



INFORME DE DESEMPEÑO 2019

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 2019: 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 de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2020

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioeconomicos@ositran.gob.pe

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	7
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	10
I.1.Composición accionaria	10
I.2.Principales características del Contrato de Concesión	10
I.3.Área de Influencia	16
I.4.Principales activos de la concesión	17
I.5.Hechos de importancia	17
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	19
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	20
III.1. Evolución del tráfico en el AIJCh	21
III.1.1.Tráfico de pasajeros	22
III.1.2.Tráfico de carga	24
III.1.3.Tráfico de aeronaves	26
III.2. Otros servicios prestados por LAP	29
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	30
IV.1. Régimen tarifario de precios tope	30
IV.2. Régimen de acceso	32
IV.3. Regímenes especiales.....	37
V. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO.....	39
V.1. Inversiones.....	39
V.2. Transferencias al Sector Público	40
VI. ANÁLISIS OPERATIVO DEL AIJCH	42
VI.1. Calidad al usuario intermedio y final.....	42
VI.1.1. Niveles de servicio en el AIJCh.....	42
VI.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios	43
VI.2. Reclamos	46
VII. ANÁLISIS FINANCIERO DE LA EMPRESA	47
VII.1. Análisis de los Estados Financieros	47

VII.1.1. Estado de Resultados Integrales	47
VII.1.2. Estado de Situación Financiera.....	52
VII.2. Análisis de los indicadores financieros	54
VII.2.1. Ratios de liquidez	54
VII.2.2. Ratios de endeudamiento financiero.....	55
VII.2.3. Ratios de rentabilidad.....	56
VIII. CONCLUSIONES	58
ANEXO N° 1: ADENDAS SUSCRITAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN	61
ANEXO N° 2: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	63
ANEXO N° 3: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL	66

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos generales de la Concesión	7
Tabla 2 Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2019.....	16
Tabla 3 Principales cifras de infraestructura en el AIJCh	17
Tabla 4 Servicios prestados en el AIJCh y régimen tarifario	19
Tabla 5 Aerolíneas operando en el AIJCh	20
Tabla 6 Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2019	22
Tabla 7 Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2019	25
Tabla 8 Servicios aeroportuarios: Evolución de tarifas máximas aplicadas por el concesionario, período 2013-2019 (En USD, sin IGV)	31
Tabla 9 Servicio de rampa a terceros. Cargo de acceso mensual vigente por tipo de aeronaves.....	33
Tabla 10 Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual vigente por tipo de aeronaves	34
Tabla 11 Atención de tráfico de pasajeros y equipaje. Evolución de los cargos de acceso,.....	35
Tabla 12 Servicio de alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado. Evolución de los cargos de acceso (En USD, sin IGV)	35
Tabla 13 Mantenimiento preventivo de aeronaves y otras áreas para aerolíneas. Evolución de cargos de acceso (En USD, sin IGV)	36
Tabla 14 Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por categorías, período 2012-2019 (En USD, sin IGV)	38
Tabla 15 Transferencias al Estado Peruano, período 2001-2019	41
Tabla 16 Resultado de la medición del Nivel de Servicio Óptimo de la IATA, en el 2019.....	42
Tabla 17 Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2019.....	46
Tabla 18 Estado de Resultados de LAP, periodo 2018 – 2019	48
Tabla 19 Ingresos operativos de LAP, periodo 2018 – 2019	49
Tabla 20 EBITDA de LAP, periodo 2018 – 2019	50
Tabla 21 Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2018 – 2019	52
Tabla 22 Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, periodo 2018 – 2019	53
Tabla 23 Ratios de liquidez de LAP, periodo 2018 – 2019	55
Tabla 24 Ratios de endeudamiento de LAP, periodo 2018 – 2019	56
Tabla 25 Ratios de rentabilidad de LAP, periodo 2018 – 2019	56

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Evolución de los pasajeros movilizados en aerolíneas “Low Costo”.....	21
Gráfico 2 Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2019.....	22
Gráfico 3 Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2019 (en términos porcentuales)	23
Gráfico 4 Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh durante el año 2019	24
Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga en el AIJCh, período 2001-2019	25
Gráfico 6 Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, años 2018-2019 (en miles de toneladas métricas)	26
Gráfico 7 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, año 2019 (en términos porcentuales).....	26
Gráfico 8 Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJCh, período 2001-2019	27
Gráfico 9 Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJCh, años 2018-2019	27
Gráfico 10 Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJCh, año 2019.....	28
Gráfico 11 Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJCh, periodo 2002 - 2019 (en términos porcentuales)	28
Gráfico 12 Evolución de la composición de las operaciones en el AIJCh según el rango de PMD, periodo 2002 - 2019 (en términos porcentuales)	29
Gráfico 13 Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2019	39
Gráfico 14 Nivel de satisfacción general de pasajeros y acompañantes con el AIJCh, por segmentos, año 2019.....	43
Gráfico 15 Principales sugerencias de pasajeros y acompañantes indicadas en la encuesta de satisfacción, año 2019.....	44
Gráfico 16 Nivel de satisfacción general de aerolíneas y concesionarios con el AIJCh, por segmentos, año 2019.....	45
Gráfico 17 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP	45
Gráfico 18 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2019.....	46
Gráfico 19 Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2019	51
Gráfico 20 Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2005-2019.....	51

INFORME DE DESEMPEÑO 2019

AEROPUERTO INTERNACIONAL

JORGE CHÁVEZ



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 periodos 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 la siguiente tabla se detallan los datos generales de la Concesión.

Tabla 1 Datos generales de la Concesión

Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Accionistas de la Concesión	<ul style="list-style-type: none">Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide: 80,01%.International Finance Corporation (IFC): 19,99%.
Modalidad	Autosostenible
Suscripción del Contrato	14 de febrero de 2001
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos ¹)
Compromiso de Inversión²	Inversión referencial ofertada: USD 1 061,5 millones (inc. IGV) Proyecto de ampliación del AIJCh: USD 1 200,0 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2019	Inversión referencial ofertada: USD 349,9 millones (inc. IGV) Proyecto de ampliación del AIJCh: USD 0,11 millones (inc. IGV)
Fecha de inicio de explotación	14 de febrero de 2001
Vigencia de la Concesión	40 años ³
Número de Adendas⁴	7

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

² 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.

³ Cabe resaltar que, 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 del Contrato de Concesión por diez (10) años adicionales al plazo establecido en la cláusula 3.1 del referido Contrato, por lo que la vigencia del Contrato se modificó a 40 años.

⁴ 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.

En el año 2019, el AIJCH se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando los niveles de tráfico de pasajeros, carga movilizada y número de operaciones de aeronaves, respecto de la red aeroportuaria nacional. Así, el tráfico total de pasajeros y el movimiento de aeronaves se incrementó en 5,2% y 2,7%, respectivamente, respecto de lo observado en el año 2018, mientras que, en el caso del tráfico total de carga, esta se vio reducida en 5% respecto del volumen total movilizado el año anterior.

Respecto al régimen tarifario, la variación promedio tope aprobada para el año 2019 fue de -0,31% para la canasta de servicios a los pasajeros y -1,08% para la canasta de servicios a las aeronaves y a la carga. Así, 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 -4,00% y +1,91%. Las tarifas que registraron incrementos fueron la TUUA nacional y el uso de puentes de embarque, con un aumento de 0,93% y 1,91%, respectivamente, mientras que las tarifas de aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves presentaron reducciones de entre -4,00% y -1,47%, en función al rango o categoría de cobro. Cabe resaltar que la tarifa por uso de instalaciones de carga aérea presentó una reducción 1,10% respecto de lo observado en el año 2018, 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 2019, debido a que corresponden a contratos de acceso con vigencia de entre 4 a 5 años, con excepción del cargo de acceso por el uso de almacenes para depósito de equipaje rezagado, cuyo monto fue determinado en el 2019 por el Regulador en 7,45 USD por m², vigente hasta el 30 de junio de 2023, sido dicho monto 5,1% superior al fijado en el año 2015.

En cuanto a las inversiones ejecutadas por el Concesionario, en el año 2019, se reconocieron inversiones por un total de USD 166,07 mil, incluido IGV, orientadas a efectuar mejoras en el terminal y plataforma; con ello, al 31 de diciembre de 2019, el total de inversiones acumuladas realizadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 349,9 millones, lo que representa un avance de 32,96% en el compromiso total de inversión de LAP en 19 años de Concesión. Cabe resaltar que, con relación al compromiso de inversión adicional asumido por el Concesionario durante los siguientes años de la Concesión, en el marco de la ampliación del AIJCh, de USD 1 200 millones (incluido el IGV), durante el año 2019 el Ositrán ha reconocido un total de USD 109,91 mil, incluido IGV, lo cual representa alrededor del 0,01% del compromiso de inversión de LAP.

Durante el año 2019, LAP transfirió al Estado Peruano la suma de USD 158,5 millones por el concepto de Retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos), USD 44,5 millones por transferencias a CORPAC (50% sobres ingresos de aterrizaje y despegue y 20% por TUUA internacional) y USD 3,86 millones por concepto de Tasa Regulatoria. El monto total transferido al Estado Peruano durante el año 2019, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales y tributarias, supera en 3,65% lo transferido en el año anterior.

Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2019, LAP ha incumplido una serie de niveles de servicios relacionados a las áreas de check-in, las salas de embarque de vuelos domésticos y las salas de reclamo de equipaje internacional, que han sido calificadas como insuficientes para el cumplimiento de los requisitos establecidos por la IATA. Esto refleja la falta de espacio para el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria existente, presentándose un déficit de capacidad para atender la demanda de pasajeros.

En línea con ello, 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 coordinación oportuna de las salas de embarque, tales como cambios constantes de salas, entre otros. Dichas aerolíneas junto con las aerolíneas comerciales internacionales y las empresas de servicios en plataforma mantuvieron una relación con LAP calificada como mala y muy mala entre un 13,4% y 15,4%. Pese a ello, la encuesta de satisfacción efectuada a los pasajeros y acompañantes muestra que los mismos se encuentran, en promedio, satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCh, apreciándose que los

pasajeros de llegadas nacionales y en tránsito muestran el mayor nivel de satisfacción en 88,9% y 89,3%, respectivamente.

Asimismo, durante el año 2019 se presentaron 843 reclamos con relación a los servicios prestados en el AIJCh, lo cual representó un incremento de 3,9% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. De total de reclamos resueltos y tipificados en dicho año (829), el 91,9% fueron declarados infundados, improcedentes o inadmisibles, apreciándose que sólo el 8,1% fueron declarados fundados. Cabe resaltar que, cerca del 86,5% del total de reclamos presentados estuvieron la calidad y la oportuna prestación de los servicios, mientras que el 8,8% estuvo asociado a temas de información proporcionada a los usuarios.

Con relación a los resultados contables del Concesionario durante el año 2019, los ingresos de operación de LAP fueron 4,0% superiores a los observados en 2018, pasando de USD 373 millones a USD 388 millones. Este incremento se explica por el incremento de los ingresos de servicios regulados en 2,5%, y el incremento de los ingresos de servicios no regulados en 8,9%. Asimismo, los ingresos operativos netos de transferencias y costos de construcción se incrementaron en 4,3% respecto de lo registrado en el 2018. Por su parte, los gastos operativos se incrementaron en 8,6% y los gastos generales, en 22,4%, con lo cual la utilidad de operación experimentó un incremento de 0,9% respecto del 2018, mientras que el valor del EBITDA se redujo en 0,2%, registrando un total de USD 128,4 millones en el 2019.

Entre tanto, del análisis del Estado de Situación Financiera, se aprecia que la empresa presenta elevados niveles de solvencia financiera, no poseyendo deuda de largo plazo debido a que el 15 de diciembre de 2017 se efectuó el prepago de la deuda financiera a través de una amortización voluntaria que cancela el saldo de la deuda pendiente. En ese sentido, al cierre del año 2019 el Concesionario mantiene una deuda financiera de largo plazo igual a 0⁵.

En cuanto a su desempeño financiero, durante el año 2019 la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, lo cual significa que la empresa dispone de recursos para cubrir sus obligaciones corrientes. No obstante, en el ejercicio 2019 se experimenta una disminución de los ratios de liquidez respecto al ejercicio 2018, debido al incremento del pasivo corriente, dado que la empresa viene ejecutando inversiones (costos de ejecución de mejora de infraestructura del aeropuerto) con el consiguiente incremento de sus obligaciones de corto plazo.

Finalmente, los ratios de rentabilidad del año 2019 se mantuvieron relativamente invariantes respecto de lo observado en el ejercicio anterior, debido a que el incremento de los ingresos ha sido compensado con el incremento de los gastos operativos y de los gastos generales. Así, el margen neto de LAP en el 2019 asciende a 24,3%, lo cual muestra que por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtuvo USD 24,3 de utilidad neta. Por su parte, el ROA de la empresa pasó de 18,5% en 2018 a 15,6% en 2019, debiéndose dicha reducción al incremento del activo intangible, toda vez que la empresa se encuentra en etapa de inversión (ejecución de la mejora de la infraestructura del aeropuerto).

⁵ De acuerdo con el Informe de Sostenibilidad del año 2017 de LAP, esto se realizó *“con el fin de iniciar el proceso de financiamiento de las obras de ampliación del aeropuerto”*.

INFORME DE DESEMPEÑO 2019

CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición accionaria

1. El 15 de noviembre del año 2000, el Comité Especial⁶ adjudicó la buena pro al consorcio internacional LAP, conformado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (42,75%)⁷, por Bechtel Enterprises Services Ltd. (42,75%)⁸ y por Cosapi S.A. (14,5%)⁹, 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 2019, la composición accionaria de LAP es la siguiente: Fraport AG con el 80,01% del capital social, y la International Finance Corporation con el 19,99% del capital social.

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. A través del Contrato de Concesión, el Estado 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)

⁶ 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.

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

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

⁹ Compañía constructora peruana.

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.

5. Conforme con la Cláusula 3 del Contrato de Concesión, el período de vigencia de la concesión fue establecido inicialmente en 30 años, prorrogable por períodos de 10 años adicionales hasta un plazo máximo de 60 años. No obstante, 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”¹⁰, 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 Concesión¹¹. Así, a la fecha, la concesión tiene un plazo de 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, el Concesionario deberá realizar Mejoras como producto de las inversiones a realizarse sobre los Bienes de la Concesión 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 Obligatorias¹², Eventuales¹³ o Complementarias¹⁴, 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 la cláusula 5.6.1.1 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)¹⁵. 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

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

¹¹ **“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.”

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

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

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

¹⁵ 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)

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).

9. Por otro lado, durante el período remanente, conforme con lo establecido en la cláusula 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.
10. 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. Es preciso resaltar que, con fecha 24 de octubre del año 2018, se firmó el “Acta de Entrega de Terrenos para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” el cual tuvo como objeto la entrega, por parte del Concedente al Concesionario, del área remanente correspondiente a 2 877 957,88 m² destinada a la ampliación del aeropuerto. Así, se completa la entrega total de los terrenos necesarios y se inicia el cómputo del plazo para la ejecución de las Mejoras descritas en el numeral 1 del acápite III de la mencionada Acta¹⁶ así como en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión.
12. Sin perjuicio de todo lo anterior, a lo largo de la Vigencia de la Concesión el Concesionario podrá ejecutar las Mejoras Complementarias adicionales a las establecidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión que estime conveniente. Asimismo, es importante destacar que, para establecer el Valor Contable de las Mejoras que hayan sido contablemente 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 nos contempladas en dicho anexo que serán fijadas por OSITRAN. Así, por los diversos servicios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal, el Concesionario cobra la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA (Nacional e internacional). Asimismo, en el caso de las aerolíneas se cobran las Tarifas de Aterrizaje y Despegue (Nacional e internacional), Tarifas de Estacionamiento de aeronaves (Nacional e internacional) y Tarifas por uso de Puentes de abordaje (mangas), y en el caso de la carga aérea, corresponde a la aplicación de la Tarifa por uso de instalaciones de carga aérea.
14. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las tarifas se reajustarán

¹⁶ “(...) **III. DECLARACIÓN DE LAS PARTES**

1.- Las Partes declaran que, en el marco del Contrato de Concesión, la ampliación del Aeropuerto constituye un proyecto que comprende, principalmente, la ejecución de las Mejoras tales como la Segunda Pista de Aterrizaje y el Nuevo Terminal de Pasajeros, así como cualquier otra infraestructura y equipamiento necesarios para la adecuada operación del Aeropuerto (...)”

anualmente mediante la fórmula “RPI-X”¹⁷, correspondiente al mecanismo de regulación conocido como Regulación por Precios Tope.

15. Bajo este tipo de regulación, si el Concesionario obtiene ganancias de eficiencia mayores que las estimadas durante el período de rezago, dichas ganancias son apropiadas por la empresa. 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.
16. 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.
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 en manos del Concesionario que es considerada una Facilidad Esencial¹⁸. 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 Esenciales¹⁹ prestados por los usuarios intermedios en el AIJCh son:
 - i. Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio 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 (oficinas necesarias para la operación y *counters*), 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

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

¹⁸ 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”.

¹⁹ 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.”

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 combustible 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 la planta de combustible.
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, entre otros, sobre 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 esenciales²⁰, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente, de conformidad con lo establecido en el REMA. Sin embargo, 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 del tipo autosostenible, esto es, el concesionario es responsable de cubrir sus costos económicos con los ingresos obtenidos por la provisión de los servicios²¹, lo cual incluye además 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 brutos²², estableciéndose una retribución mínima anual independiente de los resultados de la gestión del Concesionario²³.

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

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

²² Conforme a la definición de ingresos brutos de la cláusula 1.26 del Contrato de Concesión.

²³ 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.

-
24. Según las Bases de la Licitación Pública del AIJCh²⁴, 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 MTC²⁵.
25. Cabe recordar que, el 04 de julio de 2005, mediante Resolución N° 033-2005-CD-OSITRAN, en atención a una consulta formulada por el MTC²⁶, Ositrán interpretó el contrato de concesión del AIJCh en lo referente al destino de la retribución. Sobre el particular estableció que, en virtud de lo establecido en el Decreto de Urgencia N° 008-2005 de fecha 18 de marzo de 2005²⁷, el Estado puede establecer un destino y utilización de los fondos provenientes de las retribuciones distinto al establecido en las bases y Contrato de Concesión del AIJCh, siempre que se oriente al financiamiento, desarrollo y ejecución de los distintos proyectos de concesión.
26. Asimismo, es importante resaltar que, mediante la Adenda 7 del Contrato de Concesión²⁸, 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 contrato²⁹.

²⁴ 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>

²⁵ 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:

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.”

²⁶ El 08 de junio de 2005, mediante Oficio N° 711-2004-MTC/02, el MTC solicitó al OSITRAN 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.

²⁷ 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.
(...).*

²⁸ De fecha 25 de julio de 2017.

²⁹ 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.”

27. Adicionalmente, en cumplimiento con 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 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, habiendo concentrado prácticamente la totalidad del tráfico internacional de pasajeros de la Red Aeroportuaria Nacional en el año 2019 (97,8%). 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 2019 (47,4%).
30. De acuerdo con la información estadística reportada por el Concesionario respecto del tráfico de pasajeros, durante el año 2019 el AIJCh conectó al Perú con el resto del mundo, a través de 53 destinos internacionales en Sudamérica, Centroamérica, Norteamérica y Europa.

Tabla 2 Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2019

Región	Países	Destinos
Sudamérica	Argentina	Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, Rosario, Tucumán, Iguazú y Salta
	Bolivia	La Paz y Santa Cruz
	Brasil	Brasilia, Porto Alegre, Río de Janeiro y Sao Paulo
	Chile	Santiago, Antofagasta, Arica, Calama y Concepción
	Colombia	Bogotá, Cartagena, Cali y Medellín
	Ecuador	Guayaquil y Quito
	Paraguay	Asunción
	Uruguay	Montevideo
	Venezuela	Caracas
Centroamérica	Panamá	Panamá
	Cuba	La Habana
	Costa Rica	San José
	Rep. Dominicana	Punta Cana
	El Salvador	San Salvador
	Guatemala	Guatemala
	Jamaica	Montego Bay
Norteamérica	Canadá	Toronto, Montreal
	EE.UU.	Atlanta, Dallas, Miami, Fort Luderdale, Houston, Los Ángeles, Newark, Nueva York, Orlando y West Palm
	México	México DF y Cancún
Europa	España	Madrid, Barcelona
	Holanda	Ámsterdam
	Francia	París
	Inglaterra	Londres

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. A nivel nacional, en el año 2019, el AIJCh conectó a la ciudad de Lima con las principales ciudades y regiones del país, a través de 28 destinos: Andoas, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Chachapoyas, Chagual, Chiclayo, Cusco, Huánuco, Ica, Ilo, Iquitos, Jaén, Jauja, Juliaca, Las Malvinas, Nuevo Mundo, Pias, Pisco, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Talara, Tarapoto, Tingo María, Trujillo y Tumbes.

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. Al cierre de 2019, el AIJCh opera sobre un área de 2,51 millones de m², que comprende una pista de aterrizaje de 3 508 m de largo, una plataforma de operaciones de 402 600 m², 60 posiciones de estacionamiento de aeronaves, un terminal de pasajeros de 90 150 m² de área techada, 44 salas de embarque³⁰, 19 puentes de abordaje y 142 counters para el proceso del check-in de pasajeros³¹. En el siguiente cuadro se muestran los principales indicadores de infraestructura a diciembre de 2019, en comparación con los indicadores registrados al inicio de la concesión.

Tabla 3 Principales cifras de infraestructura en el AIJCh

Infraestructura	2001	2018	2019
Área de terminal de pasajeros (m ²)	39 467	89 330	90 150
Área de plataforma (m ²)	165 000	373 792	402 600
Posiciones de estacionamiento de aeronaves	18	52	60
Puentes de abordaje	0	19	19

Fuente: Informe de Sostenibilidad y Memoria Anual 2019. Lima Airport Partners S.R.L. / <https://www.lima-airport.com/esp/lap-negocios-y-proyectos/informacion-financiera/el-aeropuerto-en-cifras>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

33. Como se aprecia, desde el inicio de la concesión los principales indicadores de infraestructura han experimentado una expansión significativa. Así, entre el año 2001 y 2019, el área de terminal, el área de plataforma y las posiciones de estacionamiento de aeronaves se incrementaron en 128,4%, 144%, y 233%, respectivamente.
34. En 2019, el AIJCH recibió 44 603,13 m² de área en la plataforma de la Fuerza Aérea del Perú (FAP). Dicha zona fue habilitada para su operación, con lo cual se sumaron ocho (8) nuevas posiciones de estacionamiento de aeronaves, con lo cual se totalizó un total de 60 posiciones.
35. Por otra parte, 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. Así, LAP posee diversos equipos adquiridos a lo largo de la Concesión, conforme con sus necesidades de inversión y ejecución de mejoras, tales como: unidades vehiculares y equipos motorizados (camiones contra incendio); equipos mecánicos (fajas para equipaje, ascensores, escaleras mecánicas, etc.); equipos de control (molinetes, puertas especiales), máquinas de rayos X para equipaje, equipos de cómputo, *equipos de climatización, muebles y enceres, entre otros*.

I.5. Hechos de importancia

36. El 18 de febrero de 2019, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 008-2019-CD-OSITRAN, se resolvió el recurso de reconsideración interpuesto por Lima Airport Partners S.R.L. contra la Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN que aprobó un factor de productividad de 3,41%, vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre

³⁰ En 2019, se inauguraron 5 nuevas salas remotas de embarque nacional, lo que significó un incremento de 678 m² (216 m² en el primer nivel y 462 m² en el segundo nivel).

³¹ Información obtenida del Informe de Sostenibilidad y Memoria Anual 2019. Disponible en: <https://www.lima-airport.com/Documents/INFORME%20DE%20SOSTENIBILIDAD%202019.pdf>

de 2026 (en virtud de la Adenda 7 al Contrato de Concesión), y aplicable a las siguientes canastas de servicios regulados:

- **Aeronaves:** Conformada por los servicios de Aterrizaje y Despegue nacional e internacional, Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional y Uso de puentes de embarque.
- **Pasajeros:** Conformada por los servicios de Uso de aeropuerto (TUUA) nacional e internacional.
- **Carga:** Conformada por el servicio de Uso de instalaciones de carga.

37. Así, el Consejo Directivo del Ositrán declaró parcialmente fundado el recurso de reconsideración, en los extremos referidos al cálculo del insumo Productos Intermedios y al Costo Promedio Ponderado del Capital (específicamente sobre el ratio de apalancamiento del año 2017 y costo de deuda de la empresa del año 2017), e infundado en los demás extremos. En consecuencia, se determinó el Factor de Productividad del Concesionario en +3,26%, con lo cual el precio tope aplicado anualmente a las canastas de servicios regulados se calculará mediante la regla RPI – 3,26%.
38. Por otro lado, con relación al proyecto de ampliación del aeropuerto, también denominado como Fase III, el cual comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos, en agosto de 2019 el Concesionario informó que luego de un largo proceso de negociaciones para la ejecución del Proyecto de Ampliación, LAP y el Consorcio AMANCAE, de mutuo acuerdo, decidieron dar por concluidas sus negociaciones para dicha ejecución, por lo que LAP ha venido tomando acciones para contar con nuevos contratistas para dar inicio a la ejecución de los trabajos del lado aire, que implican el inicio de movimiento de tierras, la construcción de la segunda pista, una nueva torre de control y calles de rodaje, cuyo nivel de diseño se encuentra avanzado.
39. No obstante, al cierre del 2019 la ejecución de los Trabajos Previos del Proyecto de Ampliación se ha desarrollado con normalidad, siguiendo el Cronograma Actualizado alcanzado al Ositrán. Cabe indicar que LAP ha visto por conveniente desglosar el proyecto de “Ampliación del AIJC” en cuatro Paquetes de Obras, realizando procesos de concurso para cada uno de ellos. Así, a fines del 2019 se inició el Primer Paquete de Obra de Trabajos Preliminares de Movimiento de Tierras.
40. En 2019, el AIJCh fue reconocido como el Mejor Aeropuerto de América del Sur por Skytrax Research³², superando al Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo de Guayaquil y al Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, los cuales se ubicaron en el segundo y tercer lugar, respectivamente. Conforme al ranking, la calificación del AIJCh es de 3 estrellas.

³² Skytrax Research es una prestigiosa consultora de estudios de mercado especializada en temas aeroportuarios con sede en Londres. En el siguiente enlace se puede consultar el ranking: <https://www.worldairportawards.com/best-airports-2020-by-region/>

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

41. En el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se realizan una serie de actividades ejecutadas tanto por el propio Concesionario como por otros agentes económicos (usuarios intermedios), que constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de los pasajeros y de la carga de un punto a otro. En la siguiente tabla se muestran los principales servicios que se prestan en el terminal aéreo, así como sus respectivos operadores y régimen tarifario.

Tabla 4 Servicios prestados en el AIJCh y régimen tarifario

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

Nota:

a/ Uso de pista, plataforma, iluminación, vehículos de salvamento y extinción de incendios, estacionamiento por los primeros 90 minutos.

Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión, Tarifas y Cargos de Acceso 2019 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

42. De acuerdo a 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. 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, precios u otros son: los pasajeros y sus acompañantes, y las líneas aéreas.
43. 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.
44. 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.
45. Al cierre de 2019, operan un total de 20 aerolíneas nacionales internacionales y 6 aerolíneas nacionales. En la siguiente tabla se muestran las aerolíneas que operaron en el AIJCh durante el año 2019:

Tabla 5 Aerolíneas operando en el AIJCh

Aerolíneas internacionales	Aerolíneas nacionales	Aerolíneas de carga internacional	Aerolíneas de carga nacional
<ol style="list-style-type: none"> 1. Aerolíneas Argentinas 2. AeroMéxico 3. Air Canada 4. Air Europa 5. Air France 6. American Airlines 7. Avianca 8. Copa Airlines 9. Delta Airlines 10. Iberia 11. JetBlue Airways 12. Jet Smart 13. KLM 14. LATAM Airlines 15. Sky Airlines 16. Spirit Airlines 17. TAM 18. TAME 19. United Airlines 20. Viva Colombia 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ATSA Airlines 2. LATAM Airlines Perú 3. Peruvian Airlines 4. Star Perú 5. Viva Air Airlines 6. Sky Airlines 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ATSA Airlines 2. Peruvian Airlines 3. Star Perú Cargo 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aerosucre 2. Air Max Cargo 3. Arrow Air Cargo 4. ATI - ABX Cargo 5. Atlas Air Cargo 6. Avianca Cargo 7. Centurion Cargo 8. KLM Cargo 9. Korean Airlines 10. LATAM Cargo 11. Lineas Aéreas Suramericanas Cargo 12. Lufthansa Cargo 13. Martinair Holland 14. Solar Cargo 15. Tampa Air Cargo

Fuente: LAP (<https://www.lima-airport.com/esp/para-pasajeros/vuelos-y-aerolineas/directorio-de-aerolineas>)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. En cuanto a las aerolíneas que operan vuelos nacionales, en abril de 2019, inició operaciones Sky Airlines; mientras que en octubre dejó de operar Peruvian Airlines³³. Por su parte, con relación a las aerolíneas que operan vuelos internacionales, en abril de 2019, Tame culminó operaciones; mientras que en diciembre la empresa GOL ingresó al mercado peruano con la ruta São Paulo.

³³ Informe de Sostenibilidad y Memoria Anual 2019. Disponible en: <https://www.lima-airport.com/Documents/INFORME%20DE%20SOSTENIBILIDAD%202019.pdf>

III.1. Evolución del tráfico en el AIJCh

47. 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 Ositrán³⁴.
48. De manera previa, es importante mencionar que durante 2019, se ha producido un importante incremento del tráfico de pasajeros en las llamadas aerolíneas "low cost" (es decir, aerolíneas que prestan tarifas más económicas, a cambio de eliminar o cobrar por los servicios que se brindan, como por equipaje, alimentos y bebidas). En efecto, este tipo de aerolíneas movilizaron alrededor de 4 millones de pasajeros en 2019, lo que representó un incremento de 140% respecto al nivel del año anterior (1,7 millones), con lo cual alcanzaron una participación de 16,8% respecto al total de pasajeros movilizados³⁵.

Gráfico 1 Evolución de los pasajeros movilizados en aerolíneas "Low Cost"
49. (en miles de pasajeros y part. % del total)



Fuente: Informe de Sostenibilidad y Memoria Anual 2019. Lima Airport Partners
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

50. Las nuevas tendencias y preferencias de los pasajeros han tenido un impacto en las operaciones de las aerolíneas, apreciándose que algunas han venido reduciendo sus operaciones (como Avianca); mientras que otras aprovechan la nueva demanda. Así, en 2019, con relación a las rutas nacionales, Avianca redujo sus operaciones en un 70%, al cancelar todas sus rutas del mercado local (con excepción de la ruta Lima – Cusco). Por su parte, Viva Air inició operaciones a Tacna, Cajamarca y Juliaca; Star Perú reanudó la ruta a Cajamarca e inició operaciones a Chiclayo; Sky Airlines inició operaciones hacia Iquitos, Tumbes y Ayacucho y, LATAM inició operaciones a Ilo³⁶.
51. En el caso de los vuelos internacionales, se han producido los siguientes cambios en cuanto a las rutas y oferta de asientos: (i) LATAM inauguró 5 nuevas rutas (Cali, Calama, Brasilia, Porto Alegre y Montego Bay) y aumentó en un 32% su oferta de asientos hacia Madrid; (ii) Avianca canceló su operación en seis destinos internacionales (Mendoza, Orlando, La Habana, Cali, Medellín y Santa Cruz); (iii) Interjet abrió la ruta Lima – Cancún; (iv) Viva Air inició operaciones

³⁴ 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.

³⁵ Informe de Sostenibilidad y Memoria Anual 2019. Disponible en: <https://www.lima-airport.com/Documents/INFORME%20DE%20SOSTENIBILIDAD%202019.pdf>

³⁶ Ídem

hacia Cartagena; (v) JetSmart inauguró la ruta Lima – Concepción; (vi) Iberia incrementó tres frecuencias adicionales, llegando a diez diarias hacia Madrid³⁷.

III.1.1. Tráfico de pasajeros

52. El AIJCh ha mantenido su posición como el terminal aéreo de mayor importancia en la red aeroportuaria nacional, concentrando cerca del 60% del tráfico total de pasajeros durante el año 2019. Esta participación en el tráfico total de pasajeros se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCh cubre más del 98% del tráfico de pasajeros. Asimismo, cabe destacar que el AIJCh concentra el 100% de los pasajeros en tránsito y transferencia.

Tabla 6 Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2019

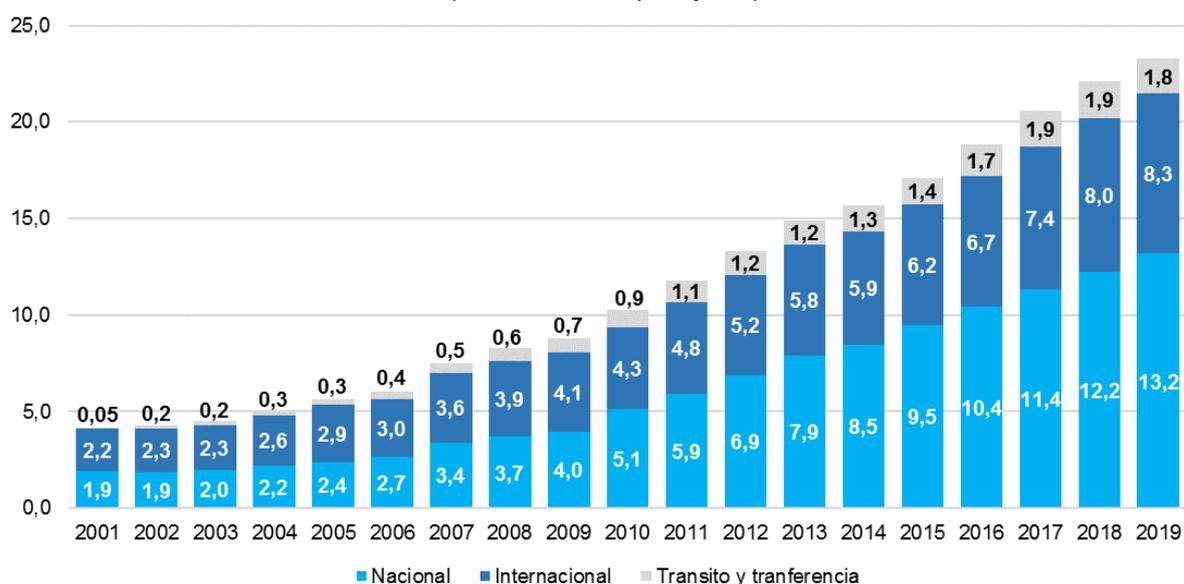
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nacional	46,8%	47,1%	47,2%	47,0%	46,8%	47,1%	47,7%	47,8%	47,4%	47,4%
Internacional	99,3%	99,3%	99,4%	99,4%	99,3%	99,2%	99,2%	98,6%	98,3%	97,8%
Tránsito y transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total	63,7%	63,8%	63,2%	62,5%	61,8%	61,5%	62,1%	62,3%	61,8%	61,1%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

53. Durante el año 2019, alrededor de 23,28 millones de pasajeros hicieron uso del AIJCh, lo cual representó un incremento de 5,21% respecto del año anterior. Al respecto, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales ha experimentado un crecimiento de 7,88% respecto del año anterior, mientras que el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales se incrementó 4,12%; en contraste, el tráfico de pasajeros en tránsito y transferencia presentó una reducción de 7,13% respecto de lo observado en el año 2018.

Gráfico 2 Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJCh, periodo 2001-2019 (en millones de pasajeros)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

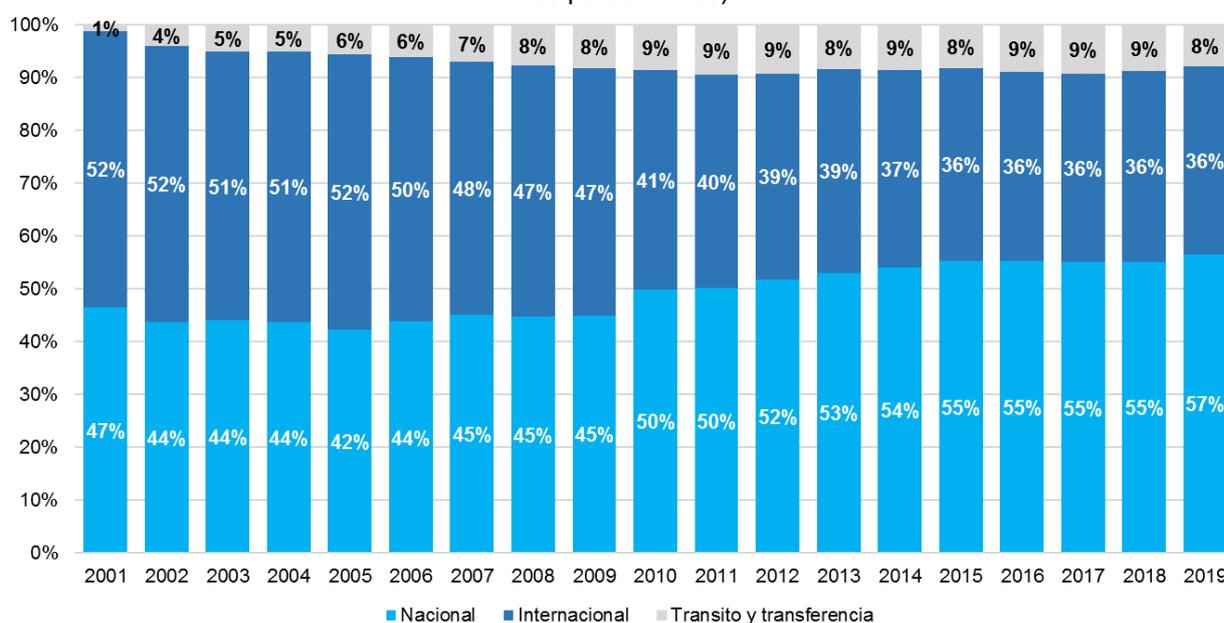
54. Si se analiza el tráfico de pasajeros desde el inicio de la Concesión, puede observarse que el crecimiento experimentado por el tráfico de pasajeros en el AIJCh se encontró influenciado por

³⁷ Ídem

la mayor participación del tráfico en vuelos nacionales, el cual pasó de 46,6% en el año 2001 a 56,6% en el año 2019, y con una tasa de crecimiento promedio anual de 11,23%, lo cual nos indica que el comportamiento de la demanda por servicios de transporte aéreo se ha ido orientando en los últimos años hacia los vuelos nacionales.

55. Por su parte, se observa también un importante crecimiento en la participación del tráfico de pasajeros en tránsito y transferencia, el cual pasó de 1,2% en el año 2001 a 7,7% en el año 2019, y con una tasa de crecimiento promedio anual de 22,33%, encontrándose ello en línea con el aumento de pasajeros de vuelos internacionales (tasa de crecimiento promedio anual de 7,72%), lo que refleja el permanente posicionamiento del AIJCh como centro de conexiones en la región o *hub* internacional.
56. 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, y presentando además una tasa de crecimiento promedio anual de 11,04% durante el período 2010 – 2019, mientras que durante el período anterior (2001 – 2009) se registró un crecimiento promedio anual de 9,3%. Así, dicho comportamiento se encuentra en línea con la entrega en concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2006³⁸ y del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2011³⁹, 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.

Gráfico 3 Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2019 (en términos porcentuales)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

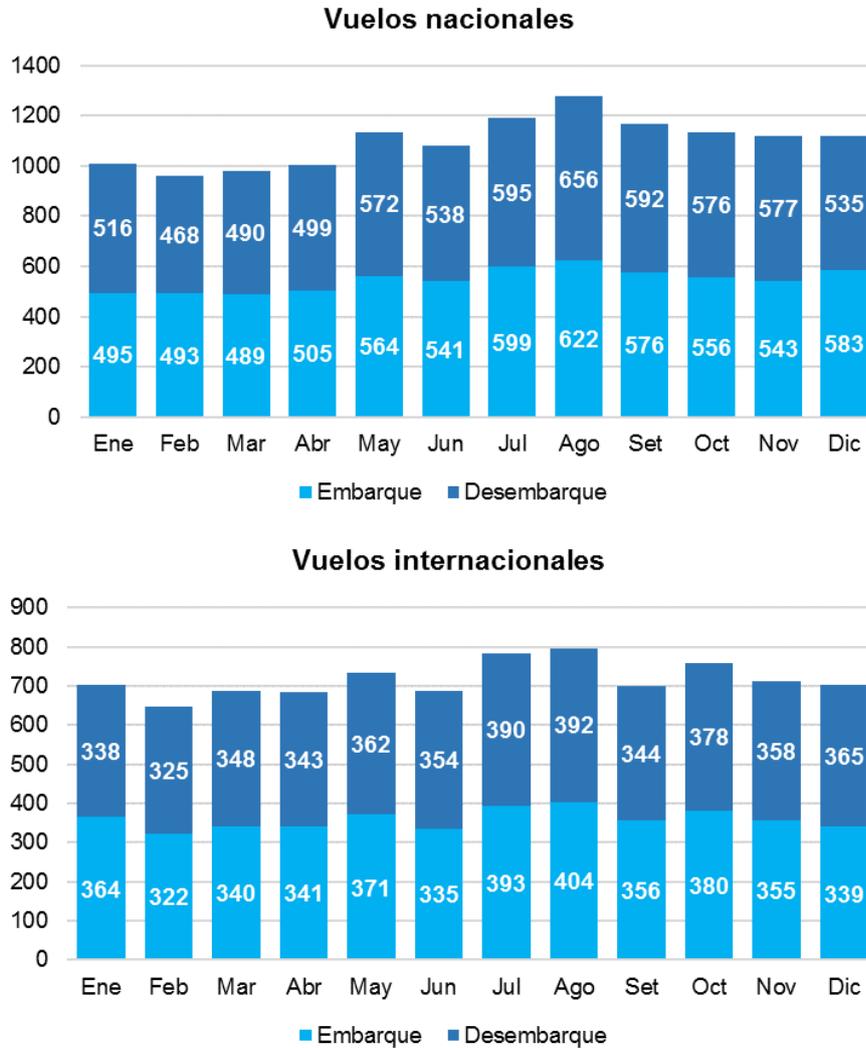
57. Con relación a la estacionalidad del tráfico de pasajeros durante el año 2019, puede observarse que en vuelos nacionales los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron en el

³⁸ 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.

³⁹ 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.

periodo de julio-setiembre, considerando que dentro de dicho periodo tienen lugar varias fechas festivas nacionales (Fiestas Patrias y Santa Rosa de Lima). Por su parte, en el caso de los vuelos internacionales se observan mayores niveles de embarque y desembarque en los meses julio y agosto, considerando que dichos meses coinciden con el verano en el hemisferio norte.

Gráfico 4 Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh durante el año 2019 (en miles de pasajeros)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.2. Tráfico de carga

58. 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.

Tabla 7 Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2019

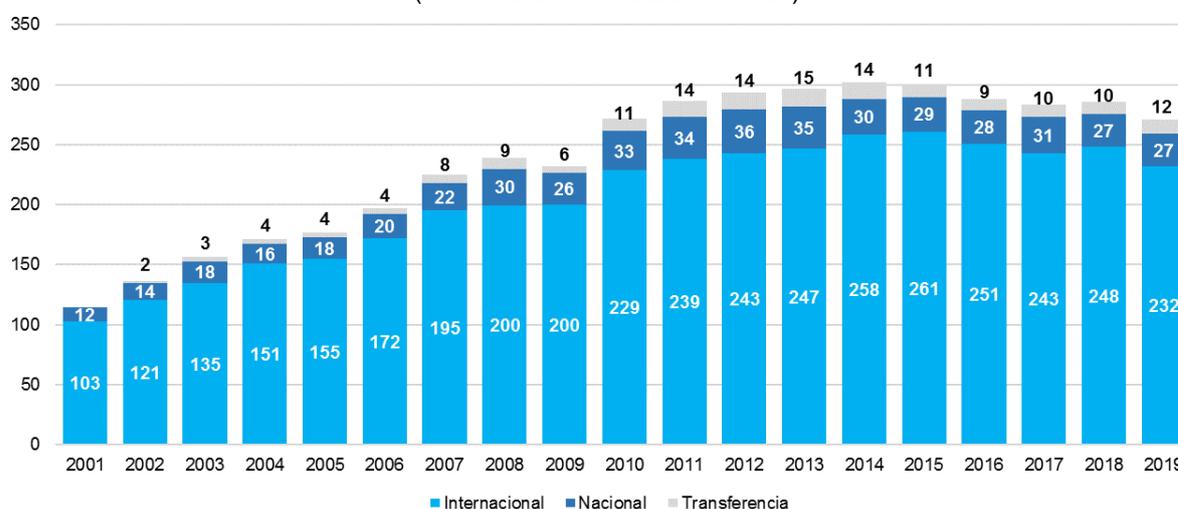
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nacional	51,1%	51,8%	54,7%	54,4%	51,1%	52,2%	54,8%	54,8%	53,7%	51,1%
Internacional	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	99,9%	100,0%	99,9%
Tránsito y transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total	89,7%	89,9%	90,8%	91,1%	91,3%	91,9%	92,6%	91,8%	92,4%	91,2%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. 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 2019, la tendencia ha sido más bien decreciente, pasando de movilizar 301 mil toneladas durante el año 2015 a 271 mil toneladas hacia finales del año 2019.

Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga en el AIJCh, periodo 2001-2019 (en miles de toneladas métricas)

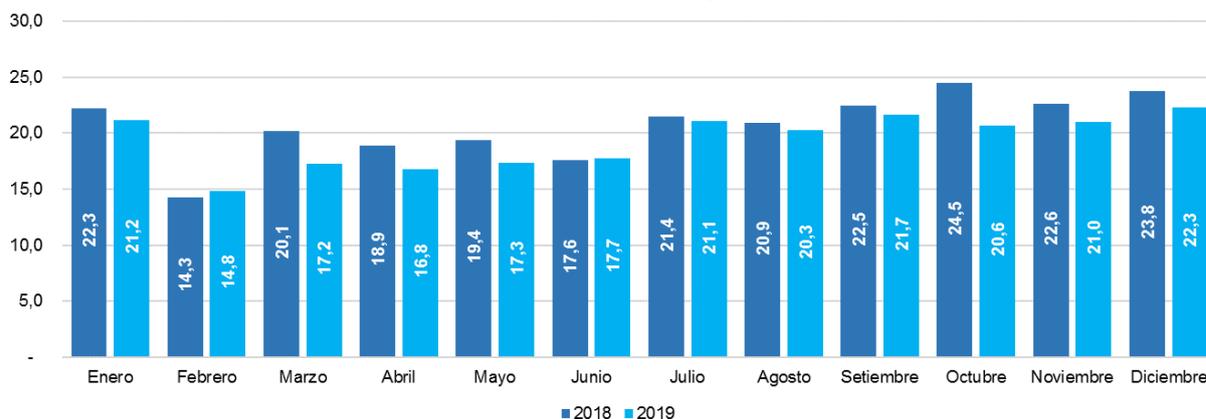


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. Así, las 271 mil toneladas de carga movilizadas durante el año 2019, significaron una reducción del tráfico de 5% respecto de lo movilizado durante año anterior (286 mil toneladas). Al respecto, dicha reducción se explicaría, principalmente, por la reducción que experimentó el tráfico de carga internacional (-6,5%) respecto de lo movilizado en el año 2019, la cual representa el 86% del total de carga movilizada por el AIJCh.
61. Sobre el particular, el tráfico de carga internacional durante el año 2019 presentó un mayor nivel de movilización de carga en el mes de enero y durante el periodo setiembre – diciembre, observándose similar comportamiento durante el año 2018.

Gráfico 6 Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, años 2018-2019 (en miles de toneladas métricas)

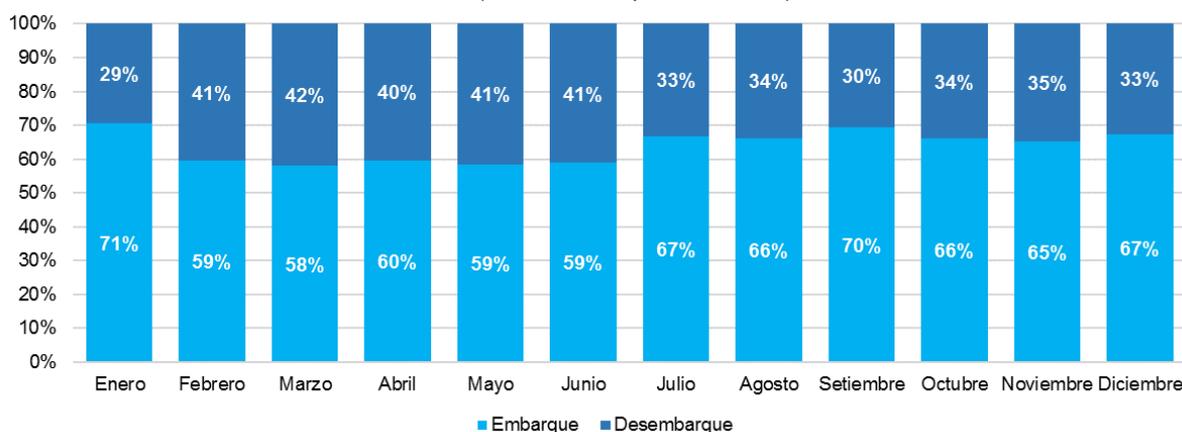


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Asimismo, durante el año 2019 se observa que, en promedio, la mayor participación de carga internacional se concentra en las operaciones de exportación (alrededor del 64% del total de carga internacional movilizada), presentando una mayor participación en el mes de enero y de setiembre con alrededor del 70% y 71% de la carga movilizada, respectivamente.

Gráfico 7 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, año 2019 (en términos porcentuales)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

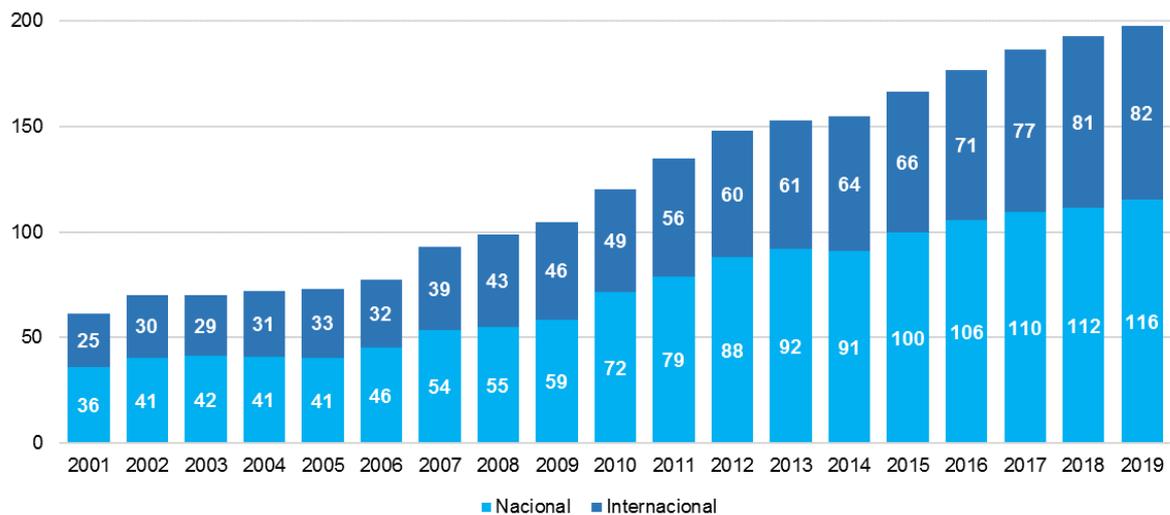
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.3. Tráfico de aeronaves

63. Con relación a las operaciones aéreas, tanto de aterrizaje como de despegue, durante el año 2019 el AIJCh concentró alrededor de 197,9 mil operaciones, esto es, un incremento de 2,7% respecto de lo observado en el año 2018, lo cual representa a su vez cerca del 40% del tráfico aéreo registrado a nivel nacional. Dicho porcentaje de participación se ha mantenido, en promedio, relativamente invariable desde el año 2011, lo cual posiciona al AIJCh como el principal terminal aéreo del país⁴⁰. Asimismo, del total de operaciones registradas durante el año 2019, el 58,4% corresponde a operaciones nacionales (115,6 mil operaciones), mientras que el 41,6% restante corresponde a operaciones internacionales (82,3 mil operaciones).

⁴⁰ Adicionalmente, debemos señalar que la capacidad promedio de las aeronaves que operan en el AIJCH es mayor que la del resto de aeropuertos del país, razón por la cual en dicho aeropuerto se moviliza un mayor número de pasajeros a pesar de concentrar, en promedio, solo 2/5 partes del tráfico total de aeronaves a nivel nacional.

Gráfico 8 Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJCh, período 2001-2019
(en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)

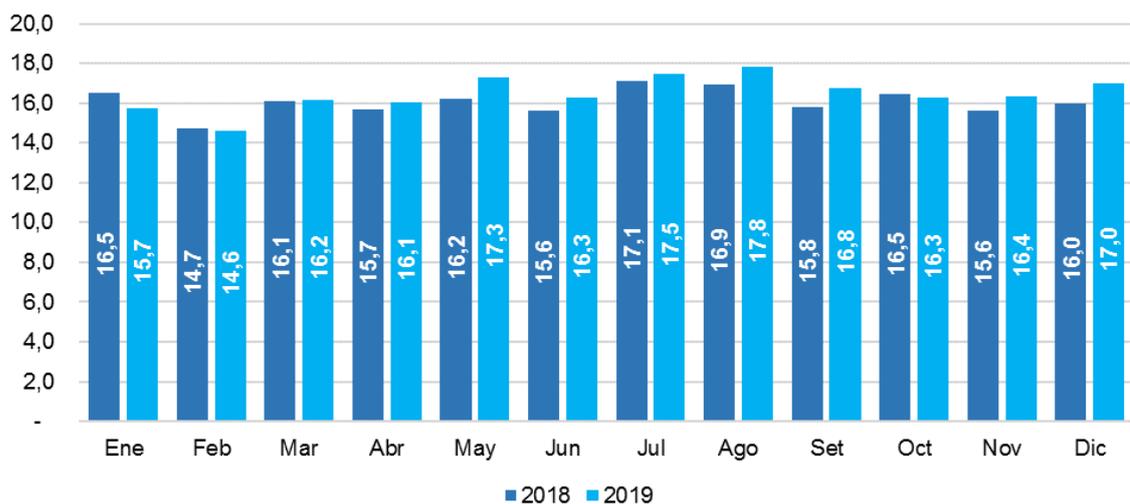


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

64. Por otro lado, respecto a la estacionalidad de las operaciones, en el año 2019 se observó una mayor concentración del tráfico aéreo en el AIJCh durante los meses de julio y agosto, con 17,5 y 17,8 mil operaciones, respectivamente, siendo dicho comportamiento similar al observado en el año 2018. Por el contrario, febrero fue el mes con menor concentración de tráfico, reportando alrededor de 14,7 mil operaciones, cifra 0,6% inferior a lo registrado en similar mes del año 2018.

Gráfico 9 Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJCh, años 2018-2019
(en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

65. Asimismo, en lo referente a la composición mensual de las operaciones según el tipo de vuelo, tal como señaló anteriormente, los vuelos nacionales ocupan la mayor participación, con tasas por encima del 50%; sin embargo, dicha participación no ha sido fija a lo largo del 2019 sino que ha fluctuado a lo largo del año. Así, la mayor participación de los vuelos nacionales se observó en los meses de agosto y setiembre, con tasas de 60,8% y 60,5%, respectivamente, mientras que la menor participación se observó en el mes de enero con el 53,7% del tráfico total de aeronaves.

Gráfico 10 Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJCh, año 2019 (en términos porcentuales)

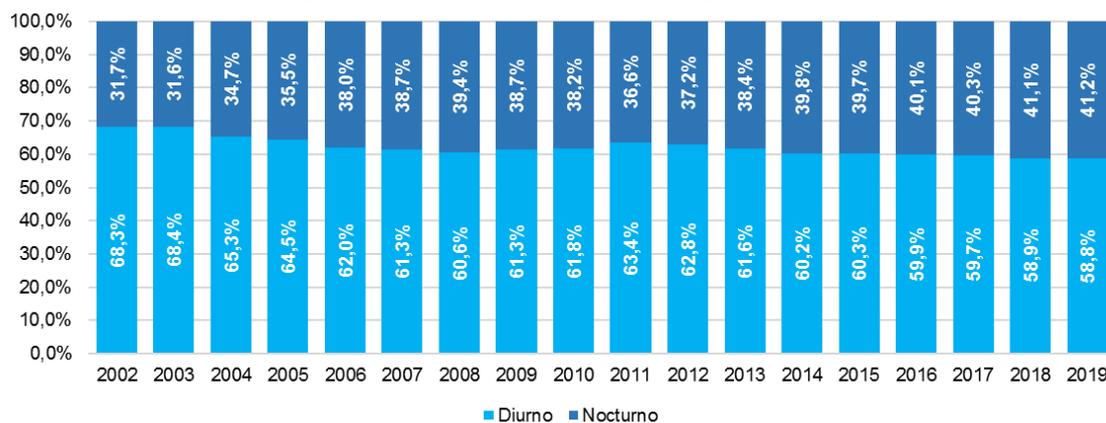


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. 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, pasando del 31,7% de las operaciones totales en el año 2002 a 41,2% en el año 2019. Así, durante el año 2019, las operaciones diurnas se encontraron compuestas en su mayoría por vuelos nacionales (66,4%), mientras que, en el caso de las operaciones nocturnas, se observó una mayor presencia de vuelos internacionales (53,0%).

Gráfico 11 Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJCh, periodo 2002 - 2019 (en términos porcentuales)

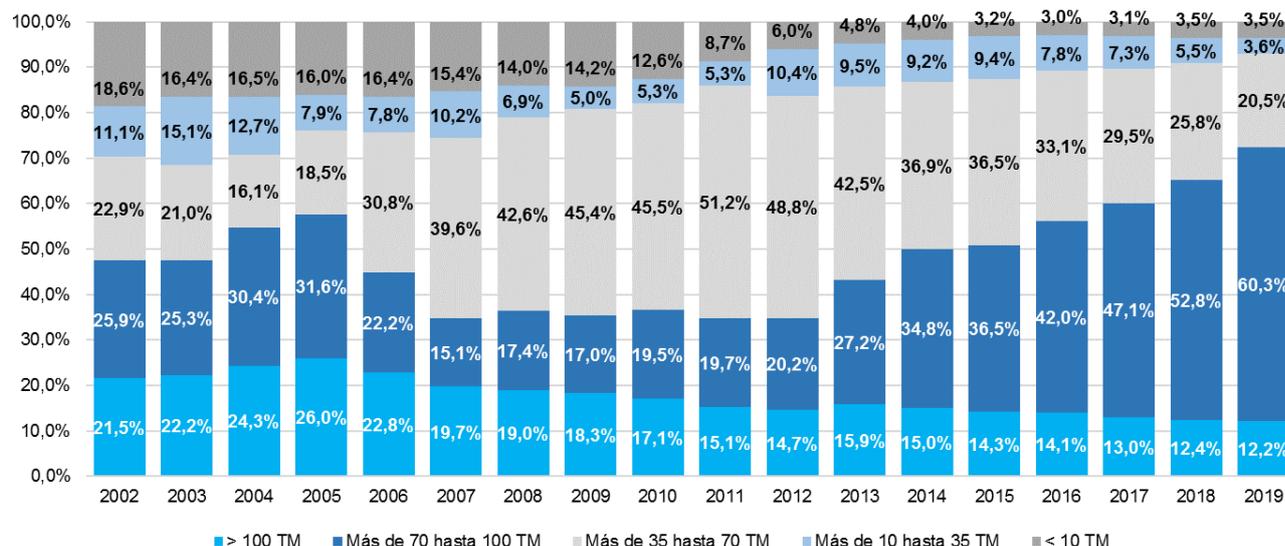


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. Finalmente, considerando el peso de las aeronaves que se movilizan a través de AIJCh (en términos del Peso Máximo de Despegue – PMD), durante los últimos años se observa una mayor participación de aeronaves con un tonelaje de entre 70 a 100 toneladas métricas, representando alrededor del 60,3% de las operaciones totales en el AIJCh en el año 2019, en comparación a lo observado en el año 2001 en donde las aeronaves con dicho rango de peso representaban solamente el 25,9% de las operaciones totales. En contraste, las aeronaves cuyo tonelaje se encuentra entre 35 y 70 toneladas métricas, representan el 20,5% de las operaciones totales, habiendo presentado una participación máxima de 51,2% de las operaciones en el año 2011.

Gráfico 12 Evolución de la composición de las operaciones en el AIJCh según el rango de PMD, periodo 2002 - 2019 (en términos porcentuales)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Otros servicios prestados por LAP

68. Adicionalmente, 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.
69. 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). Al cierre de 2019, el AIJCh cuenta con un total de 85 locales comerciales operados por 49 concesionarios, de los cuales 3 corresponden a adjudicaciones a nuevas empresas (Rosatel, Juicy Lucy y Safe Bag)⁴¹.
70. Cabe mencionar que, para mantener los estándares de servicio y calidad de los concesionarios de ciertos servicios brindados en el Aeropuerto, LAP realiza anualmente estudios de cliente incógnito, así como evaluaciones de calidad de los servicios de alimentación (inspección higiénico-sanitaria y estudios microbiológicos de alimentos, superficie y manipulación).

⁴¹ Informe de Sostenibilidad y Memoria Anual 2019. Disponible en: <https://www.lima-airport.com/Documents/INFORME%20DE%20SOSTENIBILIDAD%202019.pdf>

IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Régimen tarifario de precios tope

71. 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.
72. Así, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las tarifas 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 OSITRAN, el cual permanecerá fijo por un período determinado – correspondiente al mecanismo de regulación conocido como Regulación por Precios Tope.
73. 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.
74. En el caso del AIJCh, los servicios sujetos al régimen de Regulación por Precios Tope son:
- (i) Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) nacional e internacional.
 - (ii) Tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional.
 - (iii) Tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.
 - (iv) Tarifa por uso de puentes de abordaje (mangas).
 - (v) Tarifa por uso de instalaciones de carga aérea.
75. Así, el mecanismo de reajuste tarifario de LAP ha venido siendo implementado sobre la base de las siguientes tres canastas 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).
76. Es preciso recordar que, 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 2019-2026 (El Factor de Productividad se aplicó

una vez cumplido el plazo previsto en el artículo 22 del RETA y se mantendrá vigente hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026 lo que ocurra primero.

77. En la siguiente tabla se muestra la evolución de las tarifas máximas vigentes durante el período 2013 – 2019. 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.

Tabla 8 Servicios aeroportuarios: Evolución de tarifas máximas aplicadas por el concesionario, período 2013-2019 (En USD, sin IGV)

Servicios aeroportuarios	USD (no incluye IGV)						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto							
TUUA Internacional	26,05	26,05	26,05	26,05	26,05	26,06	25,79
TUUA Nacional	7,97	8,49	9,02	9,05	9,25	9,68	9,77
Aterrizaje / Despegue Internacional ^a							
Hasta 10 TM	35,26	35,26	35,26	35,26	35,26	36,30	35,54
Más de 10 hasta 35 TM	4,96	4,96	4,96	4,96	4,96	5,10	4,99
Más de 35 hasta 70 TM	6,03	6,03	6,03	6,03	6,03	6,20	6,07
Más de 70 hasta 100 TM	6,33	6,33	6,33	6,33	6,33	6,52	6,38
Más de 100 TM	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64	6,83	6,69
Aterrizaje / Despegue Nacional ^a							
Hasta 10 TM	13,60	13,60	13,60	13,60	13,60	14,00	13,71
Más de 10 hasta 35 TM	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	2,03	1,99
Más de 35 hasta 70 TM	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,47	2,42
Más de 70 hasta 100 TM	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,65	2,59
Más de 100 TM	2,61	2,61	2,61	2,61	2,61	2,68	2,62
Estacionamiento de Aeronaves Internacional ^b							
Hasta 10 TM	3,53	3,53	3,53	3,53	3,53	3,63	3,55
Más de 10 hasta 35 TM	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,51	0,50
Más de 35 hasta 70 TM	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,62	0,61
Más de 70 hasta 100 TM	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,65	0,64
Más de 100 TM	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,68	0,67
Estacionamiento de Aeronaves Nacional ^b							
Hasta 10 TM	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,40	1,37
Más de 10 hasta 35 TM	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
Más de 35 hasta 70 TM	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25	0,24
Más de 70 hasta 100 TM	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,27	0,26
Más de 100 TM	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,27	0,26
Puentes de Embarque							
Primeros 45 minutos o fracción	91,19	95,67	100,38	102,16	108,68	108,68	110,76
Períodos de 15 minutos adicionales	30,34	31,90	33,47	34,06	36,23	36,23	36,92
Uso de instalaciones de carga aérea	0,026	0,023	0,023	0,023	0,023	0,024	0,023

Nota:

a/ Las tarifas mostradas de aterrizaje y despegue nacional e internacional corresponden a las tarifas por vuelos diurnos, 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, 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.*

78. Es preciso señalar que la variación tope promedio aprobada para el año 2019 fue de -0,31% para la canasta de servicios a los pasajeros, y -1,08% para la canasta de servicios a las aeronaves y a la carga, respectivamente.

-
79. En el caso de las tarifas de la canasta de servicios a los pasajeros, la tarifa de TUUA nacional se incrementó en 0,93%, pasando de USD 9,68 a USD 9,77, mientras que la tarifa de TUUA internacional se redujo en 1,04%, pasando de USD 26,06 a USD 25,79. Cabe señalar que dicha reducción tiene lugar después de casi 10 años de no haberse presentado variaciones en el nivel tarifario del servicio (con excepción del año 2018, en el cual la tarifa se elevó USD 0,01 respecto del año 2017).
80. 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 -4,00% y -1,47%, en función al rango o categoría de cobro, en tanto que la tarifa por uso de puentes de embarque presentó un incremento de 1,91% respecto del monto cobrado en el 2018.
81. Finalmente, en el caso de la tarifa por uso de instalaciones de carga aérea, para el año 2019 se presentó una reducción 1,10% respecto de lo cobrado en el año 2018, pasando de USD 0,02372 a USD 0,02346. Cabe señalar que dicho servicio es el único que conforma la canasta representativa de servicios a la carga para efectos del ajuste tarifario.

IV.2. Régimen de acceso

82. Como se ha explicado anteriormente, 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.
83. Asimismo, 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 respecto a las condiciones de acceso.
84. En particular, y conforme a lo establecido en el 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 (oficinas necesarias para la operación y *counters*).
 - iii. Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
 - iv. Almacenamiento y abastecimiento de combustible.
85. 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.
86. 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 cuando las partes no han llegado a un acuerdo, entre otros, sobre el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial.

87. En efecto, conforme con lo establecido en el artículo 44 del REMA, los usuarios intermedios podrán solicitar al Ositrán que fije los cargos de acceso en los siguientes supuestos: i) las partes no llegaron a ponerse de acuerdo sobre el cargo de o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas; o ii) en los casos de un subasta y la negativa a suscribir el contrato de parte de la empresa prestadora. Así, el Regulador cuenta con un plazo de treinta (30) días hábiles para remitir a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso correspondiente⁴², garantizando con ello el principio de transparencia.
88. 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 esenciales⁴³, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente, de conformidad con lo establecido en el REMA. Sin embargo, 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.

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

89. 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 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.
90. 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, las operadores secundarios (Talma Servicios Aeroportuarios S.A., Swissport Perú S.A., Servicios Aeroportuarios Andinos S.A.) suscribieron el Contrato para operar el Servicio de Rampa prestado por Terceros en el AIJCh, encontrándose vigentes las tarifas de dicho servicio por operador seleccionado, conforme se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 9 Servicio de rampa a terceros. Cargo de acceso mensual vigente por tipo de aeronaves (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.

91. Con relación al autoservicio de rampa, a través de la Resolución de Consejo Directivo 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

⁴² Dicho plazo podrá ser prorrogado por la Gerencia General, de manera justificada y por una sola vez, por quince (15) días adicionales, lo que será puesto en conocimiento de las partes.

⁴³ Con excepción del servicio de rampa de terceros, en cuyo caso el acceso se otorgó a través de un mecanismo de subasta.

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 la siguiente tabla se muestra el detalle de las tarifas vigentes al período 2019.

Tabla 10 Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual vigente por tipo de aeronaves
(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

92. 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 (oficinas necesarias para la operación y *counters*), 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)
 - Counters de *check-in*
 - Almacenes para depósito de equipaje rezagado
 - Sistema de inspección de equipaje en bodega o Sistema HBS
93. Así, hacia finales del año 2016, a solicitud de los usuarios intermedios se iniciaron los procedimientos de emisión de Mandatos de Acceso para la prestación de los referidos Servicios Esenciales; por lo que, a través de la Resoluciones de Consejo Directivo N° 025-2017-CD-OSITRAN⁴⁴, N° 024-2017-CD-OSITRAN⁴⁵ y 026-2017-CD-OSITRAN⁴⁶, se dictaron los Mandatos de Acceso para los servicios de alquiler de oficinas operativas terminadas, oficinas de área gris y mostradores de *check in*, respectivamente, estableciéndose los Cargos de Acceso bajo los términos y condiciones señalados en los informes que las sustentaron y considerando una vigencia de 3 años contados desde el día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano". La evolución de los cargos de acceso se muestra en la siguiente tabla.

⁴⁴ De fecha 09 de agosto de 2017, que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 007-2017-CD-OSITRAN.

⁴⁵ De fecha 09 de agosto de 2017, que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2017-CD-OSITRAN.

⁴⁶ De fecha 09 de agosto de 2017, que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN.

Tabla 11 Atención de tráfico de pasajeros y equipaje. Evolución de los cargos de acceso, (En USD, sin IGV)

Servicios	Unidad de cobro	2012	2013-2016	2017-2020
Alquiler de mostradores (<i>Counters</i> Check in)	Por hora	1,65	1,62	1,18
Alquiler de oficinas operativas terminadas	Por m ² /mes	32,09	32,91	27,91
Alquiler de oficinas operativas (área gris)	Por m ² /mes	21,13	21,00	19,81

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Cabe destacar que, la emisión del Mandato de Acceso para prestar el servicio de alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado, fue realizada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN⁴⁷, de fecha 17 de julio de 2019. Así, el Cargo de Acceso fue fijado en 7,45 USD por m² cuya vigencia se estableció desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial “El Peruano” hasta el 30 de junio de 2023⁴⁸, siendo dicho monto 5,1% superior al fijado para el periodo 2015-2019.

Tabla 12 Servicio de alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado. Evolución de los cargos de acceso (En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	2012-2015	2015-2019	2019-2023
Alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado	Por m ² /mes	4,04	7,09	7,45

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Mantenimiento de aeronaves y otras áreas para aerolíneas

95. 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.
96. Así, hacia finales del año 2016, a solicitud de los usuarios intermedios se inició el procedimiento de emisión del Mandato de Acceso para la prestación de dicho Servicio Esencial; por lo que, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 023-2017-CD-OSITRAN⁴⁹, se dictó el Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo en Hangares y otras áreas para aerolíneas (alquiler de áreas de mantenimiento), estableciéndose los respectivos Cargos de Acceso bajo los términos y condiciones señalados en los informes que la sustentaron y considerando una vigencia de 3 años contados desde el día siguiente de su publicación en el diario oficial “El Peruano”. La evolución de los cargos de acceso del mencionado servicio se muestra en la siguiente tabla.

⁴⁷ 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.

⁴⁸ Cabe señalar que, conforme a lo dispuesto en el artículo 102° del REMA, la publicación debe realizarse en un plazo no mayor de cinco (05) días hábiles luego de notificada la Resolución.

⁴⁹ 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.

Tabla 13 Mantenimiento preventivo de aeronaves y otras áreas para aerolíneas: Evolución de cargos de acceso (En USD, sin IGV)

Área	Unidad de cobro	2012	2013-2016	2017-2020
Almacén	Por m ² /mes	2,20	5,42	6,92
Oficinas	Por m ² /mes	3,68	9,04	4,34
Talleres	Por m ² /mes	2,30	5,66	4,15

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible

97. 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, OSITRAN es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha tarifa cada tres años, de acuerdo al desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre⁵⁰.
98. Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 052-2004-CD-OSITRAN⁵¹, se llevó a cabo el primer reajuste tarifario de este servicio, estableciéndose un nuevo nivel máximo de la tarifa por el servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de combustible en el AIJCh de USD 0.0968 por galón (sin incluir IGV) para el período 2005-2007. Posteriormente, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 010-2005-CD-OSITRAN⁵², 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 0.0976 por galón (sin incluir IGV) para el período 2005-2007.
99. Posteriormente, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2008-CD-OSITRAN⁵³, Resolución de Gerencia General N°019-2011-GG-OSITRAN⁵⁴ y Resolución de Gerencia General N° 012-2014-GG-OSITRAN⁵⁵, se establecieron los nuevos niveles máximos de las tarifas por el servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de combustible en el AIJCh para los períodos 2008-2010, 2011-2013 y 2014-2016, respectivamente; encontrándose vigente, durante el año 2019, la Resolución de Gerencia General N° 019-2017-GG-OSITRAN⁵⁶, mediante la cual se estableció el nuevo nivel máximo de las tarifas aplicables al servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de combustible en el AIJCh de USD 0,1238 por galón (sin incluir IGV) para el período 2017-2019. Dicho monto supera en 3,6% al nivel máximo establecido en el período anterior.

⁵⁰ 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.

⁵¹ De fecha 4 de noviembre de 2004, sustentada en el Informe N° 062-2004-GRE-OSITRAN.

⁵² De fecha 17 de febrero de 2005, sustentada en el Informe N° 004-2005-GRE-GAL-OSITRAN.

⁵³ De fecha 28 de enero de 2008, sustentada en el Informe N° 003-2008-GRE-OSITRAN.

⁵⁴ De fecha 25 de febrero de 2011, sustentada en el Informe N° 003-2011-GRE-GAL-OSITRAN.

⁵⁵ De fecha 3 de febrero de 2014, sustentada en el Informe N° 003-2014-GRE-GAJ-OSITRAN.

⁵⁶ De fecha 13 de febrero de 2017, sustentada en el Informe N° 001-2017-GRE-GAJ-OSITRAN

IV.3. Regímenes especiales

Playa de estacionamiento vehicular

100. 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 OSITRAN 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. En cualquier caso la Retribución se calculará aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario, 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.
101. Considerando que, entre los años 2003 y 2012 se han llevado a cabo tres revisiones tarifarias del servicio de playa de estacionamiento vehicular en el AIJCh⁵⁷, en el año 2015, LAP solicitó que se realice una revisión de la tarifa de playa de estacionamiento, habiendo transcurrido dos años desde la última revisión. En su propuesta tarifaria, LAP determinó una tarifa de S/. 7,8 por vehículo ligero por hora o fracción, monto calculado a partir de las tarifas promedio de una muestra de 32 playas de estacionamiento.
102. En atención a dicha solicitud, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN⁵⁸, OSITRAN modificó el esquema de cobro de las tarifas⁵⁹. La característica principal de la mencionada revisión es que se buscó que la tarifa refleje de la mejor manera el uso que se venía dando a dicha infraestructura por parte de los usuarios. Así, a través de la referida Resolución se aprobó una tarifa diferenciada de: S/. 5,00 (incluido IGV) para los primeros 45 minutos, y luego de excedido ese tiempo, una tarifa de S/. 6,70 (incluido IGV) por hora o fracción adicional. Conforme se estableció en dicha oportunidad, la tarifa entraría en vigencia los primeros días del año 2016 y se encontrará vigente por un período de dos años. No obstante, el 27 de enero de 2016, LAP interpuso un Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN y en atención a dicho recurso, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN⁶⁰, OSITRAN 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.
103. Así, en la siguiente tabla se muestra la evolución de las tarifas aplicables al servicio de playa de estacionamiento vehicular en el AIJCH durante el período 2012 – 2019. Como se aprecia, durante el 2016, la tarifa establecida para los vehículos que permanezcan hasta 45 minutos en la playa

⁵⁷ 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 el servicio de la playa de estacionamiento del AIJCH.
- 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.
- El 28 de noviembre de 2012, LAP remitió una solicitud para que se revise la tarifa de playa de estacionamiento, habiendo transcurrido 2 años desde la última revisión tarifaria. En atención a dicha solicitud, 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.

⁵⁸ De fecha 30 de diciembre de 2015, sustentada en el Informe N° 037-2015-GRE-GAJ-OSITRAN.

⁵⁹ OSITRAN contrató con la empresa TARYET S.L. una consultoría para la revisión de la propuesta efectuada por LAP, a fin de determinar si la muestra escogida por el concesionario estaba conformada por playas comparables en niveles de servicio y calidad de la infraestructura de la playa de estacionamiento del AIJCH. A partir de los resultados del estudio y del análisis efectuado, se descartaron aquellas playas que no resultaban comparables, debido a diferencias en el cobro de tarifas, aplicación de descuento por consumo en locales y calidad de los servicios y la infraestructura.

⁶⁰ De fecha 14 de marzo de 2016, sustentada en el Informe N° 005-2016-GRE-GAJ-OSITRAN.

de estacionamiento (S/. 4,41) se redujo 5,4% en relación al año 2015 (S/. 4,66); mientras que para aquellos vehículos que permanezcan un tiempo mayor a 45 minutos (S/. 5,93) la tarifa se incrementó 27,5% en relación al 2015. Así, el mecanismo de fijación diferenciado según el tiempo de permanencia, beneficia a aquellos usuarios que permaneces un menor tiempo en la playa de estacionamiento.

Tabla 14 Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por categorías, período 2012-2019 (En USD, sin IGV)

Categoría	Tarifas (incluido IGV)							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Por los primeros 45 minutos	-	-	-	-	5,20	5,20	5,20	5,20
Entre los 46 y 60 minutos	-	-	-	-	7,00	7,00	7,00	7,00
Por los 61 minutos en adelante (hora o fracción)	4,50	4,50	5,50	5,50	7,00	7,00	7,00	7,00

Fuente: LAP.

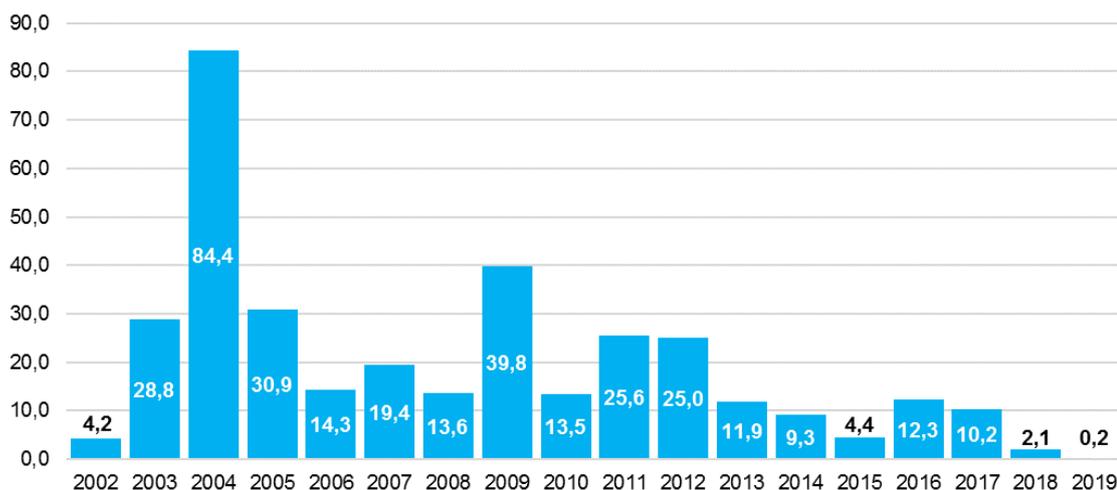
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO

V.1. Inversiones

104. Las inversiones realizadas por el Concesionario se encuentran destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los servicios aeroportuarios a cargo del Concesionario, conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión. Sin embargo, en cualquier caso, 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.
105. 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.
106. Al 31 de diciembre de 2019, la inversión reconocida por el Ositrán correspondiente al año 2019 ascendió a USD 166,07 mil, incluido IGV, por lo que la inversión reconocida acumulada al año 2019 fue de aproximadamente USD 349,9 millones, lo cual representa un avance de 32,96% respecto del compromiso total de inversión de LAP de USD 1 061,5 millones. En el siguiente gráfico puede observarse la ejecución de inversiones reconocidas por cada año.

Gráfico 13 Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2019
(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 <https://www.ositran.gob.pe>.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. Cabe indicar que durante el año 2019 se efectuaron, entre otros, las siguientes mejoras en el AIJCh:
- Rehabilitación de Pavimentos de la Plataforma.
 - Sala de Coordinación ACDM.
 - Reubicación de Colectores - Zona Norte / Este.
 - Mejoras en la Señalización Horizontal en Plataforma.
 - Construcción de Red de Ductos - Zona Norte / Este tramo subestación Principal - subestación Flores.
 - Mejoras de Edificaciones.
 - Mejora del *Look & Feel* y *Seating* del Patio de Comidas.
 - Construcción de Red de Ductos - Zona Norte / Este tramo subestación Flores - subestación Planta de Tratamiento.
 - Ampliación del Área de Equipaje Nacional del AIJCh.

- Integración de la Plataforma del Ala Aérea N° 2 a la Plataforma del Aeropuerto.
- Trabajos Preliminares Segunda Isla de Combustible - Plataforma Norte (97%).
- Mejoras en el Sistema Sanitario.
- Habilitación de Sala CCO - IT.
- Suministro e instalación de Techo con Cobertura Metálica - Avianca.
- Oficina Gestión de Torre Piso 6.
- Habilitación de Oficina para INDECOPI.

108. Asimismo, debemos indicar que, 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 del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, un monto no menor de USD 1 200 millones incluido el IGV.

109. Al respecto, de dicho monto de inversión adicional, durante el año 2019 el Ositrán ha reconocido un total de USD 109,91 mil, incluido IGV, lo cual representa alrededor del 0,01% del compromiso de inversión de LAP en relación a la ampliación del AIJCh. Cabe señalar que, a diciembre de 2019, se vienen efectuando los trabajos previos al citado del proyecto, tales como Estudios de Campo (campana topográfica, campana geotécnica, hidrología, etc.), Cerco Perimétrico Provisional, Acceso Av. Gambetta, Vía de Evacuación por Tsunami, entre otros.

110. Finalmente, es preciso indicar que, entre los años 2002 y 2019, se han logrado los siguientes avances con relación a los compromisos de inversión establecidos en el Contrato de Concesión:

- **Período Inicial (2001 – 2009):** LAP ha cumplido las metas de inversión previstas en el Contrato de Concesión⁶¹, habiéndose ejecutado inversiones (reconocidas por el OSITRAN) por un monto total de USD 235,4 millones, de los cuales un total de USD 148,24 millones fueron invertidos durante los primeros cuatro (4) años.
- **Período remanente (desde 2010):** Las inversiones ejecutadas, reconocidas por el OSITRAN, alcanzaron un nivel de USD 114,5 millones entre los años 2010 y 2019, 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. Cabe resaltar que, las Mejoras Obligatorias están culminadas al 100%, con excepción de la 2da Pista de aterrizaje del AIJCh.

V.2. Transferencias al Sector Público

111. Es preciso 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 los Ingresos Brutos, estableciéndose una retribución mínima anual independiente de los resultados de la gestión del Concesionario⁶².

⁶¹ 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)

⁶² En efecto, el Contrato de Concesión establece una Retribución mínima anual de USD 15 millones a partir del noveno año y durante el resto de la Concesión.

112. De acuerdo con las Bases de la Licitación Pública del AIJCH, 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.
113. Así, durante el año 2019, el Concesionario transfirió al Estado Peruano USD 158,5 millones por el concepto de Retribución, cifra 3,5% mayor al monto transferido el año anterior.
114. Por otro lado, LAP debe pagar al OSITRAN 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. Así, en el año 2019, dicho pago ascendió a USD 3,86 millones, monto superior en 3,6% respecto del monto desembolsado en el año 2018.
115. Por último, en cumplimiento con lo establecido en el Anexo 5 y el Anexo 9 del Contrato de Concesión, LAP debe transferir a CORPAC el 50% de sus ingresos facturados provenientes de la provisión de los servicios de Aterrizaje y Despegue (A/D) y el 20% de los ingresos facturados provenientes de la TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales. Así, el monto por dichos conceptos en el año 2019 fue de USD 44,5 millones, cifra 4,2% superior al reportado en el año anterior.

Tabla 15 Transferencias al Estado Peruano, período 2001-2019
(en millones de USD)

	2001-2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ingresos de operación	1 037,80	203,16	231,20	257,35	271,92	291,76	316,28	346,70	373,38	385,47
Retribución al Estado (46,511%)	404,07	81,81	93,67	104,46	110,79	119,27	129,28	142,18	153,19	158,53
Transferencia a CORPAC	161,62	26,52	28,87	31,87	32,18	34,54	37,47	39,49	42,72	44,53
Aporte por regulación (1%)	10,38	2,03	2,31	2,58	2,74	2,91	3,13	3,49	3,72	3,86
Total transferencias por contrato	576,07	110,36	124,85	138,91	145,71	156,72	169,88	185,16	199,63	206,92
Porcentaje de los ingresos	55,5%	54,3%	54,0%	54,0%	53,6%	53,7%	53,7%	53,4%	53,5%	53,7%

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. ANÁLISIS OPERATIVO DEL AIJCH

VI.1. Calidad al usuario intermedio y final

VI.1.1. Niveles de servicio en el AIJCH

116. 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 14⁶³. 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 que ocupan los pasajeros. El Concesionario debe cumplir tales requisitos durante la operación y mantenimiento de los bienes de la Concesión del AIJCH.
117. En la siguiente tabla se muestran los resultados de las mediciones efectuadas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) del OSITRAN sobre el Nivel de Servicio óptimo IATA al segundo semestre del año 2019, en el caso de las aerolíneas.

Tabla 16 Resultado de la medición del Nivel de Servicio Óptimo de la IATA, en el 2019

SUBSISTEMA DEL TERMINAL		Requisitos Nivel Óptimo IATA (11 Ed)			Medición 2019-II			ESTADO		
		Espacio (m ² /PAX)	Asientos %	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m ² /PAX)	Asientos	Tiempo de espera en cola (min)			
HALL PÚBLICO DE SALIDA		2.0-2.3	15-20	-	*			Óptimo		
CHECK IN	Doméstico/ Internacional	1.3-1.8	-	10-20	0.74 m ²	-	34	Insuficiente		
CONTROL BOARDING PASS	Doméstico	1.0-1.2	-	1-5	1.01 m ²	-	10	Sub-óptimo		
	Internacional	1.0-1.2	-	1-5	2.77 m ²	-	2	Óptimo		
CONTROL SEGURIDAD	Doméstico	1.0-1.2	-	5-10	0.41 m ²	-	8	Sub-óptimo		
	Internacional	1.0-1.2	-	5-10	0.46 m ²	-	9	Sub-óptimo		
	Tránsito	1.0-1.2	-	5-10	2.00 m ²	-	7	Óptimo		
MIGRACIONES SALIDA	Mostradores convencionales	1.0-1.2	-	5-10	2.64 m ²	-	9	Óptimo		
	Egates	1.0-1.2	-	1-5	4.08 m ²	-	4	Óptimo		
MIGRACIONES LLEGADA	Mostradores convencionales	1.0-1.2	-	5-10	1.18 m ²	-	21	Sub-óptimo		
	Puertas electrónicas	1.0-1.2	-	5-10	7.27 m ²	-	21	Sub-óptimo		
SALAS DE EMBARQUE	Doméstico	1.5-2.0	50-70	-	*			Insuficiente		
	Internacional							Óptimo		
SALAS DE RECLAMO DE EQUIPAJE	Doméstico	1.5-1.7	-	Aeronave fuselaje angosto	Primera maleta en cinta**	0	1.84 m ²	-	20	Sub-óptimo
					Última maleta en cinta***				15	
	Internacional	1.5-1.7	-	Aeronave fuselaje ancho	Primera maleta en cinta**	0	0,92	-	4	Insuficiente
					Última maleta en cinta***				25	
ADUANAS		1.3-1.8	-	1-5	*			Óptimo		
HALL DE LLEGADAS	Doméstico	2.0-2.3	15-20	-	*			Óptimo		
	Internacional	2.0-2.3	15-20	-	*			Óptimo		

Nota:

* Evaluación cualitativa en base a la experiencia de expertos IATA.

** Tiempo medido respecto al primer pasajero en cinta.

*** Tiempo medido respecto a la primera maleta en cinta.

Fuente y elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

⁶³ 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.

118. Como se aprecia, según las mediciones efectuadas, se cumplieron los requisitos asociados a los subsistemas de *hall* público de salida, control de *Boarding pass* internacional, control de seguridad de pasajeros en tránsito, migraciones (salidas), salas de embarque internacional, aduanas, y *hall* de llegadas de vuelos domésticos e internacionales. No obstante, en el caso de los indicadores relacionados a las áreas de *check-in*, las salas de embarque de vuelos domésticos y las salas de reclamo de equipaje internacional, han sido calificadas como insuficientes para el cumplimiento de los requisitos establecidos por la IATA.

VI.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios

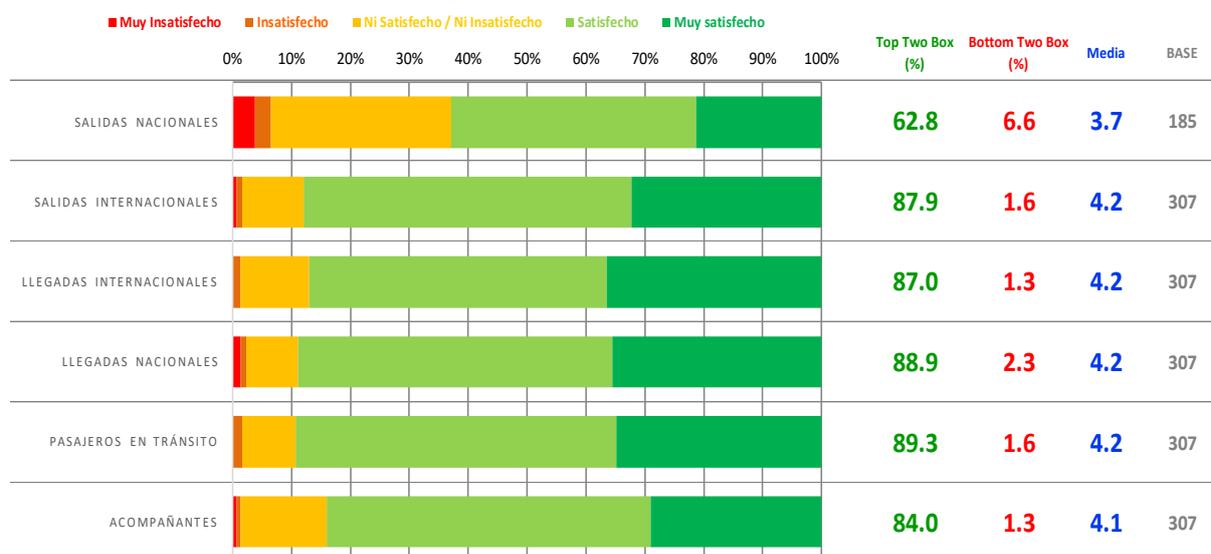
119. De conformidad con el numeral 4 del anexo 14 del Contrato de Concesión, el Concesionario realiza semestralmente encuestas entre los pasajeros, visitantes y demás usuarios del AIJCh, a fin de establecer el grado de satisfacción de éstos por los servicios que se prestan. A continuación, se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Pasajeros y Acompañantes 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 durante el mes de noviembre de 2019.

- Pasajeros y acompañantes

120. La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 307 pasajeros y acompañantes, con un margen de error de 5,6%. Dicha muestra fue clasificada en 6 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 (tránsito) y (vi) Acompañantes. 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.

121. Los resultados del nivel de satisfacción general con el AIJCh se presentan en el siguiente gráfico. De acuerdo con la forma de medición del nivel de satisfacción, los resultados generales muestran que, en promedio, los pasajeros y acompañantes 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 llegadas nacionales y en tránsito los cuales se encontraron satisfechos y muy satisfechos.

Gráfico 14 Nivel de satisfacción general de pasajeros y acompañantes con el AIJCh, por segmentos, año 2019



Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCh. Noviembre 2019.

122. Cabe resaltar que, la encuesta también recoge información sobre las principales sugerencias de los pasajeros y acompañantes para un mejor servicio. Como se aprecia en el siguiente gráfico, cerca del 12,1% de los pasajeros y acompañantes entrevistados coincidieron en la necesidad de ampliar/modernizar la infraestructura del aeropuerto, mientras que el 10,7% sugirieron la implementación de mayor cantidad de servicios higiénicos y de mayor calidad. Entre otras sugerencias se encuentran implementar mayores puntos de carga para aparatos electrónicos (9,1%), optimizar el flujo y orden en los diversos procesos (8,1%), habilitar wifi ilimitado (7,8%), entre otros.

Gráfico 15 Principales sugerencias de pasajeros y acompañantes indicadas en la encuesta de satisfacción, año 2019



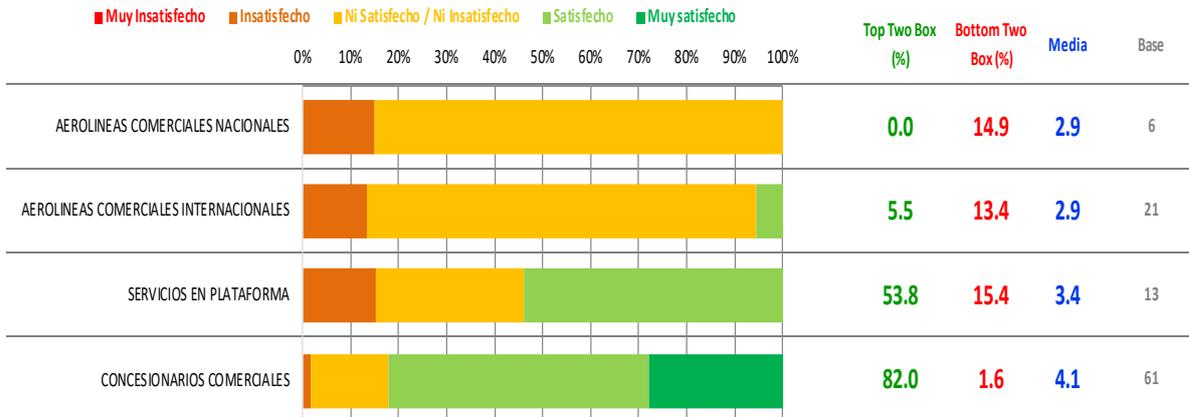
Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCh. Noviembre 2019.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Aerolíneas y concesionarios

123. La encuesta también se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales nacionales e internacionales (27), aerolíneas cargueras (4), aerolíneas de servicios en plataforma (13), concesionarios comerciales (61), siendo un total de 105 los encuestados. La encuesta emplea la misma escala de puntuación que la encuesta de pasajeros y acompañantes 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.

124. Los resultados generales sobre el nivel de satisfacción con el AIJCh se presentan en el siguiente gráfico. 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 ni satisfechos ni insatisfechos con el AIJCh. Cabe resaltar que, los usuarios intermedios que reportaron un mayor nivel de satisfacción fueron los concesionarios comerciales y las empresas de servicios en plataforma, los cuales reportaron un nivel de satisfacción de 82,0% y 53,8%, respectivamente. Por el contrario, las aerolíneas comerciales nacionales e internacionales se mostraron muy insatisfechas e insatisfechas en un 14,9% y 13,4%, respectivamente.

Gráfico 16 Nivel de satisfacción general de aerolíneas y concesionarios con el AIJCh, por segmentos, año 2019



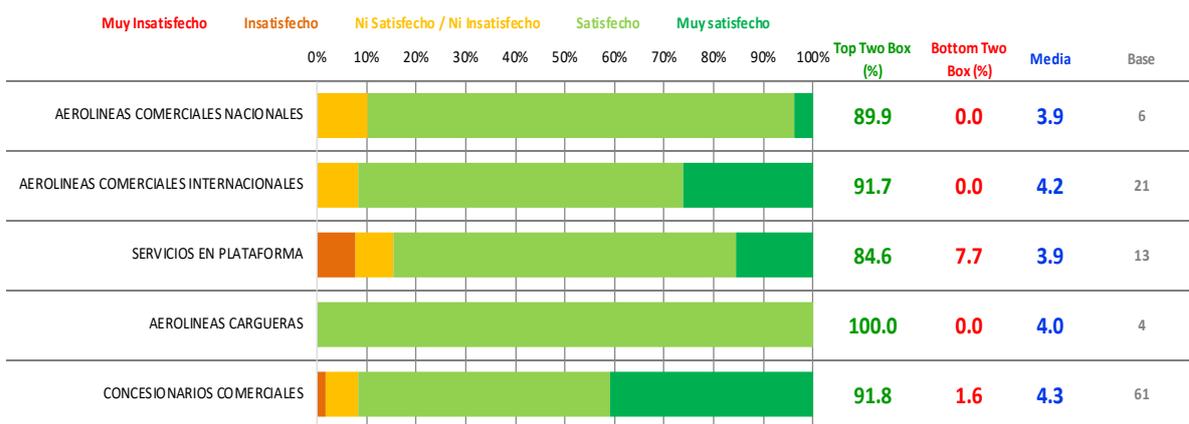
Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCh. Noviembre 2019.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

125. Cabe resaltar que, entre las razones de insatisfacción con el AIJCH de las aerolíneas comerciales, resaltan las siguientes:

- Mala ubicación de los almacenes en el terminal
- Falta de espacio suficiente para los almacenes
- Poco mantenimiento del sistema de fajas
- Problemas con la información en monitores y paneles FIDS del *check-in*
- Mala coordinación en el sistema de fajas
- Problemas en la coordinación oportuna de las salas de embarque (cambios constantes de salas)
- Demoras en el tiempo de respuesta para abrir y cerrar puertas en el corredor estéril y salas de embarque

126. 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 gráfico.

Gráfico 17 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP



Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCH. Noviembre 2019.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

127. 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, las aerolíneas cargueras y los concesionarios comerciales mantuvieron una relación calificada en un 100% y 91,8%, respectivamente.

VI.2. Reclamos

128. De acuerdo con la información del Registro mensual de Reclamos enviado por LAP, durante el año 2019 se presentaron 843 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa un incremento de 3,9% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Del total de reclamos presentados, el 86,5% estuvieron asociados a la calidad y la oportuna prestación de los servicios, mientras que el 8,8% estuvo asociado a temas de información proporcionada a los usuarios. Asimismo, se presentaron reclamos respecto a daños y pérdidas en perjuicio de los usuarios (4,6%).

Tabla 17 Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2019

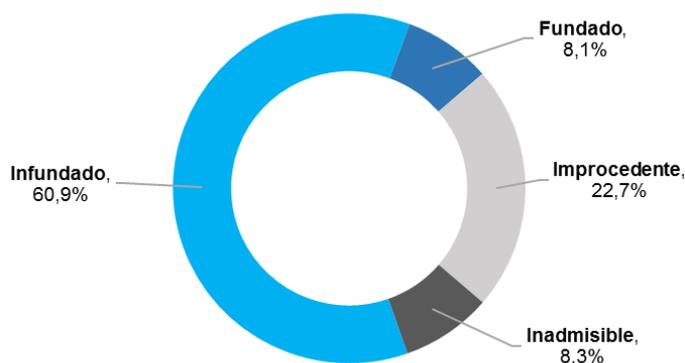
Materia	Part. %
Calidad y oportuna prestación del servicio	86,5%
Información proporcionada a los usuarios	8,8%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	4,6%
Otros	0,1%
Total	100,0%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

129. Cabe resaltar que, del total de reclamos presentados en el año 2019, de acuerdo con el estado final consignado en el Registro mensual de LAP, 829 reclamos se han tipificado, 12 reclamos se encuentran pendientes de resolución y se presentaron 2 desistimientos.
130. Así, de acuerdo con el estado de la resolución, de los 829 reclamos tipificados, 505 reclamos fueron declarados infundados, 188 reclamos fueron declarados improcedentes, 69 reclamos fueron declarados inadmisibles y 67 reclamos fueron declarados fundados.

Gráfico 18 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2019
(en porcentajes)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

131. Cabe mencionar que, del total de reclamos resueltos declarados fundados en el 2019, la mayor parte estuvieron relacionados con la calidad y la oportuna prestación del servicio, los cuales representaron el 76,1%.

VII. ANÁLISIS FINANCIERO DE LA EMPRESA

VII.1. Análisis de los Estados Financieros

VII.1.1. Estado de Resultados Integrales

132. El estado de resultados de la empresa muestra que en el ejercicio 2019 los ingresos brutos totales ascendieron a USD 488,0 millones, significando un incremento de USD 64,8 millones (+15,3%) respecto al ejercicio anterior, los cuales se componen de ingresos de operación y de ingresos por construcción.
133. Así, durante el ejercicio 2019, los ingresos de operación ascendieron a USD 388,5 millones, registrándose un incremento de USD 15,1 millones (+4,0%) respecto al ejercicio 2018, mientras que los ingresos por construcción ascendieron a USD 99,6 millones, significando un incremento de USD 49,8 millones (+99,9%) respecto al ejercicio 2018.
134. Es necesario señalar que los ingresos de construcción corresponden a la ejecución de las inversiones efectuadas por la sociedad concesionaria en el ejercicio 2019, 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 de la empresa en el ejercicio 2019.
135. Por otro lado, respecto al pago de la retribución al Estado Peruano, en el ejercicio 2019, esta ascendió a USD 158,5 millones, representando el 40,8% de los ingresos de operación de la concesión y significando un incremento de USD 5,3 millones (+3,5%) respecto al ejercicio 2018, el cual se explica por el incremento de los ingresos de operación de la concesión.
136. Entre tanto, con relación a los pagos efectuados a CORPAC como contraprestación por los servicios de aeronavegación que dicha empresa presta en el AIJCh, en el ejercicio 2019 estos ascendieron a USD 44,5 millones, representando el 11,5% de los ingresos de operación de la concesión y significando un incremento de USD 2,1 millones (+4,9%) respecto al ejercicio 2018, siendo dicho incremento explicado por los mayores de los ingresos facturados de los servicios de aterrizaje y despegue, y TUUA internacional.
137. Los gastos operativos de la empresa en el ejercicio 2019 ascendieron a USD 58,0 millones, significando un incremento de USD 4,6 millones (+8,6%) respecto al ejercicio 2018, y representando el 14,9% de los ingresos de operación del año 2019. Por su parte, los gastos generales, en el ejercicio 2019, ascendieron a USD 10,8 millones, lo cual significó un incremento de USD 2,0 millones (+22,4%) respecto al ejercicio 2018, siendo dicho concepto de gasto alrededor del 2,8% de los ingresos de operación. Así, tanto el incremento de los gastos operativos como el de los gastos generales está asociado al incremento del volumen de operaciones y también al incremento de las actividades de construcción; en ese sentido, se observó además que el número de empleados se incrementó en 16,4%, al pasar de 487 empleados en el ejercicio 2018 a 567 en el ejercicio 2019.
138. Como resultado de la diferencia entre los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2019, la utilidad de operación ascendió a USD 116,6 millones, lo cual representa el 30% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 1,1 millones (+0,9%) respecto al ejercicio 2018.
139. Por otra parte, con relación a los ingresos financieros en el ejercicio 2019, estos ascendieron a USD 4,7 millones, lo cual representa el 1,2% de los ingresos de operación, y supone un incremento de USD 1,4 millones (+40,7%) respecto al ejercicio 2018. El incremento de los ingresos financieros es explicado principalmente por un incremento en las tasas de interés que remuneran los depósitos a plazo fijo en los que la empresa invierte sus excedentes de liquidez; así, durante el ejercicio 2018 el saldo de depósitos a plazo ascendió a USD 177,8 millones, mientras que, en el ejercicio 2019, dicho saldo ascendió a USD 174,0 millones.

140. Si bien durante los ejercicios 2019 y 2018 la empresa no mantiene pasivos financieros ni de corto ni de largo plazo, es necesario señalar que, si mantiene otros pasivos financieros, los cuales son medidos al costo amortizado, y cuyos gastos financieros en el ejercicio 2019 sólo representaron el 0,1% de los ingresos de operación. Asimismo, la diferencia de cambio neta de la empresa, en el ejercicio 2019 ascendió a USD 412 mil a favor de la empresa (en contraste con la pérdida neta de USD 1,1 millones registrada en el ejercicio 2018).
141. Considerando lo indicado en los puntos anteriores, la utilidad neta en el ejercicio 2019 ascendió a USD 94,3 millones, lo cual representa el 24,3% de los ingresos de operación de dicho ejercicio y supone un incremento de USD 2,4 millones (+2,6%) respecto al ejercicio 2018.

Tabla 18 Estado de Resultados de LAP, periodo 2018 – 2019
(En miles de USD)

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2019	2018	2019 / 2018	
Ingresos de operación	388 458	373 376	100,0%	100,0%	4,0%	15 082
Ingresos por construcción	99 571	49 805	25,6%	13,3%	99,9%	49 766
Ingresos brutos totales	488 029	423 181	125,6%	113,3%	15,3%	64 848
Retribución por concesión al Estado Peruano	(158 531)	(153 195)	-40,8%	-41,0%	3,5%	(5 336)
Retribución a Corpac	(44 529)	(42 447)	-11,5%	-11,4%	4,9%	(2 082)
Costo de los ingresos por construcción	(99 571)	(49 805)	-25,6%	-13,3%	99,9%	(49 766)
Total ingresos netos	185 398	177 734	47,7%	47,6%	4,3%	7 664
Gastos operativos	(57 988)	(53 375)	-14,9%	-14,3%	8,6%	(4 613)
Gastos generales	(10 833)	(8 850)	-2,8%	-2,4%	22,4%	(1 983)
Utilidad de operación	116 577	115 509	30,0%	30,9%	0,9%	1 068
Gastos financieros	(566)	(43)	-0,1%	0,0%	1216,3%	(523)
Ingresos financieros	4 743	3 371	1,2%	0,9%	40,7%	1 372
Diferencia de cambio	412	(1 093)	0,1%	-0,3%	-137,7%	1 505
Otros, neto	(17)	7	0%	0%	-342,9%	(24)
Utilidad antes de impuesto a la renta	121 149	117 751	31,2%	31,5%	2,9%	3 398
Impuesto a la renta	(26 813)	(25 827)	-7%	-7%	3,8%	(986)
Utilidad (pérdida) neta del año	94 336	91 924	24%	25%	2,6%	2 412

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

142. Cabe señalar que en el caso de los ingresos de operación, el incremento registrado de 5,21% respecto al ejercicio 2018 se sustenta principalmente en el mayor tráfico de pasajeros y aeronaves en el AIJCh durante el 2019, lo cual se puede apreciar al analizar las cifras de ingresos de los servicios demandados por dicho tráfico, como por ejemplo la TUUA nacional e internacional o el servicio de aterrizaje y despegue, tal como se detalla en la tabla N° 19.
143. Sobre el particular, durante el ejercicio 2019, los ingresos de operación fueron de USD 388,5 millones, de los cuales los ingresos aeronáuticos ascendieron a USD 279,1 millones, lo cual representa el 71,9% de los ingresos operativos y supone un incremento de USD 7,4 millones (+2,7%) respecto al ejercicio 2018. Dentro de esta categoría de ingresos, la TUUA nacional e internacional asciende a USD 166,0 millones, lo cual representa alrededor del 59% de los ingresos aeronáuticos y supone un incremento de USD 3,6 millones (2,2%) respecto al ejercicio 2018. Por otro lado, los ingresos por Aterrizaje y Despegue ascendieron a USD 44,7 millones, esto es, un incremento de USD 853 mil (+1,9%) respecto al ejercicio 2018, representando cerca del 16% de los ingresos aeronáuticos.

Tabla 19 Ingresos operativos de LAP, periodo 2018 – 2019
(En miles de USD)

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2019	2018	2019 / 2018	
Aeronáuticos						
TUUA nacional e internacional	165 974	162 416	42,7%	43,5%	2,2%	3 558
Aterrizaje y despegue	44 683	43 830	11,5%	11,7%	1,9%	853
Comisión por venta de combustible a aeronaves	28 536	27 324	7,3%	7,3%	4,4%	1 212
Puentes de abordaje de pasajeros	17 634	16 723	4,5%	4,5%	5,4%	911
Rampa	11 468	10 852	3,0%	2,9%	5,7%	616
Carga	6 364	6 775	1,6%	1,8%	-6,1%	(411)
Estacionamiento de aeronaves	3 650	3 594	0,9%	1,0%	1,6%	56
Otros	839	201	0,2%	0,1%	317,4%	638
Sub total	279 148	271 715	71,9%	72,8%	2,7%	7 433
Comerciales						
Duty free	26 854	25 532	6,9%	6,8%	5,2%	1 322
Comidas y bebidas	13 446	12 343	3,5%	3,3%	8,9%	1 103
Salones VIP	10 272	9 673	2,6%	2,6%	6,2%	599
<i>Retail</i>	10 021	9 424	2,6%	2,5%	6,3%	597
Estacionamiento vehicular	9 451	9 227	2,4%	2,5%	2,4%	224
Publicidad	4 649	4 228	1,2%	1,1%	10,0%	421
Transporte terrestre de pasajeros	3 533	3 581	0,9%	1,0%	-1,3%	(48)
Servicios financieros	2 321	1 287	0,6%	0,3%	80,3%	1 034
Otros	9 337	8 551	2,4%	2,3%	9,2%	786
Sub total	89 884	83 846	23,1%	22,5%	7,2%	6 038
Aviación						
Almacenes	3 890	3 432	1,0%	0,9%	13,3%	458
Alquileres	6 026	6 190	1,6%	1,7%	-2,6%	(164)
Catering	4 895	4 367	1,3%	1,2%	12,1%	528
Otros servicios de aviación	3 412	2 601	0,9%	0,7%	31,2%	811
Sub total	18 223	16 590	4,7%	4,4%	9,8%	1 633
Otros ingresos	1 203	1 225	0,3%	0,3%	-1,8%	(22)
Total	388 458	373 376	100,0%	100,0%	4,0%	15 082

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

144. Por otro lado, como se puede observar en la tabla anterior, en el ejercicio 2019 los ingresos comerciales ascendieron a USD 89,9 millones, lo cual significó un incremento de USD 6,0 millones (+7,2%) respecto al ejercicio 2018, siendo dicha categoría de ingresos alrededor del 23,1% de los ingresos de operación. Al respecto, dentro de esta categoría, la mayor participación corresponde a los ingresos por *Duty free* que ascendieron a USD 26,9 millones, esto es, cerca del 30% de los ingresos comerciales, y que supuso un incremento de USD 1,3 millones (+5,2%) respecto al ejercicio 2018. Le siguen en importancia los ingresos que provienen de las empresas que comercian con comidas y bebidas dentro del terminal aéreo, en cuyo caso se generaron ingresos por USD 13,5 millones, representando el 15% de los ingresos comerciales, lo cual supone un incremento de USD 1,1 millones (+8,9%) respecto al ejercicio 2018.
145. Por su parte, durante el año 2019 los ingresos de aviación ascendieron a USD 18,2 millones, representando el 4,7% de los ingresos de operación, lo cual significó un incremento de USD 1,6 millones (+9,8%) respecto al ejercicio 2018. Sobre el particular, dentro de esta categoría, los ingresos por alquileres ascendieron a USD 6,0 millones, lo cual representa el 33% de los ingresos

de aviación y supone una disminución de USD 164 mil (+2,6%) respecto al ejercicio 2018; lo sigue en importancia el servicio de catering, el cual generó ingresos por USD 4,9 millones, representando el 27% de los ingresos de aviación, y mostrando un incremento de USD 528 mil (+12,1%) respecto al ejercicio 2018.

146. En lo referente al EBITDA⁶⁴ de la empresa, el cual es un indicador que brinda una estimación del flujo de caja operativo, en la siguiente tabla se muestran los valores obtenidos para el ejercicio 2019. Al respecto, para dicho año, el EBITDA ascendió a USD 128,4 millones, lo cual significa una disminución de USD 214 mil (-0,2%) respecto al ejercicio 2018. No obstante, dada la magnitud de la disminución, se aprecia que el valor del EBITDA se ha mantenido casi invariable entre dichos años, ello a pesar de que durante el ejercicio 2019 la empresa ha asumido mayores costos de operación y de que el nivel de amortización ha disminuido respecto al ejercicio 2018.

Tabla 20 EBITDA de LAP, periodo 2018 – 2019
(En miles de USD)

	2019	2018	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2019	2018	2019 / 2018	
Utilidad Operativa	116 577	115 509	90,8%	89,8%	0,9%	1 068
Depreciación	1 845	1 647	1,4%	1,3%	12,0%	198
Amortización	9 985	11 465	7,8%	8,9%	-12,9%	-1 480
EBITDA	128 407	128 621	100%	100%	-0,2%	(214)

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

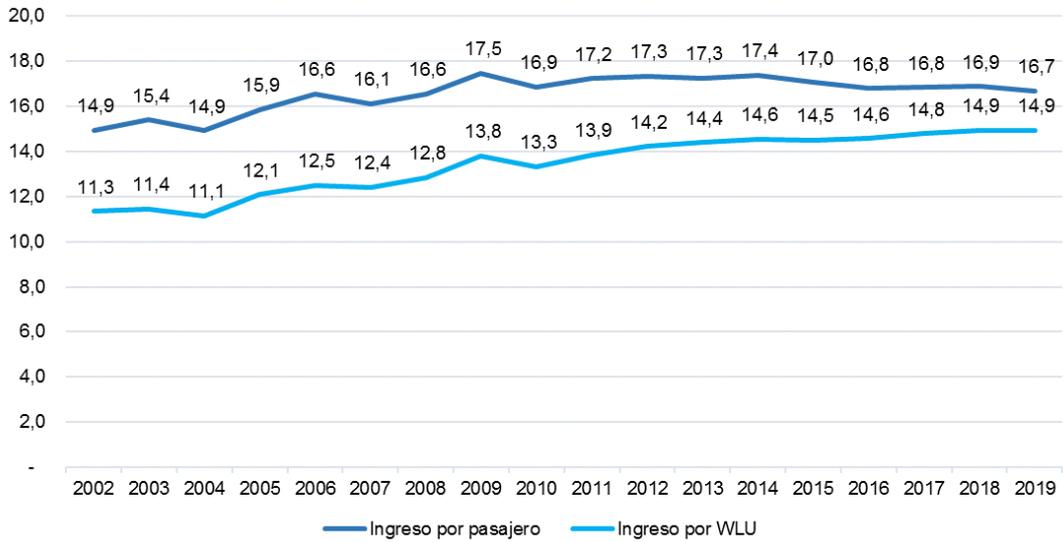
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

147. Así, a la luz de la información analizada del estado de resultados integrales, es posible afirmar que en el ejercicio 2019 la empresa ha obtenido una utilidad neta de USD 94,3 millones, lo cual supone un incremento de USD 2,4 millones (+2,6%) respecto al ejercicio 2018. Este crecimiento es explicado principalmente por: i) el incremento de los ingresos financieros de la empresa, considerando que mantiene elevados niveles de liquidez, y ii) el aumento de la utilidad operativa en 0,9% respecto de lo observado en el 2018.
148. Sobre el particular, si bien los ingresos de operación en el ejercicio 2019 se incrementaron en 4,0%, el menor crecimiento de la utilidad operativa (+0,9%) se explica por un incremento de los gastos operativos y gastos generales de la empresa, los cuales están asociados principalmente al aumento de las operaciones del aeropuerto y a las actividades de construcción que se iniciaron en el ejercicio 2018.
149. Finalmente, en términos de desempeño comercial, durante el año 2019, el ingreso operativo por pasajero en el AIJCh, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario, alcanzó un nivel de USD 16,7, cifra inferior a la observada el año anterior (-1,1%). Por su parte, los ingresos por WLU⁶⁵ registraron un nivel de USD 14,9, monto similar al observado en el 2018.
150. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del ingreso promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2002 - 2019. Al respecto, nótese que la evolución que viene mostrando el ingreso promedio durante los últimos años 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.

⁶⁴ EBITDA por sus siglas en inglés: Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization, es calculado como Utilidad Operativa más Depreciación y Amortización.

⁶⁵ Weight Load Unit, medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre la carga y los pasajeros: 100 kg = 1 pasajero.

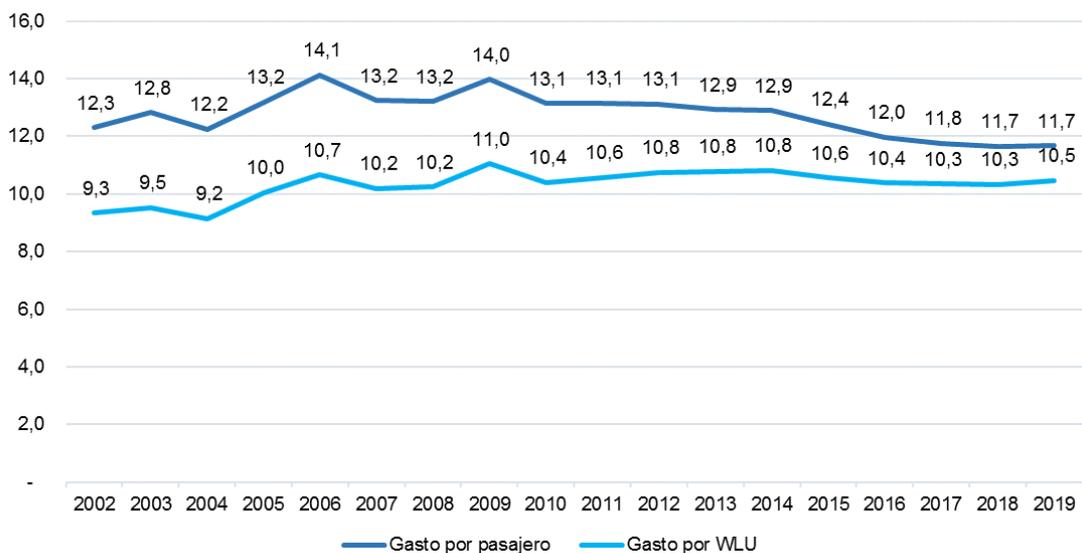
Gráfico 19 Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2019
(en USD)



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

151. Por su parte, el costo operativo total por pasajero (sin considerar gastos financieros) durante el año 2019 ascendió a USD 11,7, cifra similar a la registrada en el año anterior. Del mismo modo, el costo por WLU alcanzó los USD 10,5, cifra que representó un incremento de 1,3% respecto del año anterior. Este comportamiento es atribuible a la variación de los gastos ejecutados por el concesionario (5,4%) en mayor magnitud que el tráfico de pasajeros (5,2%) y WLU (4,0%).
152. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del costo promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2002 - 2019. Al respecto, nótese la tendencia decreciente presentada en los últimos años, la cual se explica 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.

Gráfico 20 Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2005-2019
(en USD)



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

153. De este modo, durante el año 2019, 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.

VII.1.2. Estado de Situación Financiera

154. Del análisis del estado de situación financiera de LAP, correspondiente al ejercicio 2019, se observa que el valor del activo total de la empresa ascendió a USD 603,9 millones, lo cual supone un incremento de USD 107,3 millones (+22%) respecto al ejercicio 2018. Este crecimiento es explicado por el aumento de USD 93,4 millones (+32%) del valor del activo no corriente y de USD 13,9 millones (+7%) en el caso del valor del activo corriente. En las siguientes tablas se presentan tanto el estado de situación financiera de LAP de los ejercicios 2018 y 2019 como el análisis vertical y horizontal de dicho estado financiero.
155. Sobre el particular, en cuanto al activo no corriente, al cierre del ejercicio 2019 se observa que su valor ascendió a USD 389,7 millones, lo cual representó el 65% del activo total y significó un crecimiento de USD 93,4 millones (+32%) respecto al ejercicio 2018. Dicho crecimiento es explicado principalmente por el crecimiento del activo intangible, el cual, en el ejercicio 2019, ascendió a USD 358,6 millones, representando el 59% del activo total, lo cual significó un crecimiento de USD 90,6 millones (+34%) respecto al ejercicio 2018. Es necesario indicar que la cuenta activo intangible aumentó, principalmente, por la ejecución de inversiones que la empresa viene realizando en los ejercicios 2018 y 2019.

Tabla 21 Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2018 – 2019
(En miles de USD)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
ACTIVO CORRIENTE	214 273	200 354	PASIVO CORRIENTE	96 703	82 719
Efectivo y equivalente de efectivo	179 367	181 142	Cuentas por pagar comerciales	23 715	16 702
Cuentas por cobrar comerciales	14 828	9 516	Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	45 659	41 978
Otras cuentas por cobrar	13 966	5 208	Imp., remunerac. y otras ctas. por pagar	21 132	19 544
Existencias	1 219	1 148	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	561	118
Gastos contratados por anticipado	4 893	3 340	Ingresos diferidos	5 636	4 377
			PASIVO NO CORRIENTE	3 411	4 408
			Ingresos diferidos	3 411	4 408
ACTIVO NO CORRIENTE	389 670	296 266	TOTAL PASIVO	100 114	87 127
Otras cuentas por cobrar	4 031	4 031	PATRIMONIO NETO	503 829	409 493
Gastos pagados por anticipado	1 587	2 050	Capital social	67 016	67 016
Equipo y unidades de transporte	13 133	9 819	Resultados acumulados	436 813	342 477
Intangibles	358 580	267 991	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	603 943	496 620
Impuesto a la renta diferido	12 339	12 375			
TOTAL ACTIVO	603 943	496 620			

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

Tabla 22 Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, periodo 2018 – 2019
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		2019 / 2018	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		2019 / 2018
	2019	2018			2019	2018	
ACTIVO CORRIENTE	35%	40%	7%	PASIVO CORRIENTE	16%	17%	17%
Efectivo y equivalente de efectivo	30%	36%	-1%	Cuentas por pagar comerciales	4%	3%	42%
Cuentas por cobrar comerciales	2%	2%	56%	Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	8%	8%	9%
Otras cuentas por cobrar	2%	1%	168%	Imp., remunerac. y otras ctas. por pagar	3%	4%	8%
Exitencias	0%	0%	6%	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	0%	0%	375%
Gastos contratados por anticipado	1%	1%	46%	Ingresos diferidos	1%	1%	29%
				PASIVO NO CORRIENTE	1%	1%	-23%
				Ingresos diferidos	1%	1%	-23%
ACTIVO NO CORRIENTE	65%	60%	32%	TOTAL PASIVO	17%	18%	15%
Otras cuentas por cobrar	1%	1%	0%	PATRIMONIO NETO	83%	82%	23%
Gastos pagados por anticipado	0%	0%	-23%	Capital social	11%	13%	0%
Equipo y unidades de transporte	2%	2%	34%	Resultados acumulados	72%	69%	28%
Intangibles	59%	54%	34%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	22%
Impuesto a la renta diferido	2%	2%	0%				
TOTAL ACTIVO	100%	100%	22%				

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

156. Por su parte, el activo corriente en el ejercicio 2019, ascendió a USD 214,3 millones, lo cual representa el 35% del activo total y supone un incremento de USD 13,9 millones (+7%) respecto al ejercicio 2018. La principal partida que explica el crecimiento del activo corriente es Otras cuentas por cobrar, la cual, en ejercicio 2019 ascendió a cerca de USD 14,0 millones, representando el 2% del activo total, lo cual supuso un incremento de USD 8,8 millones (+168%) respecto al ejercicio 2018. Es necesario indicar que esta partida registra principalmente las cuentas por cobrar al Estado Peruano por gastos incurridos en la remediación ambiental y obras de alcantarillado que se deducirán del pago de la retribución al Estado Peruano.
157. En línea con lo anterior, la segunda partida que explica el crecimiento del activo corriente en el ejercicio 2019, es la de Cuentas por cobrar comerciales, la cual ascendió a USD 14,8 millones, lo cual representa el 2% del activo total y supone un crecimiento de USD 5,3 millones (+56%) respecto al ejercicio 2018. Dicho crecimiento es explicado, principalmente, por el aumento de las cuentas por cobrar comerciales por vencer de la empresa.
158. Si bien en el ejercicio 2019, la partida Efectivo y equivalente de efectivo ha disminuido en USD 1,8 millones (-1%) respecto al ejercicio 2018, es la más representativa de la cuenta de activo corriente, ascendiendo a USD 179,4 millones en el cierre del ejercicio 2019, lo cual representó el 30% del activo total. De esta cifra, alrededor de USD 174,1 millones corresponden a inversiones en depósitos a plazo por parte de LAP.
159. Por otro lado, en el ejercicio 2019 el pasivo total ascendió USD 100,1 millones, representando el 17% del activo total y significando un incremento de USD 13,0 millones (+15%) respecto al ejercicio 2018. Esta variación neta es explicada por un aumento del pasivo corriente de USD 14,0 millones (+17%) y por una disminución del pasivo no corriente de USD 1,0 millón (-23%).
160. Así, el pasivo corriente ascendió a USD 96,7 millones al cierre del ejercicio 2019, lo cual significó un crecimiento de USD 14,0 millones (+17%) respecto al ejercicio 2018. Dicho crecimiento del pasivo corriente es explicado principalmente por las cuentas por pagar comerciales, las cuales ascendieron a USD 23,7 millones, esto es, USD 7,0 millones por encima de lo registrado al cierre del ejercicio 2018 (+42%). Por otro lado, las cuentas por pagar al Ositrán y a Corpac, en el ejercicio 2019, ascendieron a USD 45,7 millones, significando un incremento de USD 3,7 millones (+9%) respecto al ejercicio 2018. En general, el crecimiento del pasivo corriente está asociado al aumento del nivel de operaciones y a la ejecución de inversiones de la empresa.

-
161. Al igual que en el ejercicio anterior, al cierre del ejercicio 2019, la empresa no registra deuda financiera de corto ni de largo plazo. En ese sentido, en el ejercicio 2019 el pasivo no corriente de la empresa está constituido por la cuenta ingresos diferidos, la cual asciende a USD 3,4 millones, esto es, alrededor del 3% del pasivo total.
162. Por otra parte, respecto a la cuenta de patrimonio neto, en el ejercicio 2019, esta ascendió a USD 503,8 millones, lo cual representó el 83% del activo total y significó un incremento de USD 94,3 millones (+23%) respecto al ejercicio 2018. El crecimiento del patrimonio neto es explicado por el crecimiento de la cuenta Resultados acumulados, la cual, al cierre del ejercicio 2019, ascendió a USD 436,8 millones, representando el 72% del activo total y significando un incremento de USD 94,3 millones (+28%) respecto al ejercicio 2018. Cabe señalar que este crecimiento es explicado tanto por la generación de utilidades en el ejercicio 2019 como por el hecho de que en dicho ejercicio no se pagaron dividendos.
163. A la luz de la información analizada del estado de situación financiera, se aprecia que la empresa presenta elevados niveles de solvencia financiera. Así, el activo total se incrementó en USD 107,3 millones, lo cual es explicado principalmente por el aumento del activo intangible de USD 90,6 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), toda vez que la empresa no tiene deuda financiera ni de corto ni de largo plazo, y dispone de elevados niveles de liquidez para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. Cabe indicar que el saldo de efectivo y sus equivalentes asciende a USD 179,3 millones, lo cual es equivalente al 30% del activo total.

VII.2. Análisis de los indicadores financieros

VII.2.1. Ratios de liquidez

164. En los ejercicios 2019 y 2018, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica⁶⁶, prueba ácida⁶⁷ y liquidez absoluta⁶⁸, lo cual significa que en dichos periodos la empresa dispone de recursos de corto plazo suficientes para cubrir sus obligaciones corrientes.
165. Si bien en los ejercicios 2019 y 2018, los ratios de liquidez son superiores 1,00, en el ejercicio 2019 se experimenta una disminución respecto al ejercicio 2018. Esto se explica debido al incremento del pasivo corriente, dado que la empresa viene ejecutando inversiones (costos de ejecución de mejora de infraestructura del aeropuerto) con el consiguiente incremento de sus obligaciones de corto plazo.
166. Así, el ratio de liquidez clásica disminuye de 2,42 a 2,22, mientras que el ratio de prueba ácida cae de 2,37 a 2,15 y el ratio de liquidez absoluta cae de 2,19 a 1,85. Es decir, en el ejercicio 2019, por cada dólar de pasivo corriente existe USD 2,22 de activo corriente como respaldo, USD 2,15 de activo corriente neto de existencias y gastos pagados por anticipado como respaldo y USD 1,85 de saldo de efectivo y equivalentes de efectivo como respaldo. El ratio de liquidez absoluta también indica que la cuenta efectivo y equivalente de efectivo por si sola permite respaldar el total del activo corriente.

⁶⁶ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

⁶⁷ Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado).

⁶⁸ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.

Tabla 23 Ratios de liquidez de LAP, periodo 2018 – 2019

Ratios	2019	2018
Liquidez clásica	2,22	2,42
Prueba ácida	2,15	2,37
Liquidez absoluta	1,85	2,19
Capital de Trabajo	117 570	117 635
Rotación K	3,30	3,17

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

167. Por otro lado, el ratio de rotación de capital de trabajo⁶⁹ (rotación K) muestra un mayor nivel de eficiencia del capital de trabajo en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018, puesto que por cada dólar de capital de trabajo, en el ejercicio 2019, corresponde USD 3,30 de ingresos operativos, mientras que en el ejercicio 2018, por cada dólar de capital de trabajo, corresponde USD 3,17 de ingresos operativos. Esto se debe a que el capital de trabajo se mantuvo relativamente invariante en torno a los USD 117,6 millones en ambos ejercicios; sin embargo, los ingresos operativos de la empresa se incrementaron.

VII.2.2. Ratios de endeudamiento financiero

168. En los ejercicios 2019 y 2018, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio⁷⁰, Endeudamiento del Activo⁷¹, Calidad de la Deuda⁷² e Índice de Solvencia⁷³, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa es bajo. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera se aprecia que la deuda es principalmente de corto plazo (pasivo corriente) y que la empresa no posee deuda financiera de largo plazo.
169. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2019 que por cada USD 19,9 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio, lo cual denota un bajo nivel de apalancamiento de la empresa. Asimismo, respecto al ejercicio 2018 se experimenta una disminución, puesto que en el ejercicio 2018 por cada USD 21,3 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio.
170. En cuanto al ratio de endeudamiento de activo, este disminuye en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018; así, el activo total en el ejercicio 2019 es financiado en un 16,6% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2018 el valor de este ratio fue de 17,5%, lo cual denota un aumento del financiamiento del activo con recursos propios (menor financiamiento con recursos de terceros).
171. El ratio de calidad de la deuda muestra que, para el ejercicio 2019, el 96,6% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), mientras que para el ejercicio 2018 dicho indicador fue de 94,9% en el ejercicio 2018, lo cual indica que la deuda total es representada mayoritariamente por el pasivo de corto plazo, y el endeudamiento de corto plazo ha aumentado respecto al ejercicio 2018.
172. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2019 muestra que por cada dólar de pasivo total corresponde USD 6 de activo total; así, cuanto más alto es el indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa. Cabe señalar que para el ejercicio 2018 este indicador fue de 5,7,

⁶⁹ Calculado como Ingresos Operativos / Capital de Trabajo, a su vez, Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

⁷⁰ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

⁷¹ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

⁷² Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

⁷³ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

con lo cual se desprende que en el ejercicio 2019 hay una mayor solvencia de la empresa medida en términos de este ratio.

Tabla 24 Ratios de endeudamiento de LAP, periodo 2018 – 2019

Ratios	2019	2018
Deuda - Patrimonio	19,9%	21,3%
Endeudamiento del Activo	16,6%	17,5%
Calidad de la Deuda	96,6%	94,9%
Índice de Solvencia	6,0	5,7

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

VII.2.3. Ratios de rentabilidad

173. 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. Como se puede observar en la siguiente tabla, el margen bruto⁷⁴ se ha mantenido estable puesto que en el ejercicio 2019 asciende a 47,7% y en el ejercicio 2018 asciende a 47,6%; por otro lado, respecto al margen operativo⁷⁵, este disminuye ligeramente de 30,9% en el 2018 a 30,0% en el 2019.

Tabla 25 Ratios de rentabilidad de LAP, periodo 2018 – 2019

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	47,7%	47,6%
Margen Operativo	30,0%	30,9%
Margen Neto	24,3%	24,6%
Margen EBITDA	33,1%	34,4%
ROE	18,7%	22,4%
ROA	15,6%	18,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

174. Los indicadores obtenidos para el ejercicio 2019 se deben a que el incremento de ingresos ha sido compensado con el incremento de los gastos operativos y de los gastos generales. De igual forma, el margen neto⁷⁶ presenta una relativa disminución; así, en 2018 asciende a 24,6% y en el 2019 asciende a 24,3%, lo cual muestra que, en 2019, por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtiene USD 24,3 de utilidad neta.
175. El margen EBITDA⁷⁷ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2019, el margen de EBITDA es de 33,1%, y en el ejercicio 2018 es de 34,4%. Cabe indicar que estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
176. Por su parte, el ROE⁷⁸ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2019 se disminuye respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 18,7 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2018 se obtiene USD 22,4 por cada USD 100 de patrimonio. Al respecto, su disminución se debe principalmente al aumento del activo intangible improductivo (ejecución de la mejora de

⁷⁴ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

⁷⁵ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

⁷⁶ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

⁷⁷ Calculado como EBITDA / Ingresos de Operación, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

⁷⁸ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

la infraestructura del aeropuerto), el cual es financiado principalmente con capital propio. Cabe indicar que dicho activo se denomina improductivo porque la inversión aún no se encuentra en etapa de operación.

177. De la misma forma, el ROA⁷⁹ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa. Este indicador también presenta una disminución significativa, de 18,5% en 2018 a 15,6% en 2019. La disminución de este indicador se debe al incremento del activo fijo (activo intangible) improductivo, por encontrarse en etapa de inversión (ejecución de la mejora de la infraestructura del aeropuerto).

⁷⁹ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.

VIII. CONCLUSIONES

178. 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 53 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa; mientras que, a nivel nacional, conecta a Lima con 28 ciudades de los principales departamentos del Perú.
179. De la evaluación del desempeño de la Concesión del AIJCh durante el año 2019, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Durante 2019, el cambio en las tendencias y preferencias de los pasajeros ha generado que se produzca un incremento significativo del número de pasajeros transportados en aerolíneas “Low Cost”, las cuales han alcanzado una participación de 16,7% en el tráfico total de pasajeros.
 - (ii) En el año 2019, el AIJCh se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando los niveles de tráfico de pasajeros, carga transportada y movimiento de aeronaves, respecto de la red aeroportuaria nacional. Así, en dicho año, el tráfico total de pasajeros y el movimiento de aeronaves se incrementó en 5,2% y 2,7%, respectivamente, respecto de lo observado en el año 2018, mientras que, en el caso del tráfico total de carga, esta se vio reducida en 5% respecto del volumen total movilizado el año anterior.
 - (iii) La variación promedio tope aprobada para las tarifas del año 2019 fue de -0,31% para la canasta de servicios a los pasajeros y -1,08% para la canasta de servicios a las aeronaves y a la carga. Así, 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 y uso de instalaciones de carga aérea variaron entre -4,00% y +1,91%. Cabe indicar que las tarifas que registraron incrementos fueron la TUUA nacional y el uso de puentes de embarque, con el 0,93% y 1,91%, respectivamente, en comparación con las tarifas del año 2018.
 - (iv) 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 2019, debido a que corresponden a contratos de acceso con vigencia de entre 4 a 5 años, con excepción del cargo de acceso por el servicio de alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado, cuyo monto fue determinado por el Regulador en 7,45 USD por m², vigente hasta el 30 de junio de 2023, sido dicho monto 5,1% superior al fijado en el año 2015.
 - (v) En el año 2019, se reconocieron inversiones por un total de USD 166,07 mil, incluido IGV, orientadas a efectuar mejoras en el terminal y plataforma; con ello, al 31 de diciembre de 2019, el total de inversiones acumuladas realizadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 349,9 millones, lo que representa un avance de 32,96% en el compromiso de inversión de LAP.

Cabe resaltar que, con relación al compromiso de inversión adicional asumido por el Concesionario durante los siguientes años de la Concesión, en el marco de la ampliación del AIJCh, de USD 1 200 millones (incluido el IGV), durante el año 2019 el Ositrán ha reconocido un total de USD 109,91 mil, incluido IGV, lo cual representa alrededor del 0,01% del compromiso de inversión de LAP.
 - (vi) Durante el año 2019, LAP transfirió al Estado Peruano la suma de USD 158,5 millones por el concepto de Retribución al Estado (46,511% de los ingresos brutos), USD 44,5 millones por transferencias a CORPAC por los servicios de aeronavegación (50% sobre los ingresos de aterrizaje y despegue y 20% de la TUUA internacional) y USD 3,86 millones por concepto de aporte por regulación. Así, el monto total transferido al Estado Peruano durante el año 2019, supera en 3,65% lo transferido en el año 2018.

(vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2019, se ha verificado lo siguiente:

- LAP ha incumplido una serie de niveles de servicios relacionados a las áreas de *check-in*, las salas de embarque de vuelos domésticos y las salas de reclamo de equipaje internacional, que han sido calificadas como insuficientes para el cumplimiento de los requisitos establecidos por la IATA. Esto refleja la falta de espacio para el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria existente, presentándose un déficit de capacidad para atender la demanda de pasajeros.
- En dicho contexto, 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 coordinación oportuna de las salas de embarque, tales como cambios constantes de salas, entre otros. Dichas aerolíneas junto con las aerolíneas comerciales internacionales y las empresas de servicios en plataforma mantuvieron una relación con LAP calificada como mala y muy mala entre un 13,4% y 15,4%.
- Pese a lo antes señalado, la encuesta de satisfacción efectuada a los pasajeros y acompañantes muestra que los mismos se encuentran, en promedio, satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCh, apreciándose que los pasajeros de llegadas nacionales y en tránsito muestran el mayor nivel de satisfacción en 88,9% y 89,3%, respectivamente.
- Por otro lado, se recibieron 843 reclamos con relación a los servicios prestados en el AIJCh, lo cual representó un incremento de 3,9% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. De total de reclamos resueltos y tipificados en dicho año (829), el 91,9% fueron declarados infundados, improcedentes o inadmisibles, apreciándose que sólo el 8,1% fueron declarados fundados. Cabe resaltar que, cerca del 86,5% del total de reclamos presentados estuvieron la calidad y la oportuna prestación de los servicios, mientras que el 8,8% estuvo asociado a temas de información proporcionada a los usuarios.

(viii) Con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:

- Los ingresos brutos totales de LAP ascendieron a USD 488,0 millones, significando un incremento de USD 64,8 millones (+15,3%) respecto al ejercicio anterior, los cuales se componen de ingresos de operación y de ingresos por construcción. Los ingresos de operación ascendieron a USD 388,5 millones (+4,0%), mientras que los ingresos por construcción ascendieron a USD 99,6 millones (+99,9%).
- Como resultado de la diferencia entre los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2019, la utilidad de operación ascendió a USD 116,6 millones, lo cual representa el 30% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 1,1 millones (+0,9%) respecto al ejercicio 2018. No obstante, el valor del EBITDA de la empresa se redujo en 0,2%, registrando un total de USD 128,4 millones en el 2019.
- Del análisis del Estado de Situación Financiera, se aprecia que la empresa presenta elevados niveles de solvencia financiera, no poseyendo deuda de largo plazo debido a que el 15 de diciembre de 2017 se efectuó el prepago de la deuda financiera a través de una amortización voluntaria que cancela el saldo de la deuda pendiente. En ese sentido, al cierre del año 2019 el Concesionario mantiene una deuda financiera de largo plazo igual a 0.
- Durante el año 2019 la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, lo cual significa que la empresa dispone de recursos para cubrir sus obligaciones corrientes. No obstante, se experimenta una disminución de los ratios de liquidez respecto al

ejercicio 2018, debido al incremento del pasivo corriente, dado que la empresa viene ejecutando inversiones (costos de ejecución de mejora de infraestructura del aeropuerto) con el consiguiente incremento de sus obligaciones de corto plazo.

- Finalmente, los ratios de rentabilidad del año 2019 se mantuvieron relativamente invariantes respecto de lo observado en el ejercicio anterior, debido a que el incremento de los ingresos ha sido compensado con el incremento de los gastos operativos y de los gastos generales. Así, el margen neto de LAP en el 2019 asciende a 24,3%, lo cual muestra que por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtuvo USD 24,3 de utilidad neta. Por su parte, el ROA de la empresa pasó de 18,5% en 2018 a 15,6% en 2019, debiéndose dicha reducción al incremento del activo intangible, toda vez que la empresa se encuentra en etapa de inversión (ejecución de la mejora de la infraestructura del aeropuerto).

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

	(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

Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez		
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"> • Negociación • Controversias Técnicas se someterán a peritaje (Adenda 4) • Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho. • Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima. 	Cláusula 17.1. Cláusula 17.3. Cláusula 17.4. Cláusula 17.5.
Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	Cláusula 5.6.1.1 Cláusula 5.8.
Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento de la vigencia de la Concesión • Incumplimiento del Concesionario 	Cláusula 14 Cláusula 15.1.1 y 15.2
	<ul style="list-style-type: none"> • Incumplimiento del Concedente • Resolución opcional por el Concedente • Fuerza Mayor • Destrucción total del aeropuerto • Acuerdo entre las partes 	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"> • De responsabilidad de trabajadores y empleadores. • De Responsabilidad y de Propiedad • Seguro que cubra costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. • Responsabilidad Civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. • Responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. 	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>Período Inicial (0 - 8)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pistas de A/D con capacidad de manejo de 33 naves comerciales en hora punta. • Segunda Pista 15R 33L: 3480 m, 45 m • Total de salidas y llegadas en un día punta: 347 • Total de salidas y llegas en hora punta: 26 • 19 posiciones de contacto al año 8 • Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 7.2 millones PAX/año 8 • Hora punta combinada 2789 PAX • IATA B, GSE E y CAT 9 • Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(2); B767,DC10 y A300, 4 en total; y B737,MD80 y A320, 10 • Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total 14. <p>Período Remanente (9 - 30)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pistas de A/D con capacidad de manejo de 74 naves comerciales en hora punta y 151 mil operaciones/año 30 • Total de salidas y llegadas en un día punta:585 • Total de salidas y llegadas en hora punta:45 • 56 posiciones de contacto al año 30. • Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 18.4 millones PAX/año 30 • Hora punta combinada 6016 PAX <p>• GSE E y CAT 9.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16 	Anexo 14

Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez		
Tema	Contenido	Ref.
	<ul style="list-style-type: none"> Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total en total 28. 	
Tarifas, precios y otros	<p>Mecanismo de regulación de RPI-X: 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>Régimen de Acceso: Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros), Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para las operación y counters), Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas, Almacenamiento y abastecimiento de combustible. Regímenes especiales: 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

Concesionario:	Lima Airport Partners S.R.L.
Modalidad:	Autosostenible
Periodo:	2001-2019

a. Tráfico

Indicador	Unidad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pasajeros Totales	Miles de pasajeros	4 166	4 305	4 530	5 066	5 653	6 039	7 524	8 281	8 784	10 280	11 795	13 330	14 913	15 659	17 113	18 845	20 607	22 128	23 280
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
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
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
Carga Total	Toneladas	114 251	136 676	156 353	171 538	177 062	196 930	225 370	239 112	232 374	271 794	286 641	293 675	296 517	302 406	300 686	287 826	283 702	285 637	271 326
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
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
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
Operaciones Totales	N° de operaciones	61 262	70 327	70 230	72 310	73 279	77 319	92 878	98 730	104 966	120 496	135 082	148 326	153 121	155 093	166 388	176 864	186 825	192 695	197 855
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
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

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
Ingresos aeroportuarios	41 238	51 070	60 009	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
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	106 327

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
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**

Wilmer Zela Moraya – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Ray Carlos Vega Lugo – Practicante