832	242,915	248,155	231,999	168,824	192,196
Tránsito	Toneladas	-	1,567	3,486	4,391	4,194	4,465	7,535	9,140	5,982	10,542	13,529	14,480	14,806	13,955	10,708	8,951	10,162	10,146	12,002	3,121	4,209
<b>Operaciones Totales</b>	<b>N° de operaciones</b>	<b>61,262</b>	<b>70,327</b>	<b>70,230</b>	<b>72,310</b>	<b>73,279</b>	<b>77,319</b>	<b>92,878</b>	<b>98,730</b>	<b>104,966</b>	<b>120,496</b>	<b>135,082</b>	<b>148,326</b>	<b>153,121</b>	<b>155,093</b>	<b>166,388</b>	<b>176,864</b>	<b>186,825</b>	<b>192,695</b>	<b>197,855</b>	<b>73,256</b>	<b>102,005</b>
Nacionales	N° de operaciones	36,218	40,686	41,611	41,182	40,602	45,534	53,748	55,239	58,671	71,722	78,809	88,204	91,908	91,128	99,976	105,552	109,583	111,501	115,552	47,733	72,761
Internacionales	N° de operaciones	25,044	29,641	28,619	31,128	32,677	31,785	39,130	43,491	46,295	48,774	56,273	60,122	61,213	63,965	66,412	71,312	77,242	81,194	82,303	25,523	29,244

#### b. Ingresos (Miles de dólares)

Ingresos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Ingresos aeroportuarios	41,238	51,070	56,520	62,282	73,844	81,617	96,892	107,750	117,110	129,664	148,074	168,237	187,943	196,716	216,717	235,567	252,800	271,715	279,148	96,203	96,203
Ingresos no aeronáuticos	8,555	12,771	14,036	13,250	15,809	18,391	24,402	29,329	36,204	43,573	55,089	62,958	69,403	75,200	75,044	80,710	93,904	101,661	109,310	39,287	39,287

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Somos el **regulador**  
de la **infraestructura**  
de **transporte** de  
**uso público**

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

#### **GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS**

---

Ricardo Quesada Oré  
**Gerente de Regulación y  
Estudios Económicos**

Sandra Queija de La Sotta  
**Jefe de Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera  
**Jefe de Regulación**

#### **Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos**

---

Cintha Lopez Vasquez – Especialista  
Maria Mendez Vega - Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente  
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante  
Juan Martín Balberena Cabrera - Practicante  
Sadith Renojo Galvez– Practicante