OSITRAN
EL REGULADOR DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

2022-I

INFORME DE GESTIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN

Jefatura de Contratos Aeroportuarios

2022-I

ÍNDICE

Resumen Ejecutivo

I. Aspecto Generales de la Infraestructura Concesionada.

1.1. Características generales.

II. Datos operativos de los aeropuertos supervisados.

2.1. Tráfico de Aeronaves.
2.2. Tráfico de Pasajeros.
2.3. Tráfico de Carga.
2.4. Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos.

III. Cumplimiento de Plan de Anual de Supervisión, 1T-2022.

IV. Acceso a la Infraestructura Aeroportuaria.

4.1. Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso.

V. Inversiones Reconocidas.

VI. Transferencia al sector público – 1T 2022.

VII. Aporte por Regulación.

VIII. Atención de Reclamos.

Resumen Ejecutivo

El 14 de febrero de 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), con una vigencia de 40 años[1].

El siguiente cuadro se muestra los principales datos de la Concesión:

Cuadro N° 01 Datos Generales de la Concesión	
Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Accionistas de la Concesión	Fraport Frankfurt Airport Services Worldwide 80.01%
	International Finance Corporation (IFC) 19.99%
Tipo de concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Mayor Retribución al Estado 46.511% de los ingresos brutos de la Concesión
Inversión comprometida en mejoras	1,061.5 millones (inc. IGV)
Ampliación del AIJCh[2]	1,200 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al marzo 2022	350,1 millones (inc. IGV)
Inicio de la concesión	14 de febrero de 2001
Vigencia de la concesión	40 años
Adendas*	7

* La primera, celebrada el 06 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de setiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2001; la sexta el 08 de marzo de 2013 y la séptima, el 25 de julio 2017.
Fuente: Lima Airport Partners S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Regulación

[1] Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", suscrita por las Partes el 20/12/2016, como parte del proceso de suscripción de la Adenda 7 al Contrato de Concesión, las Partes en común acuerdo decidieron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por un periodo adicional de diez (10) años, por lo cual la vigencia de la concesión paso de 30 a 40 años.

[2] Inversión referencial para el periodo remanente, según "Actas de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez". El proyecto de Ampliación del AIJC, comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos. El Concesionario declaro que invertirá durante los siguientes años del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, un monto no menor de US$ 1,200 millones incluido el IGV. En relación al avance a fecha de la concesión se estima sobre el compromiso de inversión del periodo remanente (sólo Adenda 7, que corresponde al valor de US$ 1 200 millones, incluido IGV) y la inversión del periodo inicial que fue de $536.9 millones, incluido IGV (Estados Financieros Auditados).

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados, así como el factor de retribución y otros pagos a Organismos Públicos. Cabe señalar, que hasta la fecha, se han suscrito siete (07) adendas al Contrato de Concesión[3].

El 15 de noviembre del año 2000, el Comité Especial adjudicó la buena pro al consorcio internacional LAP, conformado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (42.75%) , por Bechtel Enterprises Services Ltd. (42.75%) y por Cosapi S.A. (14.5%), obteniendo la licitación de la Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCH.

Desde su conformación, LAP ha experimentado los siguientes cambios en su composición accionaria:

Año	2001	2003	2003	2012-2018	2019 – 2022
ACCIONISTAS	1) FRAPORT AG (42.75%) 2) BECHTEL ENTERPRISE (42.75%) 3) COSAPI S.A. (14.50%)	1) FRAPORT AG (42.75%) 2) ALTERRA LIMA HOLDIGNS (42.75%) 3) COSAPI S.A. (14.50%)	1) FRAPORT AG (42.75%) 2) ALTERRA LIMA HOLDINGS (57.25%)	1) FRAPORT AC FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE (70.01%) 2) INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION (19.99%) 3) AC CAPITALES SOCIEDAD ADMINISTRADORA DE FONDOS DE INVERSION S.A. (10.00%)	1) FRAPORT AC FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE (80.01%) 2) INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION IFC (19.99%)

La conformación del accionariado de la empresa concesionaria LAP se mantiene inalterada en el año 2022; en participación y Capital social[4]. Por lo cual, Fraport AC Frankfurt Airport Services Worldwide continúa siendo titular con 179 672 634 acciones, que representan el 80.01% del capital social y International Finance Corporation continúa siendo titular de 44,890,088 acciones, que representan el 19.99% del capital social.

Fraport AC Frankfurt Airport Services Worldwide (en adelante Fraport), Operador Principal de la concesión, mantiene actualmente el 80.01% de las participaciones en el capital social de LAP, es decir, un porcentaje superior al establecido mediante la cláusula 5.3 del Contrato de Concesión.

En el primer trimestre del año 2022, el Concesionario atendió un total de 3,9 millones de pasajeros, lo que representó un incremento de 138.7% respecto al primer trimestre del año anterior (1,6 millones de pasajeros). Respecto al tráfico de aeronaves, el Concesionario atendió 31,505 movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando un incremento de 61.1% con respecto al primer trimestre del año anterior (19,560 operaciones).

[3] 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 y la sexta el 8 de marzo del 2013.
[4] Declaración Jurada de conformación del accionariado, el Concesionario informó que tiene un Capital Social totalmente suscrito y pagado por la suma de S/ 224 562 722.00 (Doscientos veinticuatro millones quinientos sesenta y dos mil setecientos veintidós y 00/100 soles), representado por 224,562,722.00 participaciones sociales con un valor de S/ 1.00 cada una.

Respecto al tráfico de carga, se movilizó por el AIJCH un total de 52,885 toneladas, lo que representó un incremento de 2.97% respecto del primer trimestre del año anterior (51,358 toneladas). Se obtuvo ingresos totales por USD 61,05 millones lo que representó un incremento de 92.59% respecto al primer trimestre del año anterior (31.70 millones).

Al 31 de marzo de 2022, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario para mejoras ascendió a USD 350,08 millones; el cual representada el 20.16% de la inversión comprometida. Respecto a la retribución al Estado Peruano, el Concesionario ha declarado USD 25,9 millones por este concepto, un incremento del 96.16% respecto al monto transferido en el primer trimestre del año anterior.

LAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación. En el primer trimestre de 2022, dicho pago ascendió a S/ 2,4 millones, monto superior en 91.9% respecto del aporte del primer trimestre del año anterior (S/ 1,2 millones soles).

I. Aspectos generales de la Infraestructura Concesionada

1.1 Características generales

1. El 14 de febrero de 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones[5] (en adelante, el Concedente o MTC), suscribió con Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el Concesionario o LAP), el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión).

2. Dicho contrato establecía que el área requerida para la ampliación del Aeropuerto sería entregada al Concesionario por el Concedente, dentro del plazo máximo de 4 años contados a partir de la Fecha de Cierre (14 de febrero de 2001).

3. La empresa concesionaria, está conformada por:

Contrato de Concesión	Entidad Prestadora	Empresas que conforman el Concesionario – oct. 2022
Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Lima Airport Partners	1) FRAPORT AC FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE **(80.01%)** 2) INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION **(19.99%)**

4. A la fecha se han firmado 7 adendas:

   - Adenda N° 1 (06.04.2001): Se modifican aspectos operativos, entre otros.
   - Adenda N° 2 (25.07.2001): Se modifican cláusulas de acreedores permitidos, garantías, entre otros.
   - Adenda N° 3 (30.09.2002): Se fija fecha de entrega de terrenos en 5 años desde la fecha de cierre, entre otras modificaciones.
   - Adenda N° 4 (30.06.2003): Se fija obligación de entrega de terrenos en 8 años desde fecha de cierre, en tanto que opera caducidad de la concesión por la falta de entrega de terrenos a los 12 años desde la fecha de cierre, entre otras modificaciones.
   - Adenda N° 5 (25.07.2011) Se reduce el área real de la concesión y por tanto, se reduce las áreas materia de expropiación.
   - Adenda N° 6 (08.03.2013): Se establece como fecha máxima para la entrega de los terrenos el 31 de diciembre de 2015, entre otras modificaciones.
   - Adenda N° 7(25.07.2017): Se busca iniciar las obras de ampliación del AIJCh cumpliendo la obligación del Estado de entregar las áreas de terreno destinadas a la ampliación del Aeropuerto, conforme al Anexo 11 del Contrato de Concesión.

[5] En ese momento, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

5. Respecto a las mejoras, estas pueden tener la condición de obligatorias, eventuales o complementarias, y se encuentran distribuidas en dos periodos: i) un periodo inicial, comprendido entre la fecha de cierre (inicio de la concesión) y el final del octavo año de concesión y ii) un periodo remanente, comprendido entre el noveno año hasta el final de la concesión.

6. Por otro lado, la retribución al estado equivale al 46,51% del total de los ingresos brutos de LAP, siendo que por cada dólar facturado deben transferirse 46,50 centavos al Estado Peruano. El Estado destina una parte importante de estos fondos para subsidiar aeropuertos en otras regiones del país.

7. Cabe señalar, que es transferido a CORPAC S.A. el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue en el Aeropuerto, así como el 20% de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) para vuelos internacionales. Adicionalmente, LAP paga el 1% de sus ingresos brutos al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) por concepto de tasa regulatoria

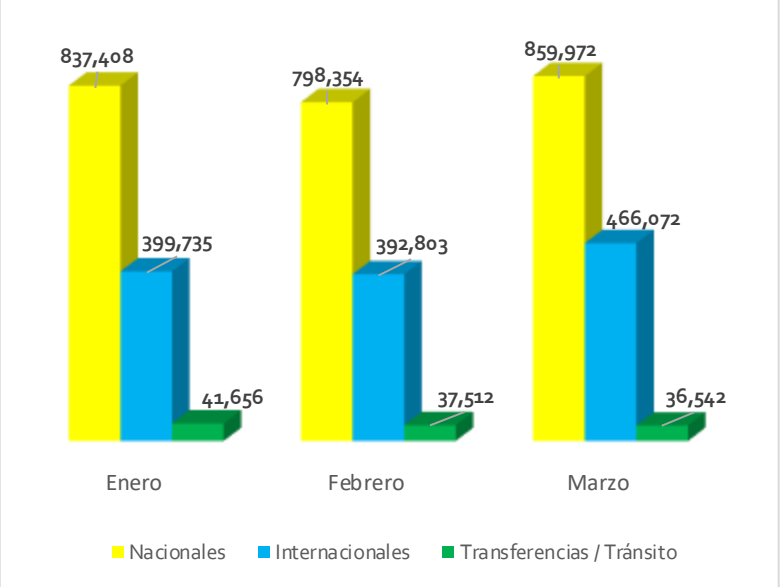
II. Datos operativos de los aeropuertos supervisados

2.1 Tráfico de Pasajeros

8. En el primer trimestre del año 2022, el Concesionario atendió un total de 3,9 millones de pasajeros, lo que representó un incremento de 138.7% respecto al primer trimestre del año anterior (1,6 millones de pasajeros).

9. De este total, el mayor incremento se dio para los pasajeros de vuelos internacional, con un 283.9% respecto al primer trimestre del año anterior. Los pasajeros de vuelos nacional se incrementaron en 103.3%, mientras que los pasajeros transferencia / transito lo hicieron en un 175.8%.

Gráfico N° 01
Tráfico de Pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – 1T 2022



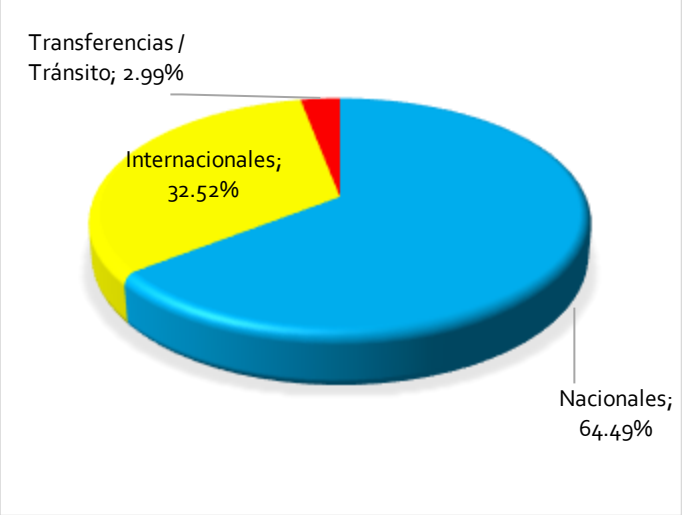
Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

10. Considerando el comportamiento del tráfico de mensual de pasajeros para el primer trimestre del año 2022, se puede observar que el mes de marzo es el mes con el mayor flujo de pasajeros nacionales y pasajeros internacionales.

11. 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 peruano para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19.

12. Del trimestre, el tráfico nacional, internacional y transferencia representa el 64.49%, 32.52% y 2.99% respectivamente.

Gráfico N° 02
Tráfico Mensual de Pasajeros en el AIJCH, 1T-2022

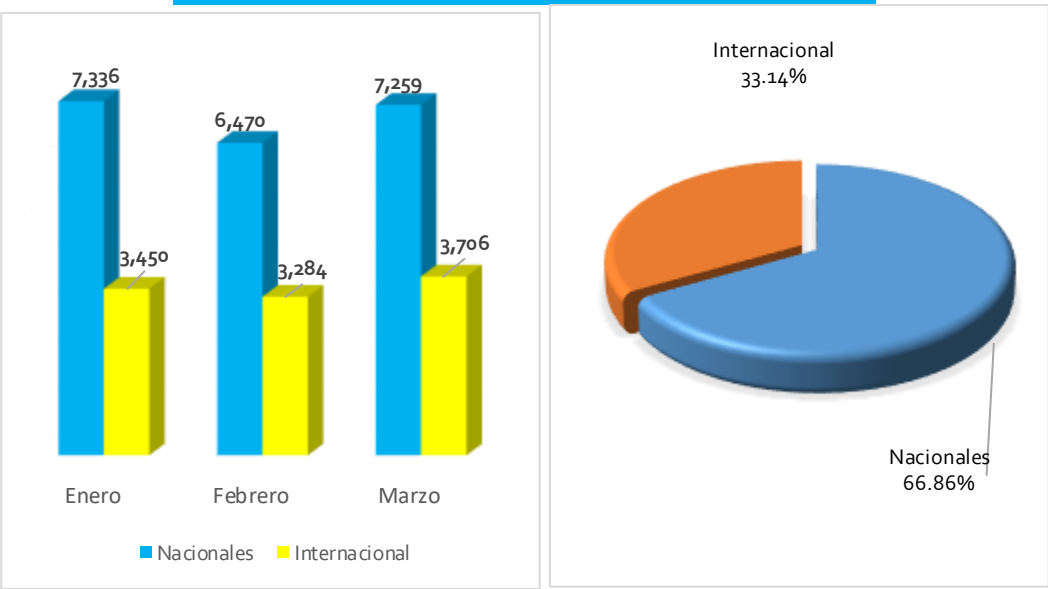


Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

2.2 Tráfico de Aeronaves

13. En el primer trimestre de 2022, el Concesionario atendió 31,505 movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando un incremento de 61.1% con respecto al primer trimestre del año anterior (19,560 operaciones). Cabe precisar, que durante el primer trimestre de 2022, el aeropuerto en concesión atiendo vuelos nacionales en un 66.9% del total de operaciones. Las operaciones nacionales se incrementaron en 57.6%; mientras que las operaciones internacionales tuvieron un incremento de 68.6% respecto al primer trimestre del año anterior.

Gráfico N° 03
Tráfico de Aeronaves en el AIJCH – 1T 2022



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

14. Tal como se observa en el grafico N° 03, el mes de marzo alcanzo el nivel más alto de operaciones de aeronaves, siendo el mes de marzo que se atendió más pasajeros. Cabe precisar, que las operaciones nacionales e internacionales representan el 66.9% y 33.1% de las operaciones respectivamente.

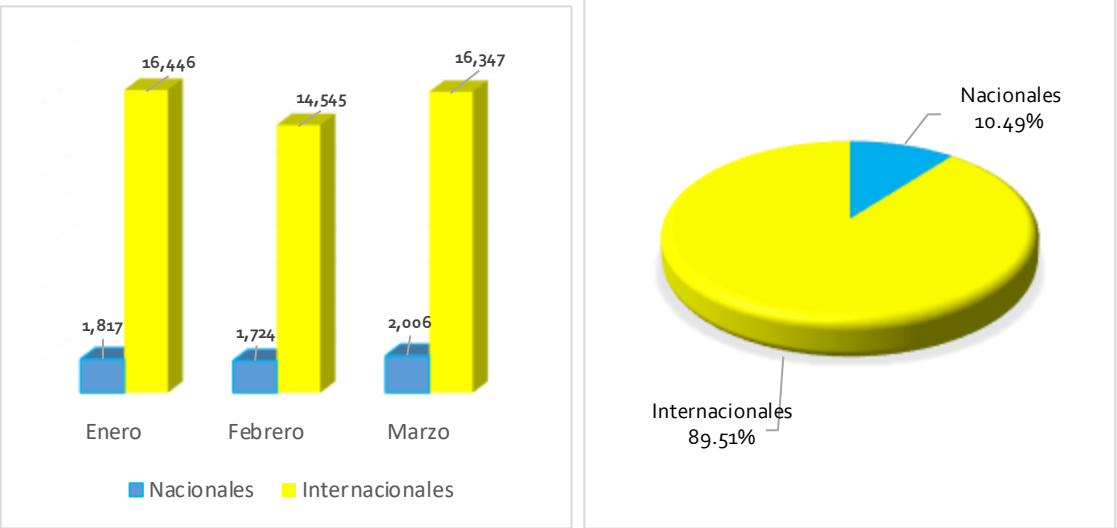
2.3 Tráfico de Carga

15. Durante el primer trimestre de 2022, se movilizó por el AIJCH un total de 52,885 toneladas, lo que representó un incremento de 2.97% respecto del primer trimestre del año anterior (51,358 toneladas).

16. En cuanto al origen/destino de carga, la carga nacional representa el 10.49% del total de carga, el cual corresponde a 5,548 toneladas y carga internacional el 89.51% el cual corresponde a 47,338 toneladas.

17. Cabe señalar, que la carga nacional se incrementó en 4.81% respecto al primer trimestre de año anterior, mientras que la carga internacional presento un incremento de 2.76% respecto al primer trimestre del año anterior.

Gráfico N° 04
Estructura del Tráfico de Carga por Aeropuerto, 1T – 2022
(Toneladas)

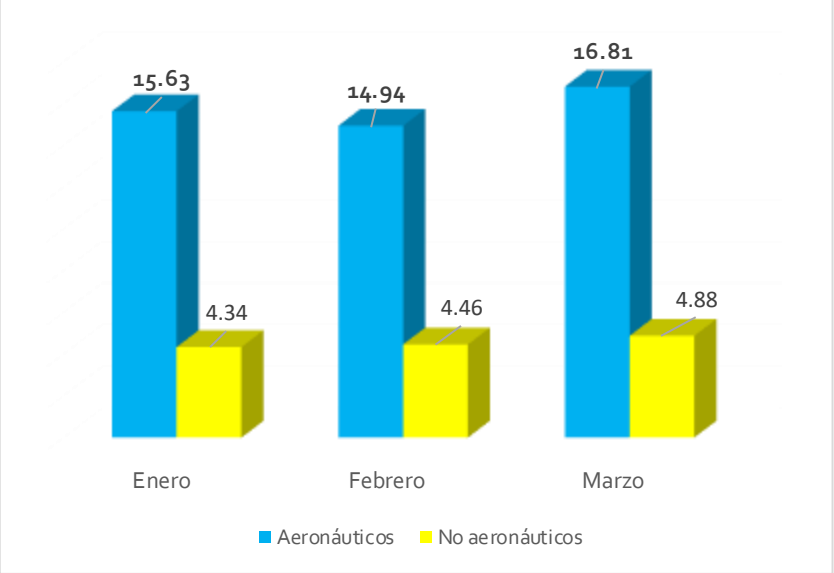


Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

2.4 Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos

18. Durante el primer trimestre de 2022, los ingresos no aeronáuticos en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez representan el 22.4% del total de los ingresos percibidos por el Concesionario. Al respecto, se obtuvo ingresos totales por USD 61,05 millones lo que representó un incremento de 92.59% respecto al primer trimestre del año anterior (31.70 millones).

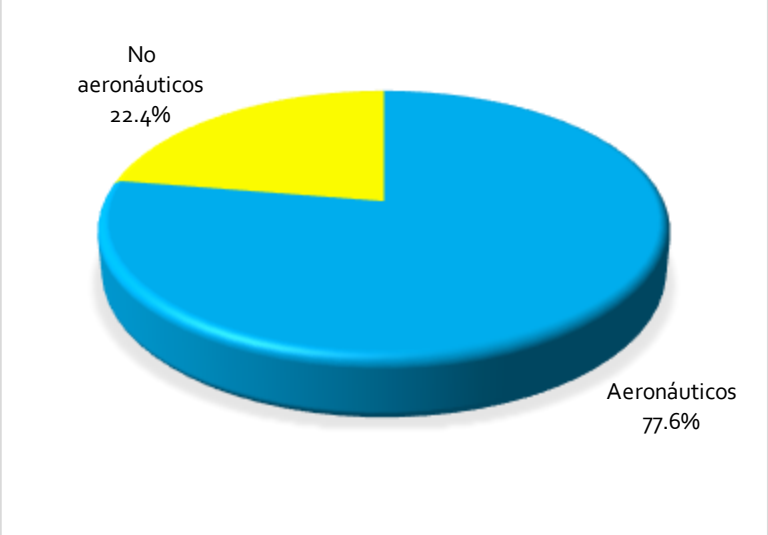
Gráfico N° 05
Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos – 1T 2022
(En mill. de USD sin incluir IGV)



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

19. Por otro lado, los ingresos aeronáuticos se incrementaron en 100.4% respecto al primer trimestre de año anterior, mientras que ingresos no aeronáuticos presento un incremento de 69.65% respecto al primer trimestre del año anterior. Los ingresos no aeronáuticos en el representan el 22.4% e ingresos aeronáuticos representan el 77.6% del total de los ingresos percibidos por el Concesionario.

Gráfico N° 06
Ingresos Regulados y no Regulados – 1T 2022
Porcentajes



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

III. Cumplimiento de Plan de Anual de Supervisión, 1T-2022

20. De acuerdo con el Plan Anual de Supervisión de 2022[6], respecto a Lima Airport Partners S.R.L. se programaron 57 actividades de supervisión en materia aeroportuaria, de las cuales el 35.1% corresponde a la modalidad de inspección (supervisión en sus propias instalaciones o en la infraestructura que administre el Concesionario), 21.00% corresponde a actas de reunión de trabajo y el 43.9% corresponde a la modalidad de supervisión de gabinete.

21. Al primer trimestre de 2022, se programaron 14 actividades de supervisión en materia aeroportuaria. En el siguiente cuadro, se detalla las materias en las cuales se realizaron las actividades de supervisión:

Cuadro N° 02 Actividades de Supervisión – 1T 2022				
Materia	**Económico Comercial / Administrativo-Financiero**	**Inversiones / Ambiental**	**Operaciones/ Ambiental**	**Total**
Inspecciones	01	01	03	05
Supervisión de Gabinete	02	01	03	06
Actas de reunión	00	03	00	03
Total	**03**	**05**	**06**	**14**

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

22. Las actividades de supervisión que se realizan en el primer trimestre de 2022 se detallan a continuación:

- Verificación de la relación de pólizas de seguro (presentación del informe de cobertura),
- Encuestas de satisfacción – segunda medición pasajeros y acompañantes 2021.
- Encuestas de satisfacción – segunda medición aerolíneas y concesionarios 2021.
- Presentación de la renovación de la carta fianza de garantía de fiel cumplimiento.
- Presentación de informes trimestrales: IV del 2021.
- Inspección en materia de operaciones: I del 2022.
- Inspección en materia de inversiones: I del 2022.
- Inspección en materia económico – comercial: I del 2022.
- Reuniones de trabajo – inversiones.
- entre otros.

[6] Mediante Resolución de Gerencia General N° 140-2021-GG-OSITRAN se aprobó el Plan Anual de Supervisión de OSITRAN 2022.

IV. Acceso a la Infraestructura

4.1 Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso

23. OSITRAN regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario, que es considerada una facilidad esencial. Al respecto, mediante Resolución Nº 020-2006-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura (REA) del AIJCH presentado por LAP, donde se especifica la definición de servicios esenciales y se señala como tales a los siguientes servicios:

    - Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros).
    - Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas para las operaciones, counters y sistema HBS).
    - Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
    - Almacenamiento y abastecimiento de combustible.

24. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 050-2020-CD-OSITRAN de fecha 10 de setiembre de 2020, el Consejo Directivo de Ositrán amplió la vigencia del Mandato de Acceso para el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Arrendamiento de Mostradores Check-In**) dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CDOSITRAN, por el plazo de hasta un (01) año adicional, prorrogable previa autorización del Ositrán.

25. Mediante Resolución de Consejo Directivo Nº051-2020-CD-OSITRAN de fecha 10 de setiembre de 2020, el Consejo Directivo de Ositrán amplió la vigencia del Mandato de Acceso para el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Arrendamiento de Oficinas Operativas**) dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N°007-2017-CDOSITRAN, por el plazo de hasta un (01) año adicional, prorrogable previa autorización del Ositrán.

26. Mediante Resolución de Consejo Directivo Nº052-2020-CD-OSITRAN de fecha 10 de setiembre de 2020, el Consejo Directivo del Ositrán amplió la vigencia del Mandato de Acceso para el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (**Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento**) dictado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2017-CD-OSITRAN, por el plazo de hasta un (01) año adicional, prorrogable previa autorización del Ositrán.

27. Mediante Carta N°C-LAP-GSA-2021-0189 de fecha 14 de setiembre de 2021, LAP comunicó al Ositrán que, en cumplimiento de lo dispuesto por el Consejo Directivo, se encuentra próximo a iniciar el proceso de negociación de los contratos de acceso correspondientes a las Facilidades Esenciales de Oficinas Operativas, Mostradores Check-In y Áreas de Mantenimiento razón por la cual, teniendo en cuenta además que los mandatos de acceso se encuentran vencidos, solicita la extensión de la vigencia de los mandatos de acceso respectivos hasta el 30 de junio de 2022.

28. En respuesta al requerimiento realizado por el Ositrán a través del Oficio N° 10639-2021-GSF-OSITRAN, LAP presentó la Carta N° C-LAP-GSA-2021-0226 de fecha 19 de octubre de 2021, pidiendo que la vigencia de los mandatos originalmente solicitada hasta el 30 de

junio se extienda hasta el 31 de julio de 2022, plazo que cuenta con la conformidad de los usuarios intermedios comprendidos en los mandatos de acceso correspondientes a las Facilidades Esenciales de Oficias Operativas, Mostradores Check-In y Áreas de Mantenimiento.

29. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 057-2021-CD-OSITRAN de fecha 03 de noviembre de 2021, el Consejo Directivo del Ositrán resuelve ampliar la vigencia del Mandato de Acceso para el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Arrendamiento de Mostradores Check-In y Arrendamiento de Oficinas Operativas**) y para el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (**Arrendamiento de Áreas de Mantenimiento: Oficinas, Talleres y Almacenes**), hasta el 31.07.2022.

30. En primer trimestre de 2022, el Concesionario y los usuarios intermedios se encuentran en la etapa de negociaciones, para acceso a facilidades esenciales:

- Oficinas Operativas.
- Oficinas Operativas – Área Gris.
- Mostradores Check-In.
- Áreas de Mantenimiento: Oficinas, Talleres y Almacenes.
- Áreas de Mantenimiento Ejecutiva (Almacén y Oficinas Ejecutivas).

V. Inversiones Reconocidas

31. La naturaleza de la Concesión es de tipo Autosostenible e involucra un compromiso de inversión de USD 1 061,5 millones.

32. Al 31 de marzo de 2022, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario para mejoras ascendió a USD 350,1 millones; el cual representada el 20.16% de la inversión comprometida.

Cuadro N° 05 Inversión Reconocida					
Infraestructura Concesionada	Año de suscripción del Contrato de Concesión	Importe Referencial de Inversión	I Trimestre 2022	Inversión reconocida 2022	Inversión acumulada reconocida a marzo 2022
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	2001	1,061,520,000	16,315	16,315	350,089,124
Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez		1,200,000,000			

33. Cabe señalar, que durante el primer trimestre de 2022, se ha reconocido inversiones al concesionario Lima Airport Partners S.R.L. por el importe de US$ 16,315.00 dólares americanos.

VI. Transferencia al Sector Público

34. De acuerdo al Contrato de Concesión, LAP debe transferir como retribución al Estado Peruano el 46,511% de sus ingresos brutos, porcentaje ofertado por el Concesionario durante el proceso de licitación. Cabe precisar que dicha retribución es distribuida entre PROINVERSIÓN, que recibe el 2% de la misma, y el Concedente, quien hará uso de esos recursos para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH, necesarios para el desarrollo del mismo.

35. Durante el primer trimestre de 2022, el Concesionario a declarado al Estado Peruano USD 25,9 millones por este concepto, un incremento del 96.16% respecto al monto transferido en el primer trimestre del año anterior.

Cuadro N° 05 Detalle del Retribución al Estado – 1T 2022					
Aeropuerto	1T-2019	1T-2020	1T - 2021	1T - 2022	VAR.
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	US$ 38 498 706	US$ 34 098 113	US$ 13,195,105	US$ 25,882,992	96.16%

* Información de la Gerencia de Administración
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

VII. Aporte por Regulación

36. De acuerdo al Reglamento de Aporte por Regulación aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 064-2015-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, las Entidades Prestadoras están obligadas a efectuar mensualmente el pago del Aporte por Regulación a que se refiere el artículo 10 de la Ley N° 27332 aplicando el porcentaje fijado anualmente sobre la totalidad de sus ingresos facturados, deducido el IGV y el IPM[7].

37. Asimismo, LAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación. En el primer trimestre de 2022, dicho pago ascendió a S/ 2,4 millones, monto superior en 91.9% respecto del aporte del primer trimestre del año anterior (S/1,2 millones soles).

38. El plazo para pagar el Aporte por Regulación vence en la misma fecha que la Entidad Prestadora debe pagar el IGV, según cronograma de vencimiento emitido por la SUNAT. En el siguiente cuadro se detalla el Aporte por Regulación el primer trimestre de 2022:

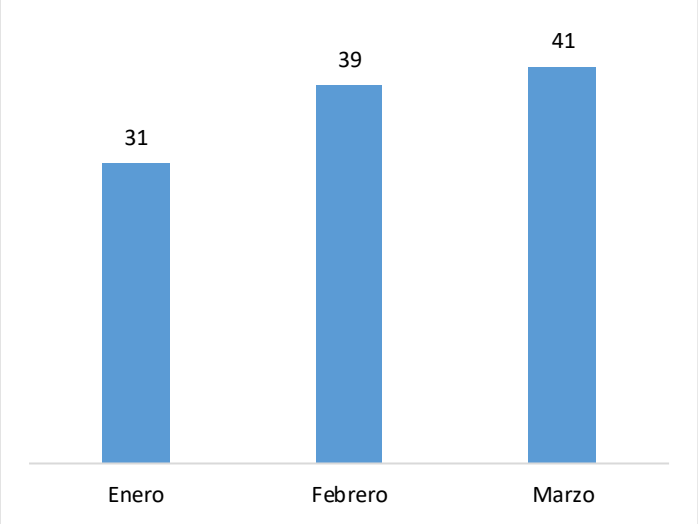
Cuadro N° 06 Detalle del aporte por regulación – 1T 2022				
Aeropuerto	1T - 2020	1T - 2021	1T - 2022	%
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	S/3,552,369.00	S/1,246,374	S/2,391,766	91.90%

[7] IPM: Impuesto de Promoción Municipal.

VIII. Atención de Reclamos

39. Durante el primer trimestre de 2022, se registraron un total de 111 reclamos en primera instancia, en materia aeroportuaria de infraestructura de transporte de uso público supervisadas por Ositrán.

Gráfico N° 07
Registro de Reclamos – 1T 2022



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

40. Al respecto, de la información remitida por el Concesionario, los casos más frecuentes en materia o naturaleza del reclamo en el aeropuerto son:

- Calidad y oportuna prestación del servicio (Seguridad Aeroportuaria, Infraestructura, Otros – Operaciones, otros).
- Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (Retención de objetos, Seguridad Aeroportuaria, Operaciones – otros)
- Acceso a la infraestructura (Seguridad Aeroportuaria).

© OSITRAN
Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.
Jefatura de Contratos Aeroportuarios.
Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo, Lima – Perú.

Documento de Gestión – Primer Trimestre de 2022[8]
Colaboradores:

Danilo Campos Flores
Jefe de Contratos Aeroportuarios
Gerencia de Supervisión y Fiscalización - OSITRAN

Cristian R. Ortiz Varias
Supervisor Económico Financiero II
Gerencia de Supervisión y Fiscalización - OSITRAN
Cristian Ortiz Varias.

"Las opiniones en el presente documento son de responsabilidad exclusiva de los autores. Remitir sus comentarios y sugerencias a: cortiz@ositran.gob.pe y dcampos@ositran.gob.pe"

[8] Los puntos de vista expresados en este documento corresponden a los autores y no reflejan necesariamente la posición de OSITRAN. Las opiniones y estimaciones efectuadas en este documento reflejan el juicio de los autores dada la información disponible.