



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
2020

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 2020: 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 bajo la supervisión del Ositrán, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2021

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	7
I.1. Composición accionaria	7
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.3. Área de Influencia	13
I.4. Principales activos de la concesión	14
I.5. Hechos de importancia	15
II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS	16
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	17
III.1. Evolución del tráfico en el AIJCh	18
III.1.1. Tráfico de pasajeros	18
III.1.2. Tráfico de carga	21
III.1.3. Tráfico de aeronaves	22
III.2. Otros servicios prestados por LAP	25
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	26
IV.1. Régimen tarifario de precios tope	26
IV.2. Régimen de acceso	28
IV.3. Regímenes especiales	32
V. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO	33
V.1. Inversiones	33
V.2. Transferencias al Sector Público	35
VI. ANÁLISIS OPERATIVO DEL AIJCH	36
VI.1. Calidad al usuario intermedio y final	36
VI.1.1. Niveles de servicio en el AIJCh	36
VI.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios	36
VI.2. Reclamos	40
VII. ANÁLISIS FINANCIERO DE LA EMPRESA	42
VII.1. Análisis de los Estados Financieros	42
VII.1.1. Estado de Resultados Integrales	42
VII.1.2. Estado de Situación Financiera	47
VII.2. Análisis de los indicadores financieros	49
VII.2.1. Ratios de liquidez	49
VII.2.2. Ratios de endeudamiento financiero	50
VII.2.3. Ratios de rentabilidad	51
VIII. CONCLUSIONES	52
ANEXO I: ADENDAS SUSCRITAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN	54
ANEXO II: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	56
ANEXO III: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL	59



INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Datos generales de la Concesión	8
Tabla 2 Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2020	13
Tabla 3 Principales cifras de infraestructura en el AIJCh	14
Tabla 4 Servicios prestados en el AIJCh y régimen tarifario	16
Tabla 5 Aerolíneas operando en el AIJCh	17
Tabla 6 Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2020	18
Tabla 7 Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2020	21
Tabla 8: Evolución de las tarifas de los Servicios Aeroportuarios cobradas por el Concesionario, período 2013-2020	27
Tabla 9 Servicio de rampa a terceros. Cargo de acceso mensual vigente por tipo de aeronaves	29
Tabla 10 Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual por tipo de aeronaves, año 2020	29
Tabla 11 Atención de tráfico de pasajeros y equipaje. Evolución de los cargos de acceso,	30
Tabla 12 Servicio de alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado. Evolución de los cargos de acceso (En USD, sin IGV)	30
Tabla 13 Mantenimiento preventivo de aeronaves y otras áreas para aerolíneas: Evolución de cargos de acceso (En USD, sin IGV)	31
Tabla 14 Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por vehículo ligero, período 2012-2020 (En soles, incluido IGV)	33
Tabla 15 Transferencias al Estado Peruano, período 2001-2020	35
Tabla 16 Nivel de satisfacción general de pasajeros con el AIJCh, por segmentos, año 2020	37
Tabla 17 Evaluación de las medidas de prevención contra el COVID-19, año 2020	37
Tabla 18 Nivel de satisfacción general de aerolíneas y concesionarios con el AIJCh, por segmentos, año 2020	39
Tabla 19 Evaluación de las medidas preventivas contra el COVID-19, año 2020	39
Tabla 20 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP, año 2020	40
Tabla 21 Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2020	40
Tabla 22 Estado de Resultados de LAP, periodo 2019 – 2020	44
Tabla 23 Ingresos operativos de LAP, periodo 2019 – 2020	44
Tabla 24 EBITDA de LAP, periodo 2019 – 2020	45
Tabla 25 Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2019 – 2020	48
Tabla 26 Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, periodo 2019 – 2020	48
Tabla 27 Ratios de liquidez de LAP, periodo 2019 – 2020	50
Tabla 28 Ratios de endeudamiento de LAP, periodo 2019 – 2020	50
Tabla 29 Ratios de rentabilidad de LAP, periodo 2019 – 2020	51



INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2020.....	19
Gráfico 2 Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2020 (en términos porcentuales)	20
Gráfico 3 Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh durante el año 2020	20
Gráfico 4 Evolución del tráfico de carga en el AIJCh, período 2001-2020	21
Gráfico 5 Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, años 2019-2020 (en miles de toneladas métricas)	22
Gráfico 6 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, año 2020 (en términos porcentuales)	22
Gráfico 7 Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJCh, período 2001-2020	23
Gráfico 8 Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJCh, años 2019-2020	23
Gráfico 9 Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJCh, año 2020.....	24
Gráfico 10 Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJCh, periodo 2002 - 2020 (en términos porcentuales)	24
Gráfico 11 Evolución de la composición de las operaciones en el AIJCh según el rango de PMD, periodo 2002 - 2020 (en términos porcentuales)	25
Gráfico 12 Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible: Evolución de tarifas máximas por galón.....	32
Gráfico 13 Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2020	34
Gráfico 14 Evolución de las transferencias al Estado Peruano, periodo 2001-2020.....	35
Gráfico 15 Principales sugerencias de pasajeros según la encuesta de satisfacción, año 2020.....	38
Gráfico 16 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2020	41
Gráfico 17 Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2020	46
Gráfico 18 Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2020.....	47



RESUMEN EJECUTIVO

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

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

En el año 2020, el AIJCh se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando que movilizó el 57,8%, 91,4% y el 34,9% del total de pasajeros, carga y operaciones de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Sin embargo, se ha experimentado una reducción en la evolución del número de pasajeros, carga y operaciones, como consecuencia de las medidas adoptadas por el gobierno para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19¹. Así, el tráfico de pasajeros, de carga y de operaciones aéreas se redujo en 69,74%, 29,8% y 63,0% con relación al 2019, respectivamente.

En cuanto al régimen tarifario, las tarifas sujetas al régimen de regulación por precios tope (RPI-X) tales como la TUUA, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, uso de puentes de embarque y uso de instalaciones de carga aérea variaron entre -4,00% y +5,12%. La tarifa que registró un incremento fue el uso de puentes de embarque, con un aumento del 5,12%, mientras que la tarifa de TUUA internacional se redujo en 2,29%. Las tarifas de aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves presentaron reducciones de entre -4,00% y -2,69, en función al rango o categoría de cobro. Cabe resaltar que la tarifa por uso de instalaciones de carga aérea presentó una reducción de 1,24% respecto de lo observado en el año 2019, 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 2020, debido a que corresponden a contratos de acceso con vigencia de entre 4 a 5 años.

De otro lado, las inversiones acumuladas ejecutadas por el concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 349,9 millones al 31 de diciembre de 2020, lo que representa un avance de 32,96% en el compromiso total de inversión de LAP en 20 años de Concesión. Durante el 2020, el Ositrán no reconoció inversiones. Asimismo, 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), se tiene una inversión acumulada reconocida de USD 109,91 mil, incluido IGV, lo cual representa alrededor del 0,01% del compromiso de inversión de LAP.

Durante el año 2020, LAP transfirió al Estado Peruano la suma de USD 57,85 millones por el concepto de Retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos), USD 12,88 millones por transferencias a CORPAC (50% de los ingresos de aterrizaje y despegue, y 20% por TUUA internacional) y USD 1,37 millones por concepto de Tasa Regulatoria. El monto total transferido al Estado Peruano durante el año 2020, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales y tributarias, es inferior en 65,15% a lo transferido en el año anterior.

Con relación al desempeño operativo del Concesionario, es de mencionar que durante el 2020 y ante la coyuntura vivida, con Oficio N° 768-2021-MTC/19, el MTC declaró a la pandemia COVID-19 como

¹ El 15 de marzo de 2020, el gobierno emitió el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, que declara el Estado de Emergencia Nacional, y posteriormente sus modificatorias y ampliaciones. En éstas, se dispuso, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio, la suspensión del servicio de transporte aéreo de pasajeros y el cierre total de fronteras; limitando las operaciones de las entidades prestadoras de la red aeroportuaria sólo a aquellas relacionadas con el transporte de carga, vuelos de ayuda humanitaria, entre otros. Esta situación culminó el 15 de julio con la autorización de operación otorgada mediante Resolución Ministerial N° 0384-2020-MTC/01.



un evento de Fuerza Mayor, suspendiendo, entre otras, la obligación referida al cumplimiento de los Niveles de Servicio Óptimo de la IATA, por lo que no se realizó la medición correspondiente en dicho año.

Con respecto a la encuesta de satisfacción de usuarios, se muestra el descontento de las aerolíneas comerciales nacionales con relación a la infraestructura del AIJCh, alegando que la misma se encuentra colapsada y que existen problemas en la asignación de las salas de embarque, fallas en el sistema de fajas, entre otros. Dichas aerolíneas junto con las aerolíneas comerciales internacionales y aerolíneas cargueras cuentan con altos porcentajes de insatisfacción. Sin embargo, en lo que respecta a la evaluación de las medidas preventivas frente al COVID-19, en general, las aerolíneas y concesionarios se encuentran satisfechos con las medidas adoptadas por LAP. Asimismo, la encuesta de satisfacción efectuada a los pasajeros muestra que estos se encuentran, en promedio, satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCh, apreciándose que los pasajeros de salidas internacionales y llegadas nacionales muestran el mayor nivel de satisfacción en 93,8% y 91,9%, respectivamente.

De otro lado, durante el año 2020 se presentaron 314 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa una disminución del 62,8% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Sin embargo, el indicador de número de reclamos por cada mil pasajeros aumentó de 0,036 en 2019 a 0,045 reclamos en el 2020, lo que evidencia que la reducción en el número total de reclamos se asocia al menor tráfico de pasajeros durante el año.

Del total de reclamos presentados, 247 fueron considerados y de éstos 239 fueron resueltos y tipificados. De acuerdo con el estado de resolución, de los 239 tipificados, el 86,6% fueron declarados infundados, improcedentes o inadmisibles, apreciándose que sólo el 13,4% fueron declarados fundados. Cabe resaltar que, el 85,4% del total de reclamos considerados estuvieron asociados a la calidad y la oportuna prestación de los servicios, mientras que el 10,1% estuvo asociado a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.

Con relación a los resultados contables del Concesionario durante el año 2020, los ingresos de operación de LAP fueron inferiores en 65,1% respecto a los observados en 2019, pasando de USD 388 millones a USD 135 millones. Asimismo, los ingresos operativos netos de transferencias y costos de construcción disminuyeron en 65,1% respecto de lo registrado en el 2019. Por su parte, los gastos operativos se redujeron en 24,2% y los gastos generales, en 28,3%, con lo cual la utilidad de operación experimentó una disminución de 88,8% respecto del 2019, mientras que el valor del EBITDA se redujo en 80,2%, registrando un total de USD 25,4 millones en el 2020.

Entre tanto, con relación a la situación financiera de la empresa, del análisis del Estado de Situación Financiera se concluye que LAP presenta elevados niveles de solvencia financiera. No obstante, si bien la empresa no posee deudas financieras de corto plazo, en el ejercicio 2020, a diferencia del ejercicio 2019, la empresa registra una deuda de mediano plazo de USD 24,6 millones. Por su parte, durante el año 2020, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, lo cual significa que la empresa dispone de recursos para cubrir sus obligaciones corrientes. Sin embargo, en el ejercicio 2020 se experimenta una disminución de los ratios de liquidez respecto al ejercicio 2019, debido a la disminución del activo corriente, principalmente en la cuenta efectivo y equivalente de efectivo, dado que la empresa viene ejecutando inversiones (costos de ejecución de mejora de infraestructura del aeropuerto) las cuales son financiadas principalmente con recursos propios.

Finalmente, los ratios de rentabilidad de la empresa para el año 2020 experimentaron variaciones significativas. Así, el margen neto de LAP disminuyó de 24,3% en 2019 a 7,1% en 2020, lo cual muestra que por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtuvo USD 7,1 de utilidad neta. Por su parte, el ROA de la empresa pasó de 15,6% en 2019 a 1,6% en 2020, debiéndose dicha reducción al incremento del activo intangible improductivo, toda vez que la empresa se encuentra en etapa de inversión, además de la caída en la utilidad neta.



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

I.1. Composición accionaria

1. El 15 de noviembre del año 2000, el Comité Especial de Aeropuertos² adjudicó la buena pro al consorcio internacional LAP, conformado por *Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide* (42,75%)³, por *Bechtel Enterprises Services Ltd.* (42,75%)⁴ y por *Cosapi S.A.* (14,5%)⁵, obteniendo la licitación de la Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCh.
2. Sin embargo, 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 Worldwide* con 42,75%.
 - En agosto de 2007, *Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide* adquirió el 57,25% de participación de *Alterra Lima Holdings* y se convirtió en el propietario de *Lima Airport Partners*.
 - En mayo de 2008, la Corporación Financiera Internacional (IFC), miembro del grupo del Banco Mundial, y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI, se incorporaron como socios de LAP.
 - En mayo del 2019, *Fraport AG* incrementó su participación en un 10% en LAP, mediante la adquisición del porcentaje de participación que mantuvo el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, de AC Capitales SAFI S.A por más de 10 años.
3. De esta manera, al cierre del año 2020, la composición accionaria de LAP es la siguiente: *Fraport AG* con el 80,01% del capital social, e *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 Peruano otorgó a LAP el aprovechamiento económico de los bienes de la Concesión, con sujeción a sus estipulaciones. Así, el Contrato de Concesión establece, entre otros, las Operaciones Principales que se llevarán a cabo en el aeropuerto; la ejecución de Mejoras destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario, las cuales deberán realizarse conforme con los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante, RTM) estipulados en el Anexo 14 del referido Contrato; el Régimen de Tarifas y Precios aplicables así como las condiciones para la prestación de los servicios; el factor de retribución y otros pagos al Estado.
5. En la siguiente tabla se detallan los datos generales de la Concesión.

² 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.

³ Operador alemán de aeropuertos, denominado Flughafen Frankfurt/Main AG.

⁴ Parte del conglomerado Bechtel, un grupo empresarial norteamericano originalmente dedicado a la construcción, en ese entonces Bechtel Enterprises International Ltd.

⁵ Compañía constructora peruana.



Tabla 1 Datos generales de la Concesión

Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Accionistas de la Concesión	- 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 ⁶)
Compromiso de Inversión ⁷	Inversión referencial ofertada: USD 1 061,5 millones (inc. IGV) Proyecto de ampliación del AIJCh: USD 1 200,0 millones (inc. IGV)
Inversión reconocida al 2020	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 ⁸
Número de Adendas ⁹	7

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

6. Conforme con la Cláusula 3 del Contrato de Concesión, el período de vigencia de la concesión fue establecido en treinta (30) años, prorrogable por períodos de diez (10) años adicionales hasta un plazo máximo de sesenta (60) años. Posteriormente, el 20 de diciembre de 2016, el MTC y LAP suscribieron el “Acta de Acuerdos en la etapa de Trato Directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”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 cuarenta (40) años contados desde la fecha de cierre (14 de febrero de 2001).
7. 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 II del presente informe se presenta una ficha resumen del Contrato de Concesión del AIJCh.

⁶ Base de Ingresos Brutos conforme a la definición establecida en la cláusula 1.26 del Contrato de Concesión.

⁷ 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.

⁸ A través del Acta de Trato Directo celebrado entre el Concesionario y el Concedente el 20 de diciembre de 2016, las partes acordaron ampliar la vigencia de la Concesión en diez (10) años adicionales al plazo de treinta (30) años establecido en la cláusula 3.1 del Contrato de Concesión.

⁹ 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.

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.”



Ejecución de Mejoras y compromisos de inversión

8. Conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, LAP debe realizar inversiones en Mejoras destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación. Las Mejoras pueden tener la condición de 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.
9. De acuerdo con el numeral 5.6.1.1 de la Cláusula Quinta del Contrato de Concesión, el Concesionario estaba obligado a iniciar la construcción de las Mejoras Obligatorias dentro del plazo de un (1) año contado a partir de la Fecha de Cierre (14 de febrero de 2001) y concluirlas 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 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).
10. Por otro lado, durante el período remanente, conforme con lo establecido en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, LAP está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje, de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar a los cuatro (4) años, contados desde la liberación de las interferencias existentes en los terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto, detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del Contrato de Concesión.
11. 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.
12. 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” con el objeto de efectuar la entrega, por parte del Concedente al Concesionario, del área remanente correspondiente a 2 877 957,88 m² destinada a la ampliación del aeropuerto. De esta manera, se completó la entrega total de los terrenos necesarios y se inició el cómputo del plazo para la ejecución de las Mejoras descritas en el numeral 1 del acápite III de la mencionada Acta¹⁶ así como en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión.
13. 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 registradas en los Estados Financieros del

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).

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 (...).”



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

14. De conformidad con lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a determinar a su discreción las tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios, siempre que dichas tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en dicho anexo que serán fijadas por el Ositrán. 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), Estacionamiento de aeronaves (Nacional e internacional) y Uso de puentes de abordaje (mangas), y en el caso de la carga aérea, se aplica la Tarifa por uso de instalaciones de carga aérea.
15. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las Tarifas Máximas se reajustarán anualmente mediante la fórmula “ $RPI-X$ ”¹⁷, correspondiente al mecanismo de regulación conocido como Regulación por Precios Tope.
16. Este tipo de regulación busca generar incentivos para que la firma sea cada vez más eficiente, trasladando a los usuarios las ganancias de eficiencia obtenidas por el Concesionario en determinado periodo, a través de las tarifas del siguiente periodo; y permitiendo que, si el Concesionario obtiene ganancias de eficiencia mayores que las estimadas durante el período de rezago, este se apropie de dichas ganancias. De esta manera, se generan incentivos a la empresa regulada para que reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen al usuario a través de las tarifas en el siguiente período.
17. El objetivo fundamental del régimen de regulación por Precios Tope, al igual que otros modelos regulatorios, es el de implementar asignaciones que se aproximen a los resultados que caracterizan a mercados competitivos: precios que reflejan los costos, incentivos que conllevan a costos mínimos o eficientes, precios de factores de producción que reflejen sus costos de oportunidad, entre otros.
18. 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

19. El Ositrán también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura administrada por el 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.

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

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”.



- 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.
20. 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 prestado a terceros), el cual incluye sistemas de clasificación de equipajes y carga, escalinatas, planta de poder auxiliar, planta neumática, entre otros.
 - ii. Atención de tráfico de pasajeros y equipaje, la cual consiste en la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y carga, entre los que se encuentra también el reclamo de equipaje rezagado, así como la operación del Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS.
 - iii. Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas, el cual consiste en el Mantenimiento Preventivo que las aerolíneas se prestan, conforme a la RAP 1 y RAP 111, el mismo que se refiere a las operaciones de preservación simple o menores y el cambio de partes estándares pequeñas, que no significan operaciones de montaje complejas.
 - iv. Almacenamiento y abastecimiento de combustible, el cual consiste en el suministro de combustible para la aeronave a los explotadores aéreos que operan en el AIJCh. El suministro se efectúa mediante el depósito del combustible en la planta de almacenamiento existente en el AIJCh, lugar desde el cual dicho combustible es transportado y puesto a bordo de las aeronaves de los explotadores aéreos por el operador de dicha planta.
21. 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.
22. El REMA privilegia ante todo la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso; en otros casos, los Cargos de Acceso se determinan mediante un mecanismo de subasta. La actuación del Regulador tiene lugar a través de la emisión de Mandatos de Acceso únicamente cuando las partes no han llegado a un acuerdo sobre dichas condiciones, incluyendo el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial.
23. 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

24. La concesión del AIJCh es de naturaleza autosostenible, lo que implica que el Concesionario es responsable de cubrir los costos económicos de la Concesión con los ingresos obtenidos por el

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."

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



Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión²¹; debiendo además efectuar el pago de la retribución al Estado que LAP ofertó al momento de la adjudicación de la concesión. Al respecto, cabe recordar que, conforme con el proceso de licitación del AIJCh, el factor de competencia para la adjudicación del Contrato de Concesión fue el mayor pago de retribución al Estado. Como resultado de dicho proceso, la buena pro se otorgó al consorcio ganador, LAP, al ofrecer éste una retribución de 46,511% de sus ingresos brutos²², estableciéndose una retribución mínima anual independiente de los resultados de la gestión del Concesionario²³.

25. 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.
26. Posteriormente, el 04 de julio de 2005, mediante Resolución N° 033-2005-CD-OSITRAN, en atención a una consulta formulada por el MTC²⁶, el Ositrán interpretó el Contrato de Concesión en lo referente al destino de la retribución; estableciendo que, en virtud de lo dispuesto 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.

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 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.ositrان.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 Ositrán que interprete el Contrato de Concesión con relación a la facultad del MTC para destinar parte de los fondos recibidos de la retribución para el cofinanciamiento de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República.

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.
(...).*



27. 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.
28. Adicionalmente, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 5 y el Anexo 9 del Contrato de Concesión, LAP debe transferir a CORPAC el 50% de los ingresos facturados provenientes de la provisión de los servicios de Aterrizaje y Despegue (A/D) y el 20% de los ingresos facturados por concepto de la TUUA internacional.
29. 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

30. El AIJCh es la principal puerta de ingreso y salida al Perú por vía aérea, concentrando casi la totalidad del tráfico internacional de pasajeros de la Red Aeroportuaria Nacional en el año 2020 (96,7%). 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 2020 (49,1%). En la Tabla 2 se muestra el detalle de los destinos internacionales en el AIJCh.

Tabla 2 Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2020

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, Sao Carlos y Sao Paulo
	Chile	Santiago, Antofagasta, Calama, Concepción y La Serena
	Colombia	Bogotá, Cartagena, Cali y Medellín
	Ecuador	Guayaquil y Quito
	Paraguay	Asunción
	Uruguay	Montevideo
	Venezuela	Caracas, Bolivar
Centroamérica	Panamá	Panamá
	Cuba	La Habana
	Costa Rica	San José
	Rep. Dominicana	Santo Domingo y Punta Cana
	El Salvador	San Salvador
	Nicaragua	Managua
	Jamaica	Montego Bay
Norteamérica	Bahamas	Freeport
	Canadá	Toronto, Montreal
	EE.UU.	Atlanta, Dallas, Miami, Fort Luderdale, Houston, Los Ángeles, Newark, Nueva York, Orlando, Washington y West Palm
	México	México DF, Mérida y Cancún
Europa	España	Madrid, Barcelona
	Holanda	Ámsterdam
	Francia	París

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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."



31. De acuerdo con la información estadística reportada por el Concesionario respecto del tráfico de pasajeros, durante el año 2020 el AIJCh conectó al Perú con el resto del mundo, a través de 58 destinos internacionales en Sudamérica, Centroamérica, Norteamérica y Europa.
32. A nivel nacional, en el año 2020, el AIJCh conectó a la ciudad de Lima con las principales ciudades y regiones del país, a través de 31 destinos: Andoas, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Chachapoyas, Chagual, Chiclayo, Cusco, Huánuco, Ica, Ilo, Iquitos, Jaén, Jauja, Juliaca, Las Malvinas, Nuevo Mundo, Pataz, Pias, Pisco, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, San Juan de Marcona, Tacna, Talara, Tarapoto, Tingo María, Trompeteros, Trujillo y Tumbes.

I.4. Principales activos de la concesión

33. 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 2020, el AIJCh cuenta con una pista de aterrizaje de 3 500 m de largo, una plataforma de operaciones de 729 600 m², 58 posiciones de estacionamiento de aeronaves, un terminal de pasajeros de 90 300 m² de área techada, 44 salas de embarque, 19 puentes de abordaje y 142 mostradores para el proceso de *check-in* de pasajeros³⁰. En la siguiente tabla, se muestran los principales indicadores de infraestructura a diciembre de 2020, en comparación con los indicadores registrados al inicio de la concesión (2001) y al inicio del Periodo Remanente (2009).

Tabla 3 Principales cifras de infraestructura en el AIJCh

Infraestructura	2001	2009	2020
Área de terminal de pasajeros (m ²)	39 467	85 531	90 300
Área de plataforma (m ²)	165 000	304 881	729 600
Posiciones de estacionamiento de aeronaves	18	39	58
Puentes de abordaje	0	19	19

Fuente: Memorias anuales y portal web de 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.

34. Como se aprecia, desde el inicio de la concesión, los principales indicadores de infraestructura han experimentado una expansión significativa. Así, entre los años 2001 y 2009, que corresponden al Periodo Inicial, el área de terminal, el área de plataforma y las posiciones de estacionamiento de aeronaves se incrementaron en 116,7%, 84,8%, y 116,7%, respectivamente; mientras que, entre 2009 y 2020 las variaciones fueron de 5,6%, 139,3% y 48,7%, respectivamente. Cabe indicar que el número de puentes de abordaje ha permanecido constante durante todo el tiempo transcurrido desde el inicio del Periodo Remanente.
35. Es de mencionar que, 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.
36. 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 competa, 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.

³⁰ Información obtenida del portal web de Lima Airport Partners S.R.L. <https://www.lima-airport.com/esp/lap-negocios-y-proyectos/informacion-financiera/el-aeropuerto-en-cifras>.



I.5. Hechos de importancia

37. En el año 2020, el sector aeronáutico fue uno de los más afectados por la crisis del COVID-19. Con el fin de mitigar los efectos de la pandemia, el 15 de marzo del 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano decretó el Estado de Emergencia Nacional y el cierre de todas las fronteras internacionales durante el periodo que dure la emergencia. Así, desde el 17 de marzo el AIJCh se suspendieron los vuelos de transporte de pasajeros, permitiéndose solo vuelos de carga, vuelos humanitarios y de repatriación.
38. El 26 de junio de 2020, el gobierno peruano emitió el Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, mediante el cual se estableció que el transporte interprovincial terrestre y los vuelos nacionales se reactivarán a partir de julio de 2020, observándose que tal reactivación solo tendría lugar en aquellas regiones donde se cuente con el reporte del estado de la pandemia controlada, y respetándose estrictamente los protocolos sanitarios establecidos por las autoridades pertinentes.
39. El 26 de setiembre de 2020, mediante Decreto Supremo N° 157-2020-PCM, se aprobó la fase 4 de la reanudación de actividades económicas dentro del marco de la declaratoria de Emergencia Sanitaria Nacional, entre las que se encontró el reinicio del transporte aéreo internacional a partir del 5 de octubre de 2020, contándose inicialmente con un total de 11 destinos internacionales aprobados.
40. El 03 de octubre de 2020, mediante Decreto Supremo N° 162-2020-PCM, se suspendió la cuarentena focalizada en las diferentes regiones del país debido a las mejoras observadas en el número de contagiados, con lo cual se reanudaron los vuelos internos en dichas regiones. El 22 de octubre de 2020, mediante Resolución Ministerial N° 0727-2020-MTC/01, se autorizaron los vuelos internacionales a un total de 17 países.
41. Así, a partir del 15 de julio de 2020, inició la recuperación gradual de las operaciones regulares relacionadas con el transporte de pasajeros de vuelos nacionales, mientras que el reinicio de los vuelos internacionales se produjo recién en el mes de octubre, como se detalla a continuación:

Nacional:

- Marzo: paralización de vuelos comerciales.
- Julio: reinicio de vuelos comerciales a excepción de Arequipa, Jauja, Puerto Maldonado y Tarapoto (15.07). Cancelación de operaciones a Ilo (30.07).
- Agosto: paralización de operaciones a Jaén (01.08), Juliaca, Cuzco y Tacna (04.08), y Ayacucho (17.08).
- Septiembre: Paralización de operaciones a: Trujillo (01.09). Reinicio de vuelos comerciales a Arequipa y Tarapoto (01.09), Jauja (15.09) y Jaén, Trujillo (23.09).
- Octubre: Reinicio de vuelos comerciales a Puerto Maldonado, Juliaca, Cajamarca, Cuzco y Tacna (01.10) e, Ilo (07.10), Ayacucho (12.10).

Internacional:

- Marzo: paralización de vuelos comerciales (16.03)
 - Octubre: reinicio de vuelos comerciales a través de las rutas Bogotá, Panamá, Quito, y Santiago (05.10), Amsterdam, Madrid y Santa Cruz (08.10), y París (09.10).
 - Noviembre: reinicio de operaciones comerciales a través de las rutas Buenos Aires, Guayaquil, Houston, La Paz, Los Ángeles, Miami, México, Nueva York y Sao Paulo (01.11), Fort Lauderdale (02.11), y Atlanta (23.11).
 - Diciembre: reinicio de operaciones comerciales a través de las rutas Cancún (01.12), Orlando (02.12), Punta Cana (03.12), Cali (17.12), y Medellín (19.12). Cancelación de las rutas Amsterdam, Madrid y París (22.12).
42. Por otro lado, en lo que respecta al proyecto de “Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, también denominado como Fase III, el cual comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos, el Concesionario, ha visto por conveniente desglosar dicho proyecto en cinco Paquetes de Obras:
- Paquete de Trabajo WP - Trabajos Previos



- Paquete de Trabajo WP1 - Limpieza y Reparación del Sitio
 - Paquete de Trabajo WP2.1 - Construcción de Edificios Lado Aire (Incluye Torre de Control)
 - Paquete de Trabajo, WP2.2 – Construcción Lado Aire (incluye Segunda Pista)
 - Paquete de Trabajo WP3 – Nuevo Terminal
43. Al mes de diciembre 2020, los Paquetes de Trabajo WP y WP1 se encuentran en la fase de culminación, mientras que los Paquetes de Trabajo WP2.1 y WP2.2 se encuentran en ejecución.
44. De otro lado, en el año 2020, el AIJCh fue reconocido como el Mejor Aeropuerto de América del Sur según el ranking de los World Airport Awards que organiza Skytrax³¹, superando al Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito, Ecuador y al Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, los cuales se ubicaron en el segundo y tercer lugar, respectivamente. Este ranking, se basa los resultados de la Encuesta Mundial de Aeropuertos, que evalúa la experiencia del usuario en el servicio aeroportuario y los indicadores clave de rendimiento del producto, desde el check-in, llegadas, transferencias, compras, seguridad e inmigración hasta la salida en la puerta de embarque. Asimismo, considerando la clasificación de aeropuertos por estrellas, que van desde 1 estrella hasta la clasificación máxima deseable de 5 estrellas en función a los estándares de calidad de productos y servicios brindados, el AIJCh tiene una clasificación de 3 estrellas.

II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS

45. En el AIJCh 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	LAP	Precios Tope
Aterrizaje y Despegue, nacional e internacional ^{a/}	LAP/ CORPAC	
Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional	LAP	
Uso de instalaciones de carga aérea	LAP	
Puentes de embarque	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, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por los primeros 90 minutos, los cuales son prestados por LAP y CORPAC de acuerdo con la asignación establecida en el Apéndice 1 del Anexo 3 del Contrato de Concesión.

Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión, Tarifas y Cargos de Acceso 2020 de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

³¹ 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/>



III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

46. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concedente otorgó al Concesionario, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones, 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, acceso, precios u otros son: los pasajeros y sus acompañantes, y las líneas aéreas.
47. 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.
48. 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.
49. Al cierre de 2020, de acuerdo al directorio de aerolíneas de LAP, operan las aerolíneas detalladas en la tabla 5. Sin embargo, es de mencionar que, en diciembre del 2020, sólo 16 aerolíneas brindaron sus servicios hacia/desde Lima (15 aerolíneas que atendieron vuelos internacionales y 4 que atendieron vuelos nacionales), siendo Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Air France, American Airlines, Copa Airlines, Delta, Iberia, Jet Blue, Jet Smart, KLM, LATAM, Sky Airlines, Spirit Airlines, United Airlines, Viva Air y Star Perú.

Tabla 5 Aerolíneas operando en el AIJCh

Aerolíneas Internacionales	Aerolíneas nacionales	Aerolíneas de carga internacional	Aerolíneas de carga nacional
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. United Airlines 19. Viva Colombia	1. ATSA Airlines 2. LATAM Airlines Perú 3. Star Perú 4. Sky Airlines	1. Air Max Cargo 2. Arrow Air Cargo 3. ATI - ABX Cargo 4. Atlas Air Cargo 5. Avianca Cargo 6. KLM Cargo 7. Korean Airlines 8. LATAM Cargo 9. Lineas Aéreas Suramericanas Cargo 10. Lufthansa Cargo 11. Martinair Holland 12. Solar Cargo 13. Tampa Air Cargo	1. Star Perú 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.



III.1. Evolución del tráfico en el AIJCh

50. 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 Ositrán³².
51. De manera previa, es importante mencionar las principales modificaciones en las rutas nacionales e internacionales. En primer lugar, previo al impacto de la pandemia, se inauguraron 3 nuevas rutas: 1 internacional con LATAM (Lima-Concepción) y 2 domésticas con Sky Airlines (Lima-Juliaca y Lima-Puerto Maldonado)³³.
52. Sin embargo, la emergencia sanitaria generó importantes cambios en los vuelos nacionales, internacionales y cargueros, modificaciones en las rutas, ingresos y salidas de aerolíneas. Así, en 2020, en el mercado doméstico, la aerolínea Avianca cesó definitivamente sus operaciones en marzo; mientras que LATAM, Avianca y Aeroméxico se acogieron al capítulo 11 de la ley de quiebras de Estados Unidos. Por su lado, en el mercado internacional, Avianca redujo 15 de las 17 rutas con las que comenzó operando en 2020; LATAM Airlines contrajo en un 56.8% su red de rutas internacionales, cancelando de manera definitiva su operación hacia Calama y Montego Bay; Viva Air canceló, a inicios del año, la ruta Lima – Cartagena por baja demanda de los pasajeros directos entre las dos ciudades e Interjet canceló su operación en Lima a raíz del impacto por la COVID-19 hasta nuevo aviso³⁴.

III.1.1. Tráfico de pasajeros

53. El AIJCh ha mantenido su posición como el terminal aéreo de mayor importancia en la red aeroportuaria nacional, concentrando el 57,8% del tráfico total de pasajeros durante el año 2020. Esta participación en el tráfico total de pasajeros se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCh cubre el 96,7% 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 2010-2020

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nacional	46,8%	47,1%	47,2%	47,0%	46,8%	47,1%	47,7%	47,8%	47,4%	47,4%	47,7%
Internacional	99,3%	99,3%	99,4%	99,4%	99,3%	99,2%	99,2%	98,6%	98,3%	97,8%	96,7%
Transferencia	100,0%	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%	57,8%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Durante el año 2020, alrededor de 7,04 millones de pasajeros hicieron uso del AIJCh, lo cual representó una disminución de 69,74% respecto del año anterior. Esta drástica reducción en el tráfico de pasajeros es resultado de las medidas tomadas por el gobierno para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19, entre las que se dispuso el aislamiento social obligatorio, la suspensión del servicio de transporte aéreo de pasajeros y el cierre total de fronteras³⁵. Al respecto, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales sufrió una reducción de 64,95% respecto

³² 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@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

³³ Memoria Integrada 2020. Disponible en: <https://www.lima-airport.com/Documents/Memoria%20Integrada%202020.pdf>.

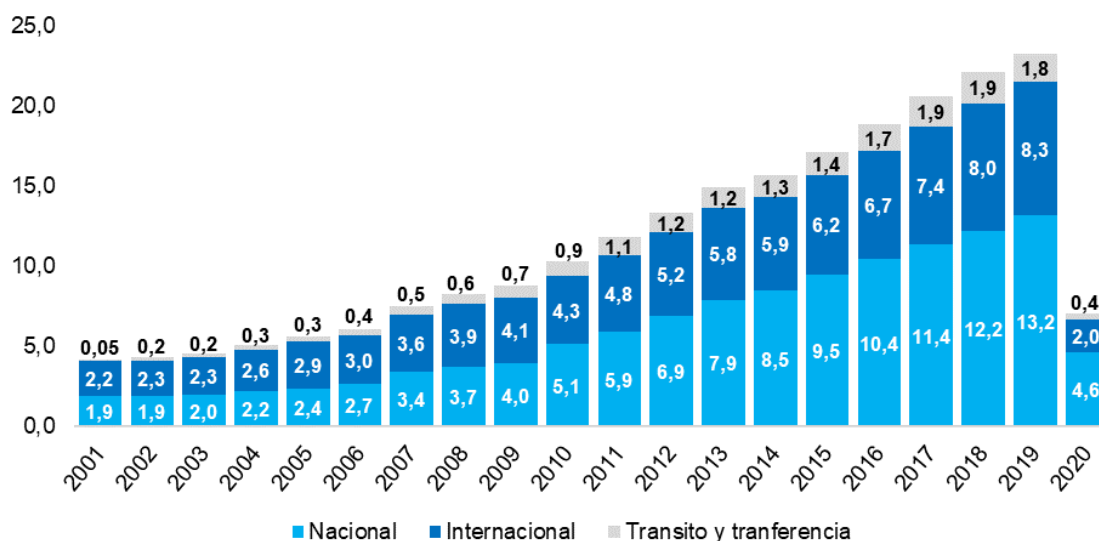
³⁴ Ídem

³⁵ Decreto Supremo N° 044-2020-PCM de fecha 15 de marzo de 2020 que declara el Estado de Emergencia Nacional, ampliado con Decreto N° 051-2020-PCM del 31 de marzo, Decreto N° 064-2020-PCM del 10 de abril, Decreto N° 075-2020-PCM del 23 de abril y Decreto N° 083-2020-PCM del 09 de mayo.



del año anterior, mientras que el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales se redujo en 75,61% y el tráfico de pasajeros en tránsito y transferencia en 77,80% respecto de lo observado en el año 2019.

Gráfico 1 Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2020
(en millones de pasajeros)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

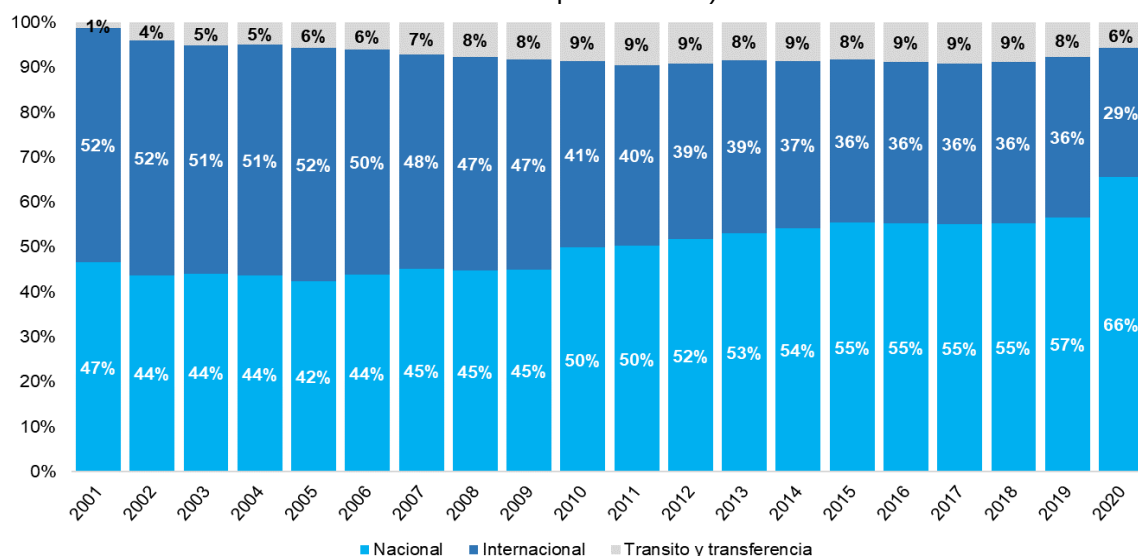
55. No obstante, si se analiza el tráfico de pasajeros desde el inicio de la Concesión, puede observarse que, a excepción del 2020, se ha experimentado un crecimiento continuo, lo que se encontró influenciado principalmente por el incremento de pasajeros en vuelos nacionales, con una tasa de crecimiento promedio anual de 10,03% entre 2001 y 2019. Asimismo, con respecto a la participación de los pasajeros en vuelos nacionales, pasó del 46,6% en el año 2001 a 56,62% en 2019 y 65,59% en el 2020, lo cual indica que el comportamiento de la demanda por servicios de transporte aéreo se ha ido orientando en los últimos años hacia los vuelos nacionales.
56. Por su parte, se observa también un importante crecimiento en la participación del tráfico de pasajeros en tránsito y transferencia entre el 2001 y 2019, con una tasa de crecimiento promedio anual de 22,33%, lo que refleja el permanente posicionamiento del AIJCh como centro de conexiones en la región o *hub* internacional. Además, con relación a su participación respecto del tráfico total, pasó del 1,2% en el año 2001 a 7,7% en el 2019 y 5,7% en el año 2020.
57. Cabe destacar que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales empezó a tomar mayor relevancia a partir del año 2010, registrando una participación del 50% del tráfico de pasajeros movilizados a través del AIJCh. Dicho comportamiento se encuentra en línea con la entrega en concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2006³⁶ y del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2011³⁷, 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.

³⁶ 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.

³⁷ El Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales es administrado por la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (AAP), consorcio conformado por Corporación América de Argentina y Andino Investment Holding de Perú, la cual se encarga de la administración de cinco aeropuertos peruanos ubicados en las ciudades de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Estos terminales aéreos fueron concesionados en el año 2011 por un plazo de 25 años.



Gráfico 2 Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2020 (en términos porcentuales)

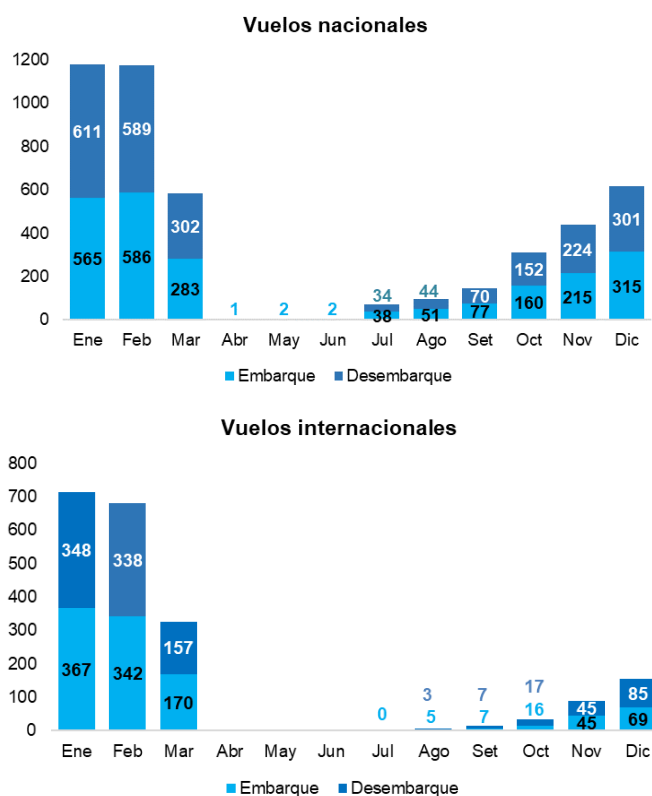


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Con relación a la evolución del tráfico de pasajeros mensual durante el año 2020, puede observarse que en vuelos nacionales los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron en el periodo enero-marzo, considerando que hasta el 16 de marzo no se habían implementado las medidas restrictivas frente al COVID-19. Por su parte, en el caso de los vuelos internacionales se observa un comportamiento similar, con mayores niveles de embarque y desembarque en los meses enero y febrero.

Gráfico 3 Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh durante el año 2020 (en miles de pasajeros)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



III.1.2. Tráfico de carga

59. 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 2010-2020

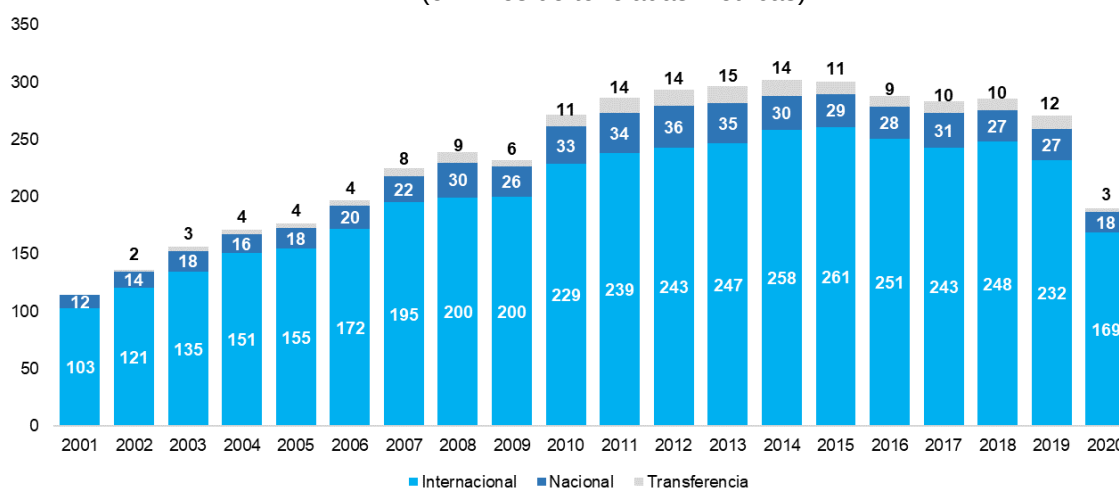
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nacional	51,1%	51,8%	54,7%	54,4%	51,1%	52,2%	54,8%	54,8%	53,7%	51,1%	50,8%
Internacional	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	99,9%	100,0%	99,9%	100,0%
Tránsito y transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	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%	91,4%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Gráfico 4 Evolución del tráfico de carga en el AIJCh, periodo 2001-2020
(en miles de toneladas métricas)



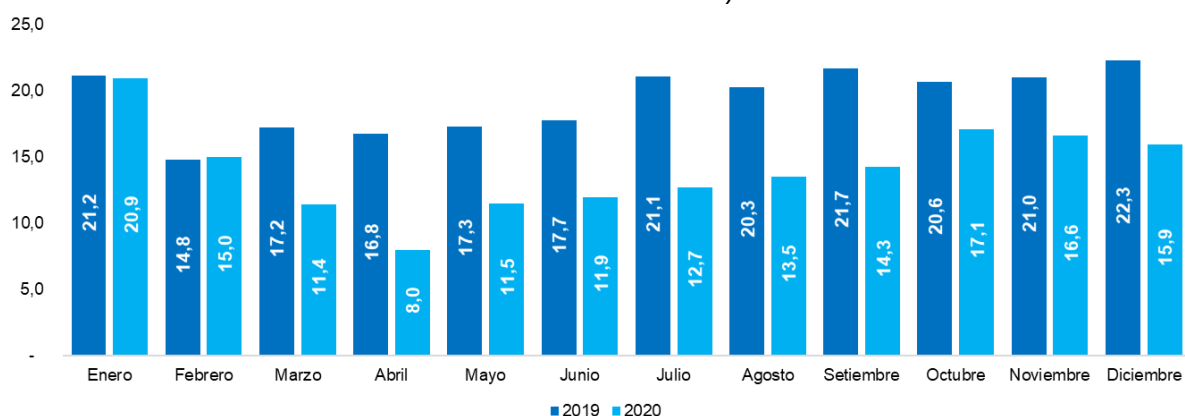
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. Así, las 190 mil toneladas de carga movilizadas durante el año 2020 significaron una reducción del tráfico de 29,8% respecto de lo movilizado durante año anterior (271 mil toneladas). Si bien la disminución de carga se experimentó tanto en la carga internacional, nacional y de transferencia; la reducción general se explicaría, principalmente, por la disminución del tráfico de carga internacional (-27,2%) respecto de lo movilizado en el año 2019, la cual representa el 88,7% del total de carga movilizada por el AIJCh.
62. Sobre el particular, el tráfico de carga internacional durante el año 2020 presentó un mayor nivel de movilización de carga en los meses de enero y octubre-diciembre, observándose un comportamiento similar al del año 2019.



Gráfico 5 Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, años 2019-2020 (en miles de toneladas métricas)

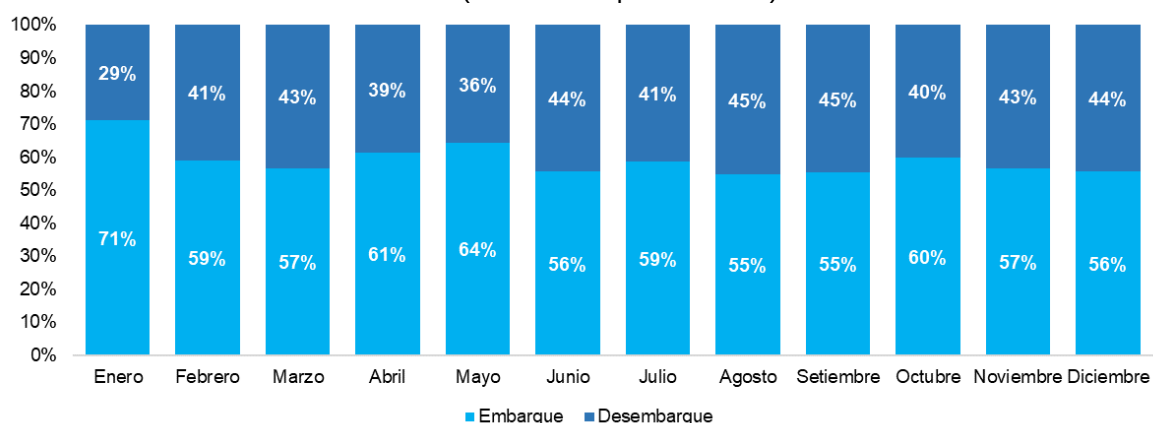


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

63. Asimismo, durante el año 2020 se observa que, en promedio, la mayor participación de carga internacional se concentró en las operaciones de exportación (alrededor del 59% del total de carga internacional movilizada), presentando una mayor participación en el mes de enero y de mayo con alrededor del 71% y 64% de la carga movilizada, respectivamente.

Gráfico 6 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, año 2020 (en términos porcentuales)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

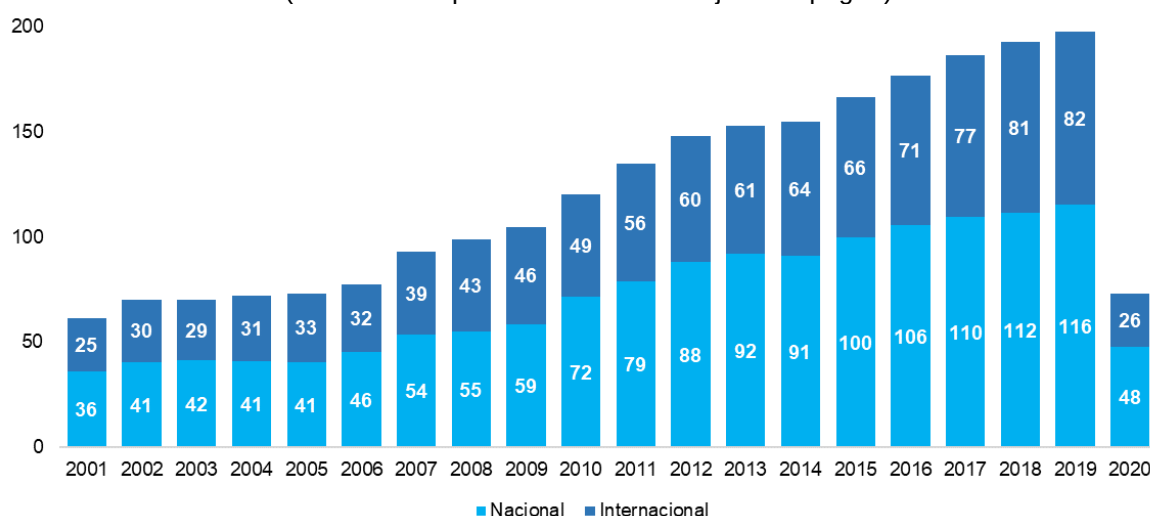
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.3. Tráfico de aeronaves

64. Con relación a las operaciones aéreas, tanto de aterrizaje como de despegue, durante el año 2020 el AIJCh concentró alrededor de 73,3 mil operaciones, esto es, una reducción de 63,0% respecto de lo observado en el año 2019, lo que se explica, como se mencionó anteriormente, por las medidas tomadas ante el COVID-19. La carga movilizada representa el 36,7% del tráfico aéreo registrado a nivel nacional, lo que muestra una disminución en su participación con respecto a lo registrado en años anteriores. Asimismo, del total de operaciones registradas durante el año 2020, el 65,2% corresponde a operaciones nacionales (47,7 mil operaciones), mientras que el 34,8% restante corresponde a operaciones internacionales (25,5 mil operaciones).



Gráfico 7 Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJCh, período 2001-2020
(en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)

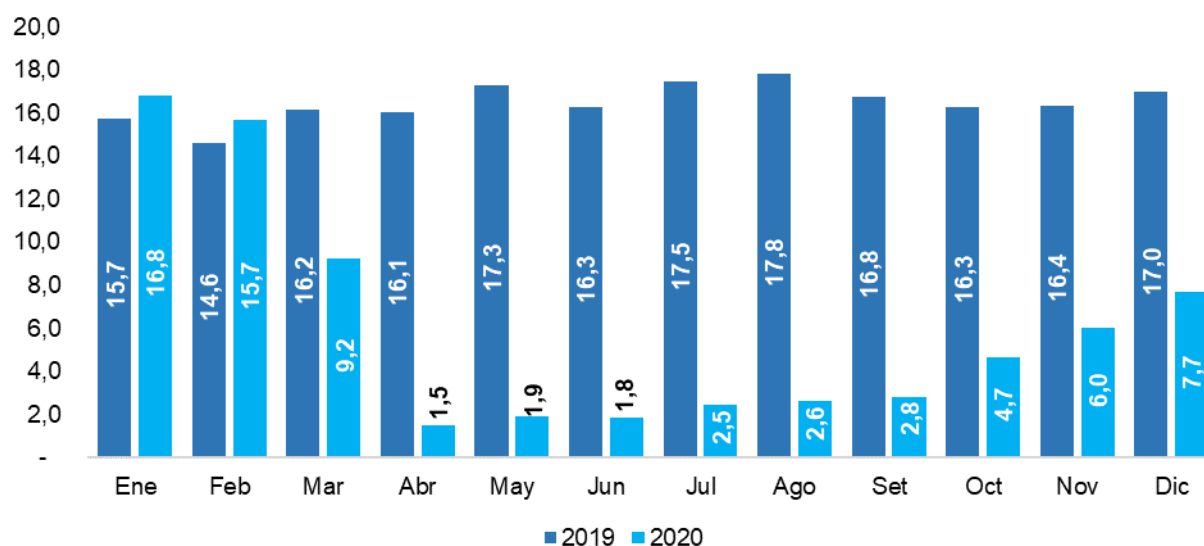


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

65. Por otro lado, con respecto a la evolución mensual de las operaciones durante el 2020, se observó una mayor concentración del tráfico aéreo durante los meses de enero y febrero, periodo previo a las medidas dispuestas frente al COVID-19, con 16,8 y 15,7 miles de operaciones, respectivamente; ambas cifras superiores a las registradas en los mismos meses del 2019. Sin embargo, en los meses posteriores, se experimentó una reducción significativa por efectos de la pandemia; recién en julio se inició su recuperación gradual, pero ésta no ha alcanzado los niveles mensuales registrados en el 2019.

Gráfico 8 Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJCh, años 2019-2020
(en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)



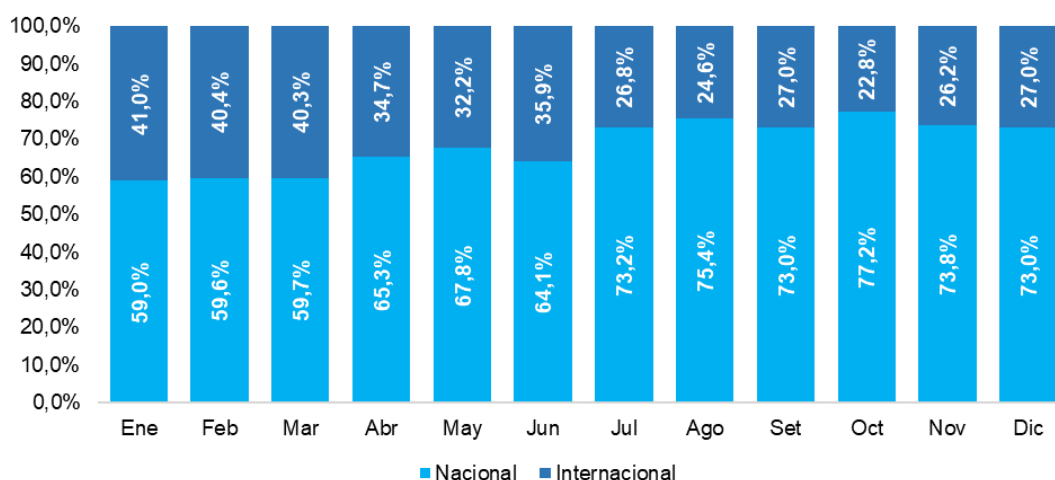
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. Asimismo, tal como se señaló anteriormente, las rutas nacionales ocupan la mayor participación en los vuelos, con tasas superiores al 59%; destacándose que, la mayor proporción de vuelos nacionales se observó en los meses de julio a diciembre, con tasas desde 73,0% hasta 77,2%, mientras que la menor participación se observó en los meses de enero a junio con ratios desde 59,0% hasta 67,8% del tráfico total de aeronaves.



Gráfico 9 Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJCh, año 2020
(en términos porcentuales)

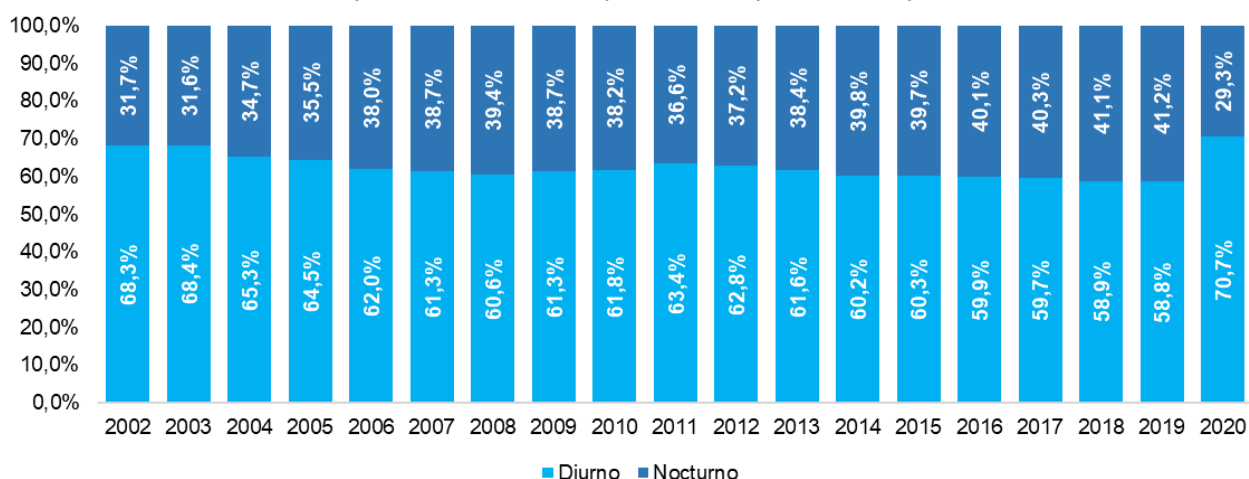


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. El AIJCh es un terminal aéreo que opera de manera ininterrumpida las 24 horas del día, registrando operaciones tanto diurnas como nocturnas. Al respecto, durante los últimos años se observa que la participación de las operaciones nocturnas ha ido en aumento, desde 31,7% en 2002 hasta 41,2% en 2019; sin embargo, en el 2020 experimentó una importante reducción a 29,3%. Asimismo, durante el año 2020, las operaciones diurnas se encontraron compuestas en su mayoría por vuelos nacionales (72,6%), mientras que, en el caso de las operaciones nocturnas, se observó una mayor presencia de vuelos internacionales (52,9%).

Gráfico 10 Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJCh, periodo 2002 - 2020 (en términos porcentuales)



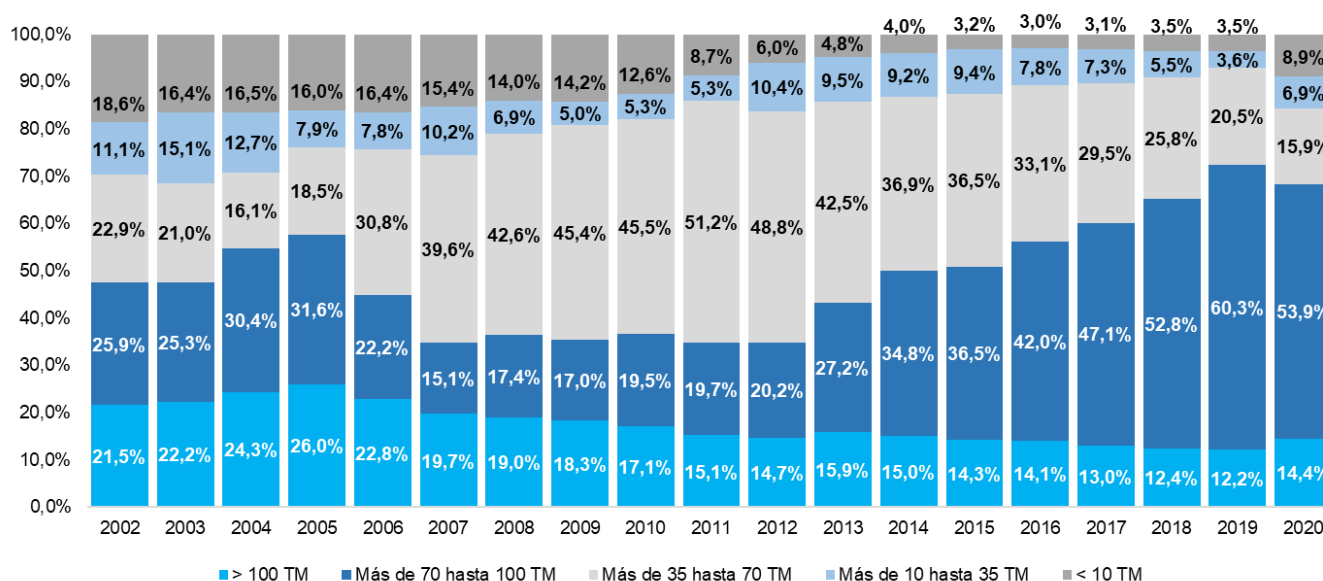
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. En cuanto al tamaño de las aeronaves que se movilizan a través de AIJCh (medido en términos del Peso Máximo de Despegue – PMD), durante los últimos años se observa una mayor participación de aeronaves con un peso de entre 70 a 100 toneladas métricas, representando alrededor del 53,9% de las operaciones totales en el AIJCh en el año 2020, 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 peso se encuentra entre 35 y 70 toneladas métricas, han ido disminuyendo su participación en las operaciones totales desde el año 2011 en que alcanzaron un máximo de 51,2% hasta el 15,9% que han conformado en el 2020.



Gráfico 11 Evolución de la composición de las operaciones en el AIJCh según el rango de PMD, periodo 2002 - 2020 (en términos porcentuales)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Otros servicios prestados por LAP

69. Adicionalmente a los servicios aeroportuarios, LAP presta otros servicios que se encuentran relacionados con actividades comerciales comprendidas dentro de los servicios no aeroportuarios, tales como: alquiler de locales comerciales (*Duty free*, patio de comidas y bebidas, tiendas comerciales, etc.), así como los servicios de publicidad, emisión de credenciales, etc. Estos servicios pueden ser brindados directamente por LAP o a través de un tercero, considerando que LAP se comprometió desde el inicio de sus operaciones a desarrollar de forma sostenible actividades comerciales relacionadas con el negocio aeroportuario, incluidas dentro de las Mejoras Complementarias exigibles al Concesionario antes del término del período inicial.
70. 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). En el 2020, a raíz del cierre del aeropuerto y el progresivo reinicio de vuelos, sumado a las restricciones gubernamentales, hubo una fuerte reducción en el desarrollo de negocios comerciales. Así, al cierre del año, si bien el AIJCh cuenta con un total de 79 locales comerciales, operados por 45 concesionarios *retail* y 12 concesionarios *real state*, 28 de ellos se mantuvieron cerrados³⁸.
71. Cabe mencionar que, para mantener los estándares de servicio y calidad de los concesionarios de ciertos servicios brindados en el terminal aéreo, 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).

³⁸ Memoria Integrada 2020. Disponible en: <https://www.lima-airport.com/Documents/Memoria%20Integrada%202020.pdf>



IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

IV.1. Régimen tarifario de precios tope

72. 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.
73. Así, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las Tarifas Máximas se reajustarán anualmente mediante la fórmula “*RPI-X*” – donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y X representa el Factor de Productividad estimado por el Ositrán, el cual permanecerá fijo por un período determinado – correspondiente al mecanismo de regulación conocido como Regulación por Precios Tope.
74. 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.
75. 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.
76. Así, el mecanismo de reajuste tarifario de LAP ha venido siendo implementado sobre la base de las siguientes tres canastas de servicios determinadas por el Regulador:
- **Servicios a la aeronave:** aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, y uso de puentes de embarque.
 - **Servicios a la carga:** uso de instalaciones de carga aérea.
 - **Servicios a los pasajeros:** uso de aeropuerto (TUUA).
77. Es preciso recordar que, a la fecha, el Ositrán ha determinado tres Factores de Productividad en el AIJCh, conforme al siguiente detalle:
- El 22 de diciembre de 2009, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 064-2008-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en **-0,61%** para el período 2009-2013.
 - El 17 de setiembre de 2013, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013-CD-OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad del AIJCh en **+0,05%** para el período 2014-2018.
 - El 22 de diciembre de 2019, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en **+3,26%**, para el período comprendido desde el año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operaciones del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026, lo que ocurra primero.



78. En la siguiente tabla se muestra la evolución de las Tarifas establecidas por el Concesionario durante el período 2013 – 2020. Cabe resaltar que, las tarifas de la TUUA nacional, puentes de embarque (para los primeros 45 minutos y el tiempo adicional) y las tarifas por uso de instalaciones de carga aérea han mantenido una tendencia creciente a lo largo de los años.

Tabla 8: Evolución de las tarifas de los Servicios Aeroportuarios cobradas por el Concesionario, período 2013-2020 (En USD, sin IGV)

Servicios aeroportuarios	Unidad de cobro	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto									
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26,05	26,05	26,05	26,05	26,05	26,06	25,79	25,20
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	7,97	8,49	9,02	9,05	9,25	9,68	9,77	9,77
Aterrizaje / Despegue Internacional ^a									
Hasta 10 TM	Por operación	35,26	35,26	35,26	35,26	35,26	36,3	35,54	34,29
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	4,96	4,96	4,96	4,96	4,96	5,1	4,99	4,81
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	6,03	6,03	6,03	6,03	6,03	6,2	6,07	5,86
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	6,33	6,33	6,33	6,33	6,33	6,52	6,38	6,16
Más de 100 TM	Por tonelada	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64	6,83	6,69	6,45
Aterrizaje / Despegue Nacional ^a									
Hasta 10 TM	Por operación	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	14	13,71	13,23
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	2,03	1,99	1,92
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,47	2,42	2,33
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,65	2,59	2,50
Más de 100 TM	Por tonelada	2,61	2,61	2,61	2,61	2,61	2,68	2,62	2,53
Estacionamiento de Aeronaves Internacional ^b									
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	3,53	3,53	3,53	3,53	3,53	3,63	3,55	3,43
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,51	0,5	0,48
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,62	0,61	0,59
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,65	0,64	0,62
Más de 100 TM	Por tonelada	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,68	0,67	0,65
Estacionamiento de Aeronaves Nacional ^b									
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,4	1,37	1,32
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,19
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,25	0,24	0,23
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,27	0,26	0,25
Más de 100 TM	Por tonelada	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,27	0,26	0,25
Puentes de Embarque									
Primeros 45 minutos o fracción		91,19	95,67	100,4	102,2	108,7	108,7	110,8	116,4
Períodos de 15 minutos adicionales		30,34	31,9	33,47	34,06	36,23	36,23	36,92	38,81
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0,026	0,023	0,023	0,023	0,023	0,024	0,023	0,023

Nota:

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

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

Fuente: Página web del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. En el caso de las tarifas de la canasta de servicios a los pasajeros, la tarifa de TUUA nacional se mantuvo igual que el año 2019 (USD 9,77), mientras que la tarifa de TUUA internacional se redujo en 2,29%, pasando de USD 25,79 en 2019 a USD 25,20 en 2020.
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 -2,69%, en función al rango o categoría de cobro, en tanto que la tarifa por uso de puentes de embarque presentó un incremento de 5,12% respecto del monto cobrado en el 2019.



81. Finalmente, en el caso de la tarifa por uso de instalaciones de carga aérea, para el año 2020 se presentó una reducción de 1,24% respecto de lo cobrado en el año 2019, pasando de USD 0,02346 a USD 0,02317. Cabe señalar que dicho servicio es el único que conforma la canasta representativa de servicios a la carga en la estructura tarifaria.

IV.2. Régimen de acceso

82. Como se ha explicado anteriormente, el Ositrán también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario que es considerada una Facilidad Esencial. De acuerdo con el REMA, se consideran facilidades esenciales en el AIJCh a las siguientes:
- Rampa.
 - Áreas de parqueo de equipos.
 - Áreas de maniobra en tierra.
 - Vías y áreas de tránsito internos.
 - Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.
 - Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.
83. El REMA privilegia ante todo la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso. En esa línea, de acuerdo con el REMA, las formas de acceder a las facilidades esenciales son:
- ✓ Mediante Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una negociación directa.
 - ✓ Mediante Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una subasta convocada por la Entidad Prestadora.
 - ✓ Mediante la emisión de un Mandato de Acceso que emita el Ositrán cuando las partes no han llegado a un acuerdo con respecto a las condiciones de acceso.
84. En particular, y conforme a lo establecido en el Reglamento de Acceso (REA) de LAP, los Servicios Esenciales prestados por los usuarios intermedios en el AIJCh son:
- i. Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros).
 - ii. Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (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. Así, 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 una subasta y la negativa a suscribir el contrato de parte de la empresa prestadora.
87. En el caso particular del AIJCh, los Cargos de Acceso han sido determinados -en su mayoría- por el Ositrán, mediante mandatos de acceso en favor de los usuarios intermedios por el uso de las facilidades esenciales³⁹, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente. En el caso específico del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento.

³⁹ Con excepción del servicio de rampa de terceros, en cuyo caso el acceso se otorgó a través de un mecanismo de subasta.



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

88. 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.
89. En línea con lo anterior, a finales del año 2013 se inició el más reciente proceso de subasta al mejor postor para otorgar el acceso para prestar el servicio esencial de servicio de rampa a terceros en el AIJCh (4 lotes), así como para asignar las áreas de mantenimiento a efectos de seleccionar como mínimo a 2 y como máximo a 4 empresas. Así, en mayo del 2014, los operadores secundarios Talma Servicios Aeroportuarios S.A., Swissport Perú S.A., y Servicios Aeroportuarios Andinos S.A. suscribieron el Contrato para operar el Servicio de Rampa prestado por Terceros en el AIJCh, encontrándose vigentes los cargos de acceso ofrecidos por cada operador seleccionado, conforme se muestra en 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.

90. 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 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 los cargos de acceso vigentes en el período 2020.

Tabla 10 Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual por tipo de aeronaves, año 2020
(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

91. Este servicio abarca la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y equipaje, entre los que se encuentra también el reclamo de equipaje rezagado. Las áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje comprenden:

- Oficinas operativas terminadas
- Oficinas operativas (área gris)
- Mostradores de *check-in*
- Almacenes para depósito de equipaje rezagado
- Sistema de inspección de equipaje en bodega o Sistema HBS

92. Así, a solicitud de los usuarios intermedios, a través de las Resoluciones de Consejo Directivo N° 025-2017-CD-OSITRAN⁴⁰, 024-2017-CD-OSITRAN⁴¹ y 026-2017-CD-OSITRAN⁴², se dictaron los Mandatos de Acceso para el 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.

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

Cargo de Acceso	Unidad de cobro	2012	2013-2016	2017-2020
Alquiler de mostradores (<i>Counters Check in</i>)	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.

93. Cabe destacar que la emisión del Mandato de Acceso para el alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado fue realizada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN⁴³, 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 2023⁴⁴, 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.

⁴⁰ 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.

⁴¹ 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.

⁴² 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.

⁴³ 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.

⁴⁴ 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.



Mantenimiento de aeronaves y otras áreas para aerolíneas

94. 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.
95. Así, a solicitud de los usuarios intermedios, desde el año 2012 se ha venido dictando Mandatos de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo en Hangares y otras áreas para aerolíneas (alquiler de áreas de mantenimiento); encontrándose, a la fecha, vigente el Mandato emitido a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 023-2017-CD-OSITRAN⁴⁵, en el que se establece 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.

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

96. De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.2 del Anexo 5 y en el Anexo 8 del Contrato de Concesión, el Concesionario estará en la libertad de realizar el almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones, el cual podrá ser brindado de forma directa o a través de terceros, quienes podrán cobrar por dicho servicio un máximo de USD 0,09 por galón (sin incluir IGV) durante los primeros cuatro años de la Concesión. A partir del siguiente año, el Ositrán es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha tarifa cada tres años, de acuerdo con el desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre⁴⁶.
97. Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 010-2005-CD-OSITRAN⁴⁷, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 052-2004-CD-OSITRAN, estableciéndose un nuevo nivel máximo de la tarifa de USD 0,0968 por galón (sin incluir IGV) para el período 2005-2007. Posteriormente, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2008-CD-OSITRAN⁴⁸, Resolución de Gerencia General N° 019-2011-GG-OSITRAN⁴⁹, Resolución de Gerencia General N° 012-2014-GG-

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° 008-2017-CD-OSITRAN.

⁴⁶ 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.

⁴⁷ De fecha 17 de febrero de 2005, sustentada en el Informe N° 004-2005-GRE-GAL-OSITRAN.

⁴⁸ De fecha 28 de enero de 2008, sustentada en el Informe N° 003-2008-GRE-OSITRAN.

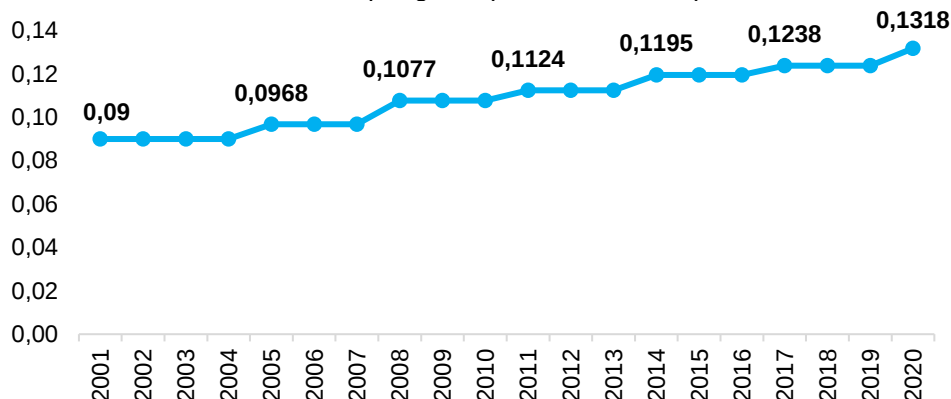
⁴⁹ De fecha 25 de febrero de 2011, sustentada en el Informe N° 003-2011-GRE-GAL-OSITRAN.



OSITRAN⁵⁰ y Resolución de Gerencia General N° 019-2017-GG-OSITRAN⁵¹, 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, 2014-2016 y 2017-2019, respectivamente.

98. En el año 2020, mediante la Resolución de Gerencia General N° 027-2020-GG-OSITRAN⁵², se estableció el nuevo nivel máximo de la tarifa en USD 0,1318 por galón (sin incluir IGV) para el período 2020-2022. Dicho monto supera en 6,46% al nivel máximo establecido en el período anterior.

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



Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.3. Regímenes especiales

Playa de estacionamiento vehicular

99. Con relación a este servicio, el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión establece que la tarifa por este concepto será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra de playas de estacionamiento establecida y aprobada por el Ositrán oportunamente, conforme con los criterios desarrollados por el Regulador. El servicio de la playa de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros⁵³. 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.
100. Así, entre los años 2003 y 2012 se llevaron a cabo tres revisiones tarifarias del servicio de playa de estacionamiento para vehículos ligeros en el AIJCh, conforme con el siguiente detalle:
- El 13 de noviembre de 2003, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, se aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN, determinándose la metodología para la determinación de las tarifas y estableciéndose que, la muestra de las playas de estacionamiento podía ser revisada cada dos años a fin de garantizar que las playas seleccionadas mantengan niveles comparables con los del AIJCH. En dicha oportunidad, se estableció una tarifa de S/. 3,5 (incluido IGV) por hora o fracción.

⁵⁰ De fecha 3 de febrero de 2014, sustentada en el Informe N° 003-2014-GRE-GAJ-OSITRAN.

⁵¹ De fecha 13 de febrero de 2017, sustentada en el Informe N° 001-2017-GRE-GAJ-OSITRAN

⁵² De fecha 19 de febrero de 2020, sustentada en el Informe Conjunto N° 00026-2020-IC-OSITRAN (GRE-GAJ).

⁵³ En cualquier caso, la Retribución al Estado se calculará aplicando el porcentaje ofrecido por LAP sobre los ingresos totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario.



- Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 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.
- 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.

101. Posteriormente, habiendo transcurrido dos años desde la última revisión, en el 2015 LAP solicitó que se realice una revisión de la tarifa; en su propuesta tarifaria, LAP determinó una tarifa de S/. 7,8 por vehículo ligero por hora o fracción, monto calculado a partir de las tarifas promedio de una muestra de 32 playas de estacionamiento. En el marco de dicho procedimiento de revisión tarifaria, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN⁵⁴, se estableció el siguiente esquema para el cobro de las tarifas del servicio de playa de estacionamiento para vehículos ligeros: S/. 5,20 (incluido IGV) para los primeros 45 minutos, S/. 7,00 (incluido IGV) de 46 a 60 minutos y S/. 7,00 (incluido IGV) por hora o fracción adicional.
102. 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 – 2020. Como se aprecia, durante el 2016, la tarifa establecida para los vehículos que permanezcan hasta 45 minutos en la playa de estacionamiento (S/. 5,20) se redujo 5,5% con relación al año 2015 (S/. 5,50); mientras que para aquellos vehículos que permanezcan un tiempo mayor a 45 minutos (S/. 7,00) la tarifa se incrementó 27,3% con relación al 2015. Así, el mecanismo de fijación diferenciado según el tiempo de permanencia beneficia a aquellos usuarios que permanecen un menor tiempo en la playa de estacionamiento.

Tabla 14 Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por vehículo ligero, período 2012-2020 (En soles, incluido IGV)

Unidad de cobro	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Por hora o fracción	4,50	4,50	5,50	5,50	-	-	-	-	-
Por los primeros 45 minutos	-	-	-	-	5,20	5,20	5,20	5,20	5,20
Entre los 46 y 60 minutos	-	-	-	-	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00
De 61 minutos en adelante (por hora o fracción)	-	-	-	-	7,00	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

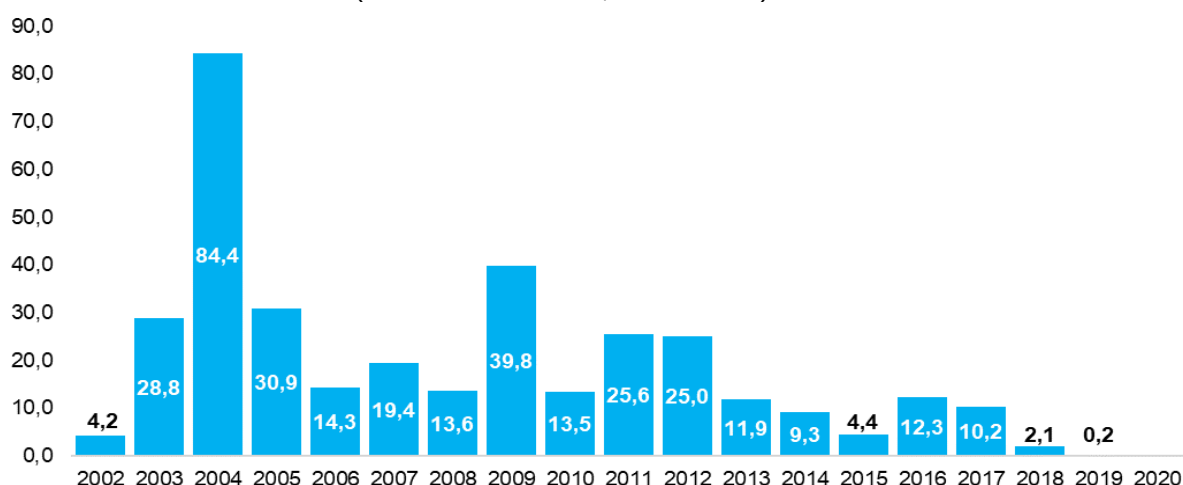
103. Las inversiones realizadas por el Concesionario se encuentran destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los servicios aeroportuarios, conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión. Así, solo serán consideradas como Mejoras a aquellas incluidas en los Planes de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobados debidamente por el Ositrán.
104. En ese sentido, el reconocimiento de las inversiones supone la verificación de que estas se encuentren conforme con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos durante la vigencia de la Concesión, así como con lo comprometido en la Propuesta Técnica del Concesionario comprendida en el Anexo 6 del Contrato de Concesión.
105. Al 31 de diciembre de 2020, la inversión reconocida acumulada 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. Es de mencionar que el Ositrán no reconoció

⁵⁴ De fecha 14 de marzo de 2016, sustentada en el Informe N° 005-2016-GRE-GAJ-OSITRAN, que declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN.



inversiones en el año 2020. En el siguiente gráfico puede observarse la ejecución de inversiones reconocidas por cada año.

Gráfico 13 Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2020
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. En resumen, entre los años 2002 y 2020, se han logrado los siguientes avances con relación a los compromisos de inversión establecidos en el Contrato de Concesión:

- **Período Inicial (2001 – 2009):** LAP cumplió las metas de inversión previstas en el Contrato de Concesión⁵⁵, habiéndose ejecutado un monto total de USD 235,4 millones en inversiones (reconocidas por el Ositrán), de los cuales USD 148,24 millones fueron invertidos durante los primeros cuatro (4) años.
- **Período remanente (desde 2010):** Las inversiones ejecutadas, reconocidas por el Ositrán, alcanzaron un nivel de USD 114,5 millones entre los años 2010 y 2020, 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.

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

108. Al respecto, de dicho monto de inversión, durante el año 2020 el Ositrán no ha reconocido inversiones. Así, el acumulado se mantiene en el mismo nivel del año 2019, siendo USD 109,91 mil, incluido IGV, lo cual representa alrededor del 0,01% del compromiso de inversión de LAP. Cabe señalar que, a diciembre de 2020, los Paquetes de Trabajo WP - Trabajos Previos y WP1 - Limpieza y Reparación del Sitio se encuentra en la fase de culminación.

⁵⁵ 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).



V.2. Transferencias al Sector Público

109. Tal como fue anotado líneas arriba, de acuerdo 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 Brutos⁵⁶. Así, durante el año 2020, el Concesionario transfirió al Estado Peruano USD 57,85 millones por el concepto de Retribución, cifra inferior en 63,5% al monto transferido el año anterior.
110. Asimismo, LAP debe pagar al Ositrán el 1% de la totalidad de sus ingresos facturados, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal, por concepto de aporte por regulación, en la forma y oportunidad que establezcan las normas. Acorde con ello, en el año 2020, dicho pago ascendió a USD 1,37 millones, monto inferior en 64,5% respecto del monto desembolsado en el año 2019.
111. Por último, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 5 y el Anexo 9 del Contrato de Concesión, LAP debe transferir a CORPAC el 50% de sus ingresos facturados por la provisión del servicio de Aterrizaje y Despegue (A/D) y el 20% de los ingresos facturados por la TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales. Así, el monto por dichos conceptos en el año 2020 fue de USD 12,88 millones, cifra 71,1% inferior al reportado en el año anterior.

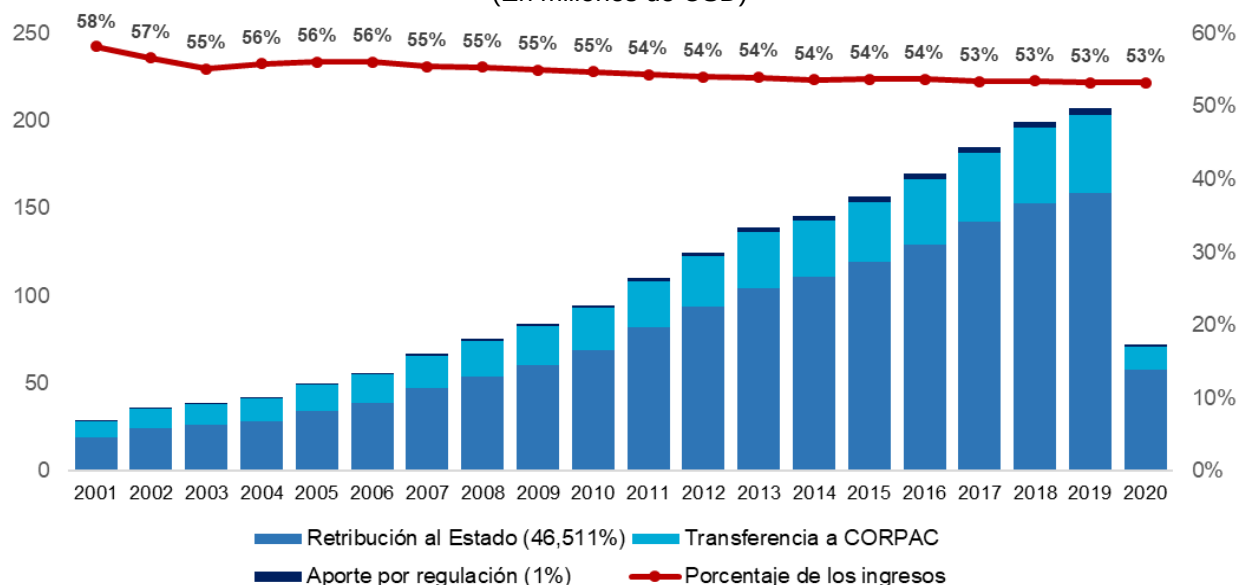
Tabla 15 Transferencias al Estado Peruano, período 2001-2020
(en millones de USD)

	2001-2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ingresos de operación	1 037,80	203,16	231,20	257,35	271,92	291,76	316,28	346,70	373,38	388,46	135,49
Retribución al Estado (46,511%)	402,90	81,81	93,67	104,46	110,79	119,27	129,28	142,18	153,19	158,53	57,85
Transferencias a CORPAC	161,44	26,51	28,87	31,87	32,18	34,54	37,47	39,49	42,72	44,53	12,88
Aporte por regulación (1%)	10,38	2,03	2,31	2,58	2,74	2,91	3,13	3,49	3,72	3,86	1,37
Total transferencias por contrato	574,72	110,35	124,85	138,91	145,71	156,72	169,88	185,16	199,63	206,92	72,10
Porcentaje de los ingresos	55,38%	54,32%	54,00%	53,98%	53,59%	53,72%	53,71%	53,41%	53,47%	53,27%	53,21%

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Gráfico 14 Evolución de las transferencias al Estado Peruano, periodo 2001-2020
(En millones de USD)



Fuente: Estados financieros auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁵⁶ Cabe indicar que 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.



VI. ANÁLISIS OPERATIVO DEL AIJCH

VI.1. Calidad al usuario intermedio y final

VI.1.1. Niveles de servicio en el AIJCh

112. El Anexo 3 del Contrato de Concesión dispone que las operaciones principales y no principales del AIJCH deben ser llevadas a cabo de acuerdo con los RTM de carácter operativo establecidos en el Anexo 14⁵⁷. 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.
113. Sin embargo, durante el 2020 y ante la coyuntura sanitaria, con Oficio N° 768-2021-MTC/19, contando con la opinión del Regulador mediante Oficios N° 09500-2020-GSF-OSITRAN y N° 06551-2020-GSF-OSITRAN, el MTC declaró a la pandemia COVID-19 como un evento de Fuerza Mayor, suspendiendo, entre otras, la obligación en materia de operaciones del cumplimiento de Niveles de Servicio Óptimo de la IATA. Ante esta situación, no se realizó la medición correspondiente al año 2020.

VI.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios

114. De conformidad con el numeral 4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, el Concesionario realiza semestralmente encuestas entre los pasajeros, visitantes y demás usuarios del AIJCh, a fin de establecer el grado de satisfacción de estos por los servicios que se prestan. A continuación, se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Pasajeros y del Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionarios en el AIJCh, realizado por LAP, a través del Centro de Consultoría y Servicios Integrados de la Pontificia Universidad Católica del Perú – INNOVAPUCP, sobre los niveles de satisfacción del usuario realizada en los meses de noviembre y diciembre 2020.
- Pasajeros y acompañantes
115. La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 307 pasajeros⁵⁸, con un margen de error de 5,6%. Dicha muestra fue clasificada en 5 diferentes segmentos: (i) Pasajeros peruanos y extranjeros que viajan al interior (salidas nacionales), (ii) Pasajeros peruanos y extranjeros que llegan del interior (llegadas nacionales), (iii) Pasajeros peruanos y extranjeros que viajan al exterior (salidas internacionales), (iv) Pasajeros peruanos y extranjeros que llegan del exterior (llegadas internacionales), (v) Pasajeros en tránsito/transferencia. La encuesta emplea la escala de puntuación del 1 al 5, donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente (ni satisfecho/ni insatisfecho), 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho.
116. Los resultados del nivel de satisfacción general con el AIJCh se presentan en la siguiente tabla. De acuerdo con la forma de medición del nivel de satisfacción, los resultados generales muestran que, en promedio, los pasajeros se encuentran satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCh. En ese sentido, los pasajeros que reportaron un mayor nivel de satisfacción fueron los pasajeros de salidas internacionales y llegadas nacionales, con un 93,8% y 91,9%, respectivamente.

⁵⁷ 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.

⁵⁸ No se realizó la encuesta a los acompañantes, dada la restricción del ingreso de acompañantes al aeropuerto.



Tabla 16 Nivel de satisfacción general de pasajeros con el AIJCh, por segmentos, año 2020

Nivel de satisfacción con:	Medición 2020-II			
	Top Two Box %	Bottom Two Box %	Media	Base
Salidas Nacionales	89,3	1	4,1	307
Salidas Internacionales	93,8	0,7	4,3	307
Llegadas Internacionales	84,4	1	4,1	307
Llegadas Nacionales	91,9	1,3	4,2	307
Pasajeros en tránsito	90,9	2,6	4,3	154

Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJCh. Noviembre 2020.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

Tabla 17 Evaluación de las medidas de prevención contra el COVID-19, año 2020

Nivel de satisfacción con:	Medición 2020-II			
	Top Two Box %	Bottom Two Box %	Media	Base
Salidas Nacionales	73,9	2,3	3,9	307
Salidas Internacionales	86,6	1	4,1	307
Llegadas Internacionales	87	1,3	4,1	307
Llegadas Nacionales	83,4	2,3	4	307
Pasajeros en tránsito	89,6	2,6	4,3	154

Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJCh. Noviembre 2020.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

118. Cabe resaltar que la encuesta también recoge información sobre las principales sugerencias de los pasajeros para un mejor servicio. Así, del total de pasajeros encuestados, el 12,0%, coincidieron en la necesidad de mejorar la señalización en general, mientras que el 11,0% sugirieron ampliar/modernizar la infraestructura del aeropuerto y el 8,8% sugirieron mejorar y cumplir los protocolos contra el COVID-19. En el siguiente gráfico se presentan las principales sugerencias a nivel general y por segmento.



Gráfico 15 Principales sugerencias de pasajeros según la encuesta de satisfacción, año 2020



Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJCh. Noviembre 2020.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Aerolíneas y concesionarios**

119. La encuesta también se aplicó sobre las aerolíneas comerciales nacionales e internacionales (14), aerolíneas cargueras (4), aerolíneas de servicios en plataforma (12), concesionarios comerciales (11), siendo un total de 41 los encuestados. La encuesta emplea la misma escala de puntuación que la encuesta de pasajeros para medir el nivel de satisfacción de las aerolíneas y concesionarios respecto del AIJCh, es decir, utiliza la escala del 1 al 5, donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho. Para el caso de la relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión (administración) a cargo LAP, se utiliza la escala del 1 al 5, donde 1 es muy mala, 2 es mala, 3 es ni buena ni mala, 4 es buena y 5 es excelente.
120. Los resultados generales sobre el nivel de satisfacción con el operador del AIJCh se presentan en la siguiente tabla. 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 90,0% y 81,8%, respectivamente. Por el contrario, las aerolíneas comerciales nacionales e internacionales, así como las aerolíneas cargueras, cuentan con altos porcentajes de insatisfacción.



Tabla 18 Nivel de satisfacción general de aerolíneas y concesionarios con el AIJCh, por segmentos, año 2020

Segmento	Medición 2020-II			
	Top Two Box %	Bottom Two Box %	Media	Base
Aerolíneas Comerciales Nacionales	18,7	70,6	2,5	4
Aerolíneas Comerciales Internacionales	25,1	64,2	2,5	10
Servicios en Plataforma	81,8	0	4	12
Aerolíneas Cargueras	25	50	2,8	4
Concesionarios Comerciales	90	0	4,1	11

Fuente: Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionarios, 2020.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

- Demora y falta de coordinación y comunicación entre el cliente y LAP.
- Incorrecto funcionamiento del sistema FIDS.
- Falla en operatividad del sistema de fajas, poco tiempo de asignación de fajas.
- Lentitud en el sistema CUTE.
- Procesos burocráticos, que generan demoras en la orientación en la elaboración y revisión de expedientes y planes de trabajo.
- Falta de gestión y demora en el servicio de aviación LAP.
- Almacenes ubicados lejos del área operativa y almacenes deteriorados.
- Demora e inconsistencia en la asignación de recojo de equipaje.
- Demora en respuesta en soporte para solución de problemas por parte del supervisor de terminales.
- Separadores de filas en mal estado.
- Incorrecta asignación de salas de embarque.
- Demoras en tiempo de respuesta para abrir y cerrar puertas en el corredor estéril.

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

Tabla 19 Evaluación de las medidas preventivas contra el COVID-19, año 2020

Segmento	Medición 2020-II			
	Top Two Box %	Bottom Two Box %	Media	Base
Aerolíneas Comerciales Nacionales	89,3	0	4,6	4
Aerolíneas Comerciales Internacionales	95,3	0	4,5	10
Servicios en Plataforma	100	0	4,3	12
Aerolíneas Cargueras	---	---	---	---
Concesionarios Comerciales	81,8	0	4,3	11

Fuente: Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionarios, 2020.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

123. Los resultados muestran que, las aerolíneas y concesionarios se encuentran satisfechos y muy satisfechos con las medidas preventivas adoptadas por LAP, resaltando que la gestión del Concesionario con respecto a la implementación de los requisitos establecidos en los Lineamientos y Planes de Prevención ha sido bastante favorable.

124. Por otra parte, los resultados generales de la calificación respecto de la relación de las aerolíneas y concesionarios con LAP, se muestra en la siguiente tabla.



Tabla 20 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP, año 2020

Segmento	Medición 2020-II			
	Top Two Box %	Bottom Two Box %	Media	Base
Aerolíneas Comerciales Nacionales	100	0	4	4
Aerolíneas Comerciales Internacionales	81,4	0	3,8	10
Servicios en Plataforma	91,7	0	4,3	12
Aerolíneas Cargueras	75	25	3,3	4
Concesionarios Comerciales	100	0	4,3	11

Fuente: Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionarios, 2020.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

125. 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 comerciales nacionales y los concesionarios comerciales mantuvieron una relación calificada en un 100% en ambos casos.

VI.2. Reclamos

126. De acuerdo con la información del Registro mensual de Reclamos enviado por LAP, durante el año 2020 se presentaron 314 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa una disminución de 62,8% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior.
127. Sin embargo, el indicador de número de reclamos por cada mil pasajeros aumentó de 0,036 en 2019 a 0,045 reclamos en el 2020, lo que evidencia que la reducción en el número total de reclamos se asocia al menor tráfico de pasajeros durante el año.
128. Del total de reclamos presentados, fueron considerados 247, de los cuales el 85,4% estuvieron asociados a la calidad y la oportuna prestación de los servicios, mientras que el 10,1% estuvo asociado a daños y pérdidas en perjuicio de los usuarios. Asimismo, se presentaron reclamos con respecto a la información proporcionada a los usuarios (3,6%).

Tabla 21 Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2020

Materia	Part. %
Calidad y oportuna prestación del servicio	85,4%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	10,1%
Información proporcionada a los usuarios	3,6%
Otros	0,8%
Total	100,0%

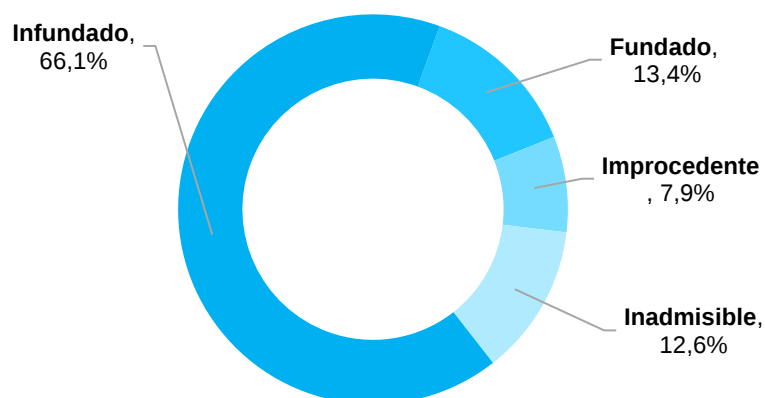
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

129. Cabe resaltar que, del total de reclamos considerados en el año 2020, de acuerdo con el estado final consignado en el Registro mensual de LAP, 239 reclamos se han tipificado, 1 reclamo se encuentra pendiente de resolución, se presentaron 4 desistimientos y 3 fueron atendidos por hallazgos.
130. Así, de acuerdo con el estado de la resolución, de los 239 reclamos tipificados, 158 reclamos fueron declarados infundados, 19 reclamos fueron declarados improcedentes, 30 reclamos fueron declarados inadmisibles y 32 reclamos fueron declarados fundados.



Gráfico 16 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2020
(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 2020, la mayor parte estuvieron relacionados con la calidad y la oportuna prestación del servicio, los cuales representaron el 65,6%.



VII. ANÁLISIS FINANCIERO DE LA EMPRESA

Sobre el impacto de la pandemia COVID 19 en la situación financiera de la empresa

132. Respecto a los impactos y medidas adoptadas por LAP para hacer frente a los efectos de la pandemia del COVID 19 durante el ejercicio 2020, en el informe de auditoría a los Estados Financieros se señala que:

- Debido al estado de emergencia declarado por el Gobierno en respuesta al Covid-19, el Terminal estuvo cerrado del 17 de marzo al 14 de julio de 2020, aunque la pista y plataforma continuaron operando para atender vuelos humanitarios y de carga. El 15 de julio se reiniciaron los vuelos nacionales y desde el 18 de agosto vuelos internacionales especiales al AIJCh. Asimismo, desde el 5 de octubre de 2020, los vuelos internacionales comerciales se reiniciaron progresivamente; primero a destinos de América del Sur y Central, y luego a los de América del Norte.

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

- La situación financiera y el desempeño de la Compañía se vieron particularmente afectados por la situación antes mencionada durante el año 2020; sin embargo, esta situación de emergencia representa un evento temporal adverso para la Compañía. Por lo tanto, la Compañía considera que no afecta sus planes de largo plazo, el cumplimiento de las obligaciones financieras, la evaluación de la recuperabilidad de sus activos y el desarrollo del proyecto de expansión. La evaluación financiera realizada por la empresa sobre los impactos del Covid-19 se resume a continuación:
 - Los ingresos operativos y la utilidad del año se vieron afectados significativamente como se muestra en el estado de resultados integrales.
 - La pérdida esperada de cuentas por cobrar comerciales no se vio afectada de manera significativa ya que la Compañía pudo cobrar a los clientes los servicios prestados durante el año y la Compañía también negoció los términos y fechas de pago con la mayoría de los clientes.
 - En cuanto a los activos no financieros de larga duración, teniendo en cuenta la situación, la Compañía realizó una prueba de deterioro y determinó que no era necesario reconocer ningún deterioro de acuerdo con la política contable descrita en la Nota 2-f.
 - El incremento de los activos no corrientes se debe principalmente a las inversiones realizadas en el proyecto de expansión presentado en Intangibles. En la primera quincena de junio se reiniciaron progresivamente las obras de construcción, cumpliendo estrictamente con los protocolos de seguridad y salud, aprobados y establecidos en los planes de vigilancia, prevención y control de COVID-19, para los trabajadores, contratistas y subcontratistas de la Compañía. La Compañía considera que la interrupción de algunas actividades de construcción del proyecto durante el período fue transitoria.
 - La Compañía no tuvo dificultades significativas para cumplir con las obligaciones con proveedores y contratistas, considerando la sólida situación financiera de la Compañía.

VII.1. Análisis de los Estados Financieros

VII.1.1. Estado de Resultados Integrales

133. El estado de resultados muestra que, en el ejercicio 2020, los ingresos brutos totales ascendieron a USD 244,8 millones, significando una disminución de USD 243,3 millones (-49,8%) respecto al ejercicio anterior. Al respecto, estos ingresos se componen de ingresos de operación y de ingresos por construcción.



134. Respecto a los ingresos de operación, durante el ejercicio 2020 estos ascendieron a USD 135,5 millones, registrándose una disminución de USD 253,0 millones (-65,1%) respecto al ejercicio 2019. Por su lado, los ingresos por construcción ascendieron a USD 109,3 millones y representan el 80,7% de los ingresos de operación de dicho periodo, significando un incremento de USD 9,7 millones (+9,7%) respecto al ejercicio 2019.
135. Es necesario señalar que los ingresos de construcción corresponden a la ejecución de las inversiones efectuadas por la sociedad concesionaria en el ejercicio 2020, 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 2020.
136. Por otro lado, respecto a la retribución al Estado Peruano, en el ejercicio 2020, esta ascendió a USD 57,9 millones, representando el 42,7% de los ingresos de operación de la concesión y significando una disminución de USD 100,7 millones (-63,5%) respecto al ejercicio 2019. La disminución indicada se explica por la disminución de los ingresos de operación de la concesión. Asimismo, respecto a la retribución a CORPAC en el ejercicio 2020, esta ascendió a USD 12,9 millones, representando el 9,5% de los ingresos de operación de la concesión y significando una disminución de USD 31,6 millones (-71,1%) respecto al ejercicio 2019, la cual es explicada por la disminución de los ingresos de operación de la concesión.
137. En cuanto a los gastos operativos, en el ejercicio 2020 estos fueron de USD 44,0 millones, lo cual representa el 32,4% de los ingresos de operación y significó una disminución de USD 14,0 millones (-24,2%) respecto al ejercicio 2019. Por su parte, los gastos generales, en el ejercicio 2020, ascendieron a USD 7,8 millones, representando el 5,7% de los ingresos de operación, y significando una disminución de USD 3,1 millones (-28,3%) respecto al ejercicio 2019. Sobre el particular, la disminución de los gastos operativos y de los gastos generales está asociada a la disminución del volumen de operaciones. Al respecto, es necesario señalar que el número promedio de empleados de la empresa se incrementó en 8,7%, al pasar de 564 empleados en el ejercicio 2019 a 613 en el ejercicio 2020, lo cual es explicado principalmente por el incremento de las actividades de construcción.
138. Así, como resultado de los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2020, la utilidad de operación ascendió a USD 13,0 millones, lo cual representa el 9,6% de los ingresos de operación y supone una disminución de USD 103,6 millones (-88,8%) respecto al ejercicio 2019.
139. Por otro lado, con relación a los ingresos financieros, en el ejercicio 2020 estos ascendieron a USD 1,3 millones, lo cual representa el 0,9% de los ingresos de operación y supone una disminución de USD 3,5 millones (-73,4%) respecto al ejercicio 2019. La disminución de los ingresos financieros es explicada principalmente por una disminución del saldo de depósitos a plazo fijo en los que la empresa invierte sus excedentes de liquidez; así, durante el ejercicio 2019, el saldo depósitos a plazo ascendió a USD 174,1 millones y, en el ejercicio 2020, dicho saldo ascendió a USD 71,0 millones.
140. Si bien durante el ejercicio 2019 la empresa no mantuvo pasivos financieros ni de corto ni de largo plazo, es necesario señalar que sí presentó 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. Sin embargo, en el ejercicio 2020, además de otros pasivos financieros, la empresa mantuvo una deuda financiera contraída a fines de dicho año. En tal sentido, si bien los gastos financieros de LAP continuaron representando el 0,1% de los ingresos de operación, reflejaron una reducción de USD 363 mil (-64,1%) respecto al ejercicio 2019. Por otro lado, la diferencia de cambio neta de la empresa, en el ejercicio 2020 ascendió a una pérdida neta de USD 1,5 millones (ganancia de USD 412 mil en el ejercicio 2019).
141. Así, considerando lo indicado en los puntos anteriores, la utilidad neta en el ejercicio 2020 ascendió a USD 9,6 millones, lo cual representa el 7,1% de los ingresos de operación de dicho ejercicio y supone una disminución de USD 84,7 millones (-89,8%) respecto al ejercicio 2019.



Tabla 22 Estado de Resultados de LAP, periodo 2019 – 2020
(En miles de USD)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Ingresos de operación	135 490	388 458	100,0%	100,0%	-65,1%	(252 968)
Ingresos por construcción	109 274	99 571	80,7%	25,6%	9,7%	9 703
Ingresos brutos totales	244 764	488 029	180,7%	125,6%	-49,8%	(243 265)
Retribución por concesión al Estado Peruano	57 851	158 531	42,7%	40,8%	-63,5%	(100 680)
Retribución a Corpac	12 881	44 529	9,5%	11,5%	-71,1%	(31 648)
Costo de los ingresos por construcción	109 274	99 571	80,7%	25,6%	9,7%	9 703
Total ingresos netos	64 758	185 398	47,8%	47,7%	-65,1%	(120 640)
Gastos operativos	43 965	57 988	32,4%	14,9%	-24,2%	(14 023)
Gastos generales	7 771	10 833	5,7%	2,8%	-28,3%	(3 062)
Utilidad de operación	13 022	116 577	9,6%	30,0%	-88,8%	(103 555)
Gastos financieros	203	566	0,1%	0,1%	-64,1%	(363)
Ingresos financieros	1 263	4 743	0,9%	1,2%	-73,4%	(3 480)
Diferencia de cambio	(1 531)	412	-1,1%	0,1%	-471,6%	(1 943)
Otros, neto	(34)	(17)	0,0%	0,0%	100,0%	(17)
Utilidad antes de impuesto a la renta	12 517	121 149	9,2%	31,2%	-89,7%	(108 632)
Impuesto a la renta	(2 911)	(26 813)	-2,1%	-6,9%	-89,1%	23 902
Utilidad (pérdida) neta del año	9 606	94 336	7,1%	24,3%	-89,8%	(84 730)

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

142. Respecto a los ingresos de operación, es necesario señalar que su disminución es explicada principalmente por el menor tráfico de pasajeros, el cual disminuyó respecto al ejercicio 2019. En la Tabla 23 se muestra una desagregación por tipo de ingreso operativo generado.

Tabla 23 Ingresos operativos de LAP, periodo 2019 – 2020
(En miles de USD)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Aeronáuticos						
TUUA nacional e internacional	48 886	165 974	36,1%	42,7%	-70,5%	(117 088)
Aterrizaje y despegue	15 460	44 683	11,4%	11,5%	-65,4%	(29 223)
Comisión por venta de combustible a aeronaves	10 665	28 536	7,9%	7,3%	-62,6%	(17 871)
Puentes de abordaje de pasajeros	9 108	17 634	6,7%	4,5%	-48,3%	(8 526)
Carga	4 412	6 364	3,3%	1,6%	-30,7%	(1 952)
Rampa	3 895	11 468	2,9%	3,0%	-66,0%	(7 573)
Estacionamiento de aeronaves	3 403	3 650	2,5%	0,9%	-6,8%	(247)
Otros	374	839	0,3%	0,2%	-55,4%	(465)
Sub total	96 203	279 148	71,0%	71,9%	-65,5%	(182 945)
Comerciales						
Duty free	7 375	26 854	5,4%	6,9%	-72,5%	(19 479)
Comidas y bebidas	3 721	13 446	2,7%	3,5%	-72,3%	(9 725)
Salones VIP	2 910	10 272	2,1%	2,6%	-71,7%	(7 362)
Retail	2 653	10 021	2,0%	2,6%	-73,5%	(7 368)
Estacionamiento vehicular	2 526	9 451	1,9%	2,4%	-73,3%	(6 925)
Publicidad	1 379	4 649	1,0%	1,2%	-70,3%	(3 270)
Transporte terrestre de pasajeros	1 044	3 533	0,8%	0,9%	-70,5%	(2 489)
Servicios financieros	658	2 321	0,5%	0,6%	-71,7%	(1 663)
Otros	4 418	9 337	3,3%	2,4%	-52,7%	(4 919)
Sub total	26 684	89 884	19,7%	23,1%	-70,3%	(63 200)
Aviación						
Almacenes	3 518	3 890	2,6%	1,0%	-9,6%	(372)
Alquileres	4 538	6 026	3,3%	1,6%	-24,7%	(1 488)
Catering	1 775	4 895	1,3%	1,3%	-63,7%	(3 120)
Otros servicios de aviación	2 372	3 412	1,8%	0,9%	-30,5%	(1 040)
Sub total	12 203	18 223	9,0%	4,7%	-33,0%	(6 020)
Otros ingresos	400	1 203	0,3%	0,3%	-66,7%	(803)
Total	135 490	388 458	100,0%	100,0%	-65,1%	(252 968)

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.



143. Sobre el particular, en el ejercicio 2020, los ingresos de operación ascendieron a USD 135,5 millones, de los cuales los ingresos Aeronáuticos ascendieron a USD 96,2 millones, lo cual representa el 71,0% de los ingresos operativos y supone una disminución de USD 182,9 millones (-65,5%) respecto al ejercicio 2019. Dentro de esta categoría de ingresos, la TUUA nacional e internacional ascienden a USD 48,9 millones, lo cual representa el 36,1% de los ingresos operativos y supone una disminución de USD 117,1 millones (-70,5%) respecto al ejercicio 2019. Por otro lado, los ingresos del Servicio de Aterrizaje y Despegue ascendieron a USD 15,5 millones, representaron el 11,4% de los ingresos operativos, y suponen una disminución de USD 29,2 millones (-65,4%) respecto al ejercicio 2019.
144. Respecto a los ingresos comerciales en el ejercicio 2020, estos ascendieron a USD 26,7 millones, representaron el 19,7% de los ingresos de operación, y significaron una reducción de USD 63,2 millones (-70,3%) respecto al ejercicio 2019. Sobre el particular, estos ingresos han experimentado una mayor disminución respecto a los ingresos aeronáuticos (-70,3% vs. -65,5%), observándose que los ingresos por *Duty free* ascendieron a USD 7,4 millones, lo cual representa el 5,4% de los ingresos de operación, suponiendo una disminución de USD 19,5 millones (-72,5%) respecto al ejercicio 2019. Entre tanto, el segundo tipo de ingreso en importancia por ingresos generados fue el servicio de Comidas y bebidas, el cual generó ingresos por USD 3,7 millones, representando el 2,7% de los ingresos de operación y suponiendo una disminución de USD 9,7 millones (-72,3%) respecto al ejercicio 2019.
145. Por su parte, en el ejercicio 2020, los ingresos de aviación ascendieron a USD 12,2 millones, representaron el 9,0% de los ingresos de operación y significaron una disminución de USD 6,0 millones (-33%) respecto al ejercicio 2019. Estos ingresos han experimentado una menor disminución respecto a los ingresos aeronáuticos (-33,0% vs. -65,5%), observándose que los ingresos por alquileres ascendieron a USD 4,5 millones, lo cual representa el 3,3% de los ingresos de operación y supone una disminución de USD 1,5 millones (-24,7%) respecto al ejercicio 2019. Entre tanto, el segundo tipo de ingreso en importancia fue el servicio Almacenes, el cual generó ingresos por USD 3,5 millones, representando el 2,6% de los ingresos de operación y mostrando una disminución de USD 372 mil (-9,6%) respecto al ejercicio 2019.
146. En lo referente al EBITDA⁵⁹ 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 2020. Al respecto, para dicho año, el EBITDA ascendió a USD 25,4 millones, lo cual significa una disminución de USD 103,0 millones (-80,2%) respecto al ejercicio 2019.

Tabla 24 EBITDA de LAP, periodo 2019 – 2020
(En miles de USD)

	2020	2019	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Utilidad Operativa	13 022	116 577	51,3%	90,8%	-88,8%	-103 555
Depreciación	2 262	1 845	8,9%	1,4%	22,6%	417
Amortización	10 096	9 985	39,8%	7,8%	1,1%	111
EBITDA	25 380	128 407	100,0%	100,0%	-80,2%	(103 027)

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

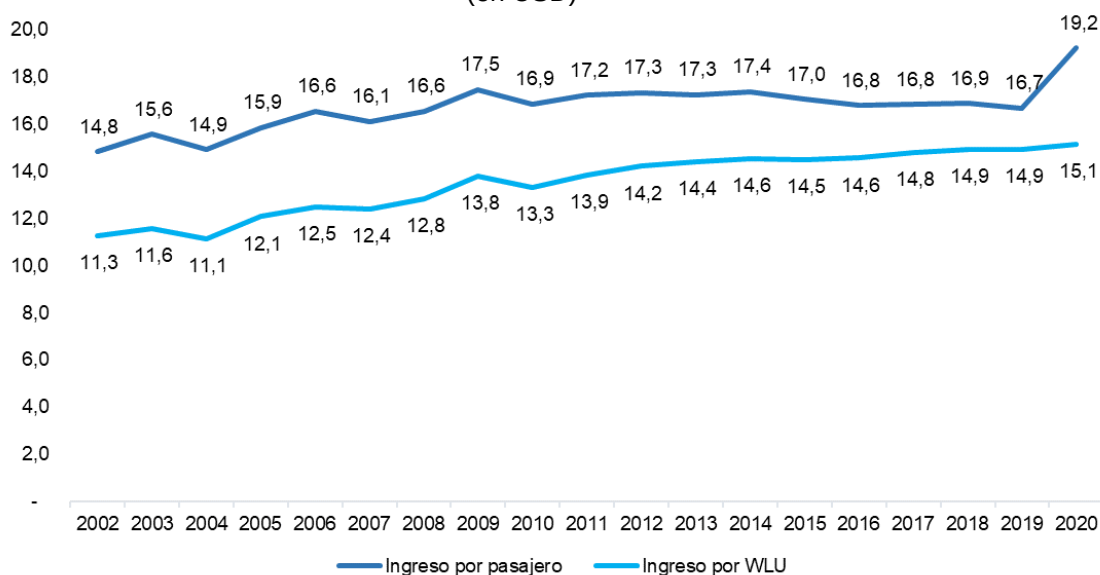
147. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que en el ejercicio 2020 la empresa ha obtenido una utilidad neta de USD 9,6 millones, lo cual supone una disminución de USD 87,7 millones (-89,8%) respecto al ejercicio 2019. Esta disminución es explicada principalmente por: i) una disminución en los ingresos financieros de la empresa considerando que ha reducido sus niveles de liquidez, y ii) por una disminución de la utilidad operativa de 88,8%. Al respecto, si bien los ingresos de operación en el ejercicio 2020 disminuyeron en 65,1%, la mayor caída de la utilidad operativa (-88,8%) se explica por una menor reducción de los gastos operativos y gastos generales, el cual está asociado principalmente a la disminución de las operaciones y principalmente a las actividades de construcción que se iniciaron en el ejercicio 2018.

⁵⁹ EBITDA por sus siglas en inglés: *Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization*, es calculado como Utilidad Operativa más Depreciación y Amortización.



148. Finalmente, en términos de desempeño comercial, durante el año 2020, el ingreso operativo por pasajero en el AIJCh, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario, alcanzó un nivel de USD 19,2, cifra superior a la observada el año anterior (+15,3%), esencialmente por el menor tráfico de pasajeros. Por su parte, los ingresos por WLU⁶⁰ registraron un nivel de USD 15,1, monto superior en 1,3% al observado en el 2019.
149. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del ingreso promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2002 – 2020. Al respecto, nótese que la evolución que viene mostrando el ingreso promedio durante los últimos años, a excepción del 2020, empieza a situarse en torno a un nivel estacionario, en comparación a la tendencia creciente observada durante los primeros años de la concesión, lo cual se encuentra relacionado a la capacidad, cada vez más limitada, del actual terminal del AIJCh.

Gráfico 17 Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2020
(en USD)



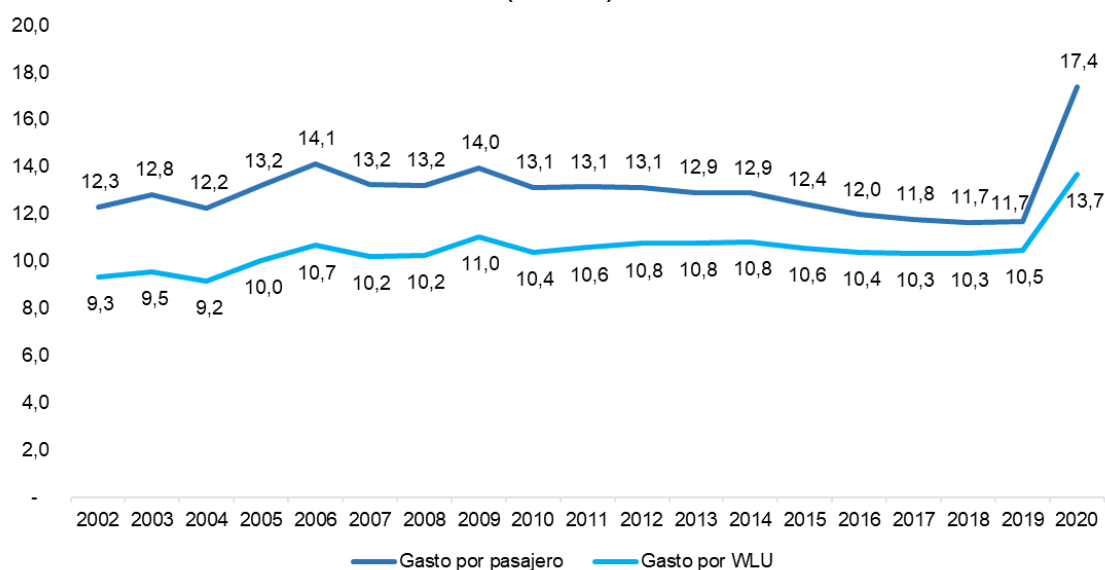
Fuente: Declaración estadística del Ositrán, Estados Financieros de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

150. Por su parte, el costo operativo total por pasajero (sin considerar gastos financieros) durante el año 2020 ascendió a USD 17,4, cifra superior a la registrada en el año anterior (+48,9%). Del mismo modo, el costo por WLU alcanzó los USD 13,7, cifra que representó un incremento de 30,9% respecto al año anterior. Este comportamiento se debe a que la magnitud de la disminución de los gastos ejecutados por el concesionario (-54,9%), fue menor que la reducción del tráfico de pasajeros (-69,7%) y WLU (-65,6%).
151. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del costo promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2002 – 2020. Al respecto, nótese la tendencia decreciente presentada en los últimos años, excepto el 2020, 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.

⁶⁰ Weight Load Unit, medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre la carga y los pasajeros: 100 kg = 1 pasajero.



Gráfico 18 Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2020
(en USD)



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

VII.1.2. Estado de Situación Financiera

152. El estado de situación financiera de LAP muestra que, en el ejercicio 2020, el activo total ascendió a USD 618,9 millones, lo cual supone un incremento de USD 15,0 millones (+2%) respecto al ejercicio 2019. Este crecimiento es explicado por un aumento de USD 100,1 millones (+26%) del activo no corriente y una disminución de USD 85,1 millones (-40%) del activo corriente.
153. El activo no corriente, en el ejercicio 2020, ascendió a USD 489,8 millones, lo cual representó el 79% del activo total y significó un incremento de USD 100,1 millones (+26%) respecto al ejercicio 2019. El aumento del activo no corriente es explicado principalmente por el crecimiento del activo intangible, el cual, en el ejercicio 2020, ascendió a USD 459,4 millones, representando el 74% del activo total, lo cual significó un crecimiento de USD 100,8 millones (+28%) respecto al ejercicio 2019. Es necesario indicar que la cuenta activo intangible aumenta principalmente, debido a la ejecución de inversiones que la empresa viene realizando en los ejercicios 2018, 2019 y 2020.
154. El activo corriente en el ejercicio 2020, ascendió a USD 129,1 millones, lo cual representa el 21% del activo total y supone una disminución de USD 85,1 millones (-40%) respecto al ejercicio 2019. La principal partida que explica la disminución del activo corriente es la de efectivo y equivalentes de efectivo, la cual, en el ejercicio 2020 ascendió a USD 72,5 millones, representó el 12% del activo total y significó una disminución de USD 109,9 millones (-60%) respecto al ejercicio 2019. La disminución del efectivo y equivalentes de efectivo se explica principalmente por el empleo de recursos propios para financiar la ejecución de inversiones que viene ejecutando LAP.
155. Por otro lado, las otras cuentas por cobrar explican el crecimiento del activo corriente en el ejercicio 2020. Dicha cuenta ascendió a USD 44,3 millones, lo cual representa el 7% del activo total y supone un crecimiento de USD 30,4 millones (+217%) respecto al ejercicio 2019. Este crecimiento es explicado principalmente por el aumento del adelanto a proveedores de construcción, aumento por crédito del IGV, y aumento del crédito del impuesto a la renta.



Tabla 25 Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2019 – 2020
(En miles de USD)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVO CORRIENTE	129 144	214 273	PASIVO CORRIENTE	79 752	96 703
Efectivo y equivalente de efectivo	72 454	179 367	Cuentas por pagar comerciales	28 581	23 715
Cuentas por cobrar comerciales	8 410	14 828	Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	44 203	45 659
Otras cuentas por cobrar	44 336	13 966	Imp., remunerac. y otras ctas. por pagar	2 456	21 132
Existencias	1 166	1 219	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	4 512	561
Gastos contratados por anticipado	2 778	4 893	Ingresos diferidos		5 636
ACTIVO NO CORRIENTE	489 784	389 670	PASIVO NO CORRIENTE	25 741	3 411
Otras cuentas por cobrar	3 988	4 031	Ingresos diferidos	1 171	3 411
Gastos pagados por anticipado	1 470	1 587	Deuda a mediano plazo	24 570	-
Equipo y unidades de transporte	14 616	13 133	TOTAL, PASIVO	105 493	100 114
Intangibles	459 355	358 580	PATRIMONIO NETO	513 435	503 829
Impuesto a la renta diferido	10 355	12 339	Capital social	67 016	67 016
TOTAL, ACTIVO	618 928	603 943	Resultados acumulados	446 419	436 813
			TOTAL, PASIVO Y PATRIMONIO NETO	618 928	603 943

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

Tabla 26 Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, periodo 2019 – 2020
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2020	2019	2020 / 2019		2020	2019	2020 / 2019
ACTIVO CORRIENTE	21%	35%	-40%	PASIVO CORRIENTE	13%	16%	-18%
Efectivo y equivalente de efectivo	12%	30%	-60%	Cuentas por pagar comerciales	5%	4%	21%
Cuentas por cobrar comerciales	1%	2%	-43%	Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	7%	8%	-3%
Otras cuentas por cobrar	7%	2%	217%	Imp., remunerac. y otras ctas. por pagar	0%	3%	-88%
Existencias	0%	0%	-4%	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	1%	0%	704%
Gastos contratados por anticipado	0%	1%	-43%	Ingresos diferidos	0%	1%	-100%
ACTIVO NO CORRIENTE	79%	65%	26%	PASIVO NO CORRIENTE	4%	1%	655%
Otras cuentas por cobrar	1%	1%	-1%	Ingresos diferidos	0%	1%	-66%
Gastos pagados por anticipado	0%	0%	-7%	Deuda a mediano plazo	4%	0%	-
Equipo y unidades de transporte	2%	2%	11%	TOTAL PASIVO	17%	17%	5%
Intangibles	74%	59%	28%	PATRIMONIO NETO	83%	83%	2%
Impuesto a la renta diferido	2%	2%	-16%	Capital social	11%	11%	0%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	2%	Resultados acumulados	72%	72%	2%
				TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	2%

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

156. En el ejercicio 2020, el pasivo total ascendió USD 105,5 millones, representando el 17% del activo total y significando un incremento de USD 5,4 millones (+5%) respecto al ejercicio 2019. Este crecimiento neto es explicado por una disminución del pasivo corriente de USD 17,0 millones (-18%), y por un aumento del pasivo no corriente de USD 22,3 millones (+655%).
157. El pasivo corriente, en el ejercicio 2020, ascendió a USD 79,8 millones, lo cual representó el 13% del activo total y significó una disminución de USD 17,0 millones (-18%) respecto al ejercicio 2019. La disminución del pasivo corriente es explicada principalmente por la disminución de la cuenta Impuestos, Remuneraciones y Otras Cuentas por Pagar, la cual ascendió a USD 2,5 millones, representó el 0,4% del activo total y significó una disminución de USD 18,7 millones (-88%) respecto al ejercicio 2019. Por otro lado, la cuenta ingresos diferidos, en el ejercicio 2020, es de cero, lo que significa una disminución de USD 5,6 millones (-100%) respecto al ejercicio 2019. En general, la disminución del pasivo corriente está asociada al aumento del nivel de operaciones y a la ejecución de inversiones de la empresa.



158. A diferencia del ejercicio 2019, en el ejercicio 2020, la empresa registra deuda financiera de mediano plazo. En ese sentido, en el ejercicio 2020, el pasivo no corriente ascendió a USD 25,7 millones, lo que representa el 4% del activo total, y supone un incremento de USD 22,3 millones (+655%) respecto al ejercicio 2019, el cual se explica principalmente por un aumento de la deuda financiera de USD 24,6 millones.
159. Respecto a la cuenta de patrimonio neto, en el ejercicio 2020, esta ascendió a USD 513,4 millones, lo cual representó el 83% del activo total y significó un incremento de USD 9,6 millones (+2%) respecto al ejercicio 2019. El crecimiento del patrimonio neto es explicado por el crecimiento de la cuenta resultados acumulados, la cual en el ejercicio 2020 ascendió a USD 446,4 millones, representando el 72% del activo total y significó un incremento de USD 9,6 millones (+2%) respecto al ejercicio 2019. Cabe señalar que dicho crecimiento es explicado por la generación de utilidades en el ejercicio 2019 y porque en dicho ejercicio no se pagaron dividendos.
160. En conclusión, de la información analizada, se aprecia que la empresa tiene elevados niveles de solvencia financiera, el activo total se incrementó en USD 15,0 millones, lo cual es explicado principalmente por el aumento del activo intangible de USD 100,1 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). Al respecto, la empresa no tiene deuda financiera de corto plazo, pero ha empezado a aumentar su deuda financiera en 2020, y dispone de elevados niveles de liquidez para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo. Así, el saldo de efectivo y sus equivalentes asciende a USD 72,5 millones equivalente al 12% del activo total.

VII.2. Análisis de los indicadores financieros

VII.2.1. Ratios de liquidez

161. En los ejercicios 2020 y 2019, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con las ratios de liquidez clásica⁶¹ y prueba ácida⁶² lo cual significa que en dichos periodos la empresa dispone de recursos de corto plazo suficientes para cubrir sus obligaciones corrientes. En el caso del ratio de liquidez absoluta⁶³, en el 2020, su valor es inferior a 1 aunque cercano a dicho número.
162. Si bien en los ejercicios 2020 y 2019 los ratios de liquidez clásica y prueba ácida son superiores a 1,00, en el ejercicio 2020 se experimenta una disminución respecto al ejercicio 2019 explicado por la disminución significativa del activo corriente principalmente por la disminución de la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo, dado que la empresa viene ejecutando inversiones (costos de ejecución de mejora de infraestructura del aeropuerto) las cuales son financiadas principalmente con recursos propios. Así, el ratio de liquidez clásica disminuye de 2,22 a 1,62, el ratio de prueba ácida cae de 2,15 a 1,57 y el ratio de liquidez absoluta cae de 1,85 a 0,91. Es decir, en el ejercicio 2020, por cada dólar de pasivo corriente existe USD 1,22 de activo corriente como respaldo, USD 1,57 de activo corriente neto de existencias y gastos pagados por anticipado como respaldo y USD 0,91 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 sí sola permite respaldar el 91% del total del activo corriente.
163. Por otro lado, el ratio de rotación de capital de trabajo⁶⁴ (rotación K) muestra un menor nivel de eficiencia del capital de trabajo en el ejercicio 2020 respecto al ejercicio 2019, puesto que, por cada dólar de capital de trabajo en el ejercicio 2020, corresponde USD 2,74 de ingresos operativos, mientras que en el ejercicio 2019, por cada dólar de capital de trabajo, corresponde USD 3,30 de ingresos operativos. Esto se debe a que los ingresos operativos disminuyeron

⁶¹ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

⁶² Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado).

⁶³ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.

⁶⁴ Calculado como Ingresos Operativos / Capital de Trabajo, a su vez, Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.



significativamente en el ejercicio 2020 y en una proporción mayor que la reducción del nivel de capital de trabajo.

Tabla 27 Ratios de liquidez de LAP, periodo 2019 – 2020

Ratios	2020	2019
Liquidez clásica	1,62	2,22
Prueba ácida	1,57	2,15
Liquidez absoluta	0,91	1,85
Capital de Trabajo	49 392	117 570
Rotación K	2,74	3,30

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

VII.2.2. Ratios de endeudamiento financiero

164. En los ejercicios 2020 y 2019, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio⁶⁵, Endeudamiento del Activo⁶⁶, Calidad de la Deuda⁶⁷ e Índice de Solvencia⁶⁸, 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 posee deuda financiera no corriente que equivale al 4% del activo total.
165. El ratio Deuda – Patrimonio muestra, para el ejercicio 2020, que por cada USD 20,5 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio, lo cual denota un bajo nivel de apalancamiento de la empresa. Asimismo, respecto al ejercicio 2019 se experimenta un aumento, puesto que en el ejercicio 2019 por cada USD 19,9 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio.
166. El ratio endeudamiento de activo, aumenta en el ejercicio 2020 respecto al ejercicio 2019; así, el activo total en el ejercicio 2020 es financiado en un 17,0% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2019 el valor de este ratio es de 16,6%, lo cual denota un aumento del financiamiento del activo con recursos de terceros.
167. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2020, el 75,6% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente). Este indicador es de 96,6% en el ejercicio 2019, lo cual representa que la deuda total es representada mayoritariamente por el pasivo de corto plazo, y el endeudamiento de largo plazo ha aumentado respecto al ejercicio 2019.
168. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2020 muestra que, por cada dólar de pasivo total, corresponde USD 5,9 de activo total. Así, cuanto más alto este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa. Cabe señalar que, para el ejercicio 2019, este indicador fue de 6,0, con lo cual se desprende que en el ejercicio 2020 el nivel de solvencia ha disminuido ligeramente respecto al ejercicio 2019.

Tabla 28 Ratios de endeudamiento de LAP, periodo 2019 – 2020

Ratios	2020	2019
Deuda - Patrimonio	20,5%	19,9%
Endeudamiento del Activo	17,0%	16,6%
Calidad de la Deuda	75,6%	96,6%
Índice de Solvencia	5,9	6,0

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

⁶⁵ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

⁶⁶ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

⁶⁷ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

⁶⁸ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.



VII.2.3. Ratios de rentabilidad

169. 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. Al respecto, el margen bruto⁶⁹ se ha mantenido estable puesto que en el ejercicio 2020 asciende a 47,8% y en el ejercicio 2019 asciende a 47,7%, mientras que, respecto al margen operativo⁷⁰, este disminuye significativamente de 30,0% en el 2019 a 9,6% en el 2020.
170. Al respecto, estos resultados se explican debido a que la disminución de ingresos se ha dado en una mayor proporción que la disminución de los gastos operativos. De igual forma, el margen neto⁷¹ presenta una significativa disminución, pues en 2019 asciende a 24,3% y en el 2020 asciende a 7,1%, lo cual muestra que, en 2020, por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtiene USD 7,1 de utilidad neta.

Tabla 29 Ratios de rentabilidad de LAP, periodo 2019 – 2020

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	47,8%	47,7%
Margen Operativo	9,6%	30,0%
Margen Neto	7,1%	24,3%
Margen EBITDA	18,7%	33,1%
ROE	1,9%	18,7%
ROA	1,6%	15,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

171. El margen EBITDA⁷² es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2020, el margen de EBITDA es de 18,7%, y en el ejercicio 2019 es de 33,1%. Cabe indicar que estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
172. Por su parte, el ROE⁷³ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2020 disminuye significativamente respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 1,9 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2019 se obtiene USD 18,7 por cada USD 100 de patrimonio.
173. Al respecto, su disminución se debe principalmente: i) al aumento del activo intangible improductivo (ejecución de la mejora de la infraestructura del aeropuerto), el cual es financiado principalmente con capital propio, y ii) a la significativa disminución de la utilidad neta, producto de una caída en el nivel de operaciones.
174. De la misma forma, el ROA⁷⁴ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa. Este indicador también presenta una disminución significativa, de 15,6% en 2019 a 1,6% en 2020. La disminución de este indicador se debe al incremento del activo intangible improductivo, por encontrarse en etapa de inversión y por la caída en la utilidad neta.

⁶⁹ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

⁷⁰ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

⁷¹ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

⁷² Calculado como EBITDA / Ingresos de Operación, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

⁷³ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

⁷⁴ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



VIII. CONCLUSIONES

175. El AIJCh constituye la principal puerta de ingreso y salida al país por vía aérea, al conectar al Perú con el resto del mundo, a través de 58 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa; mientras que, a nivel nacional, conecta a Lima con 31 ciudades de los principales departamentos del Perú.

176. De la evaluación del desempeño de la Concesión del AIJCh durante el año 2020, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) En el año 2020, el AIJCH se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando que movilizó el 57,8%, 91,4% y el 34,9% del total de pasajeros, carga y operaciones de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Sin embargo, se ha experimentado una reducción en la evolución del número de pasajeros, carga y operaciones, como consecuencia de las medidas adoptadas por el gobierno para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19. Así, el tráfico de pasajeros, de carga y de operaciones se redujo en 69,74%, 29,8% y 63,0% con relación al 2019, respectivamente.
- (ii) Las tarifas sujetas al régimen de regulación por precios tope (RPI-X) tales como la TUUA, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional y uso de instalaciones de carga aérea variaron entre -4,00% y +5,12%. Cabe mencionar que la única tarifa que registró un incremento fue el uso de puentes de embarque, con un aumento del 5,12%.
- (iii) 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 2020, debido a que corresponden a contratos de acceso con vigencia de entre 4 a 5 años.
- (iv) Al cierre del 2020, la inversión acumulada ejecutada por el concesionario, que ha sido reconocida por el Ositrán, ascendió a USD 349,9 millones, lo que representa un avance de 32,96% en el compromiso total de inversión de LAP en 20 años de Concesión. En el 2020, Ositrán no ha reconocido inversiones por parte del concesionario.

Asimismo, 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 1200 millones (incluido el IGV), se tiene una inversión acumulada reconocida de USD 109,91 mil, incluido IGV, lo cual representa alrededor del 0,01% del compromiso de inversión de LAP.

- (v) Durante el año 2020, LAP transfirió al Estado Peruano la suma de USD 57,85 millones por el concepto de Retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos), USD 12,88 millones por transferencias a CORPAC (50% sobres ingresos de aterrizaje y despegue y 20% por TUUA internacional) y USD 1,37 millones por concepto de Tasa Regulatoria. El monto total transferido al Estado Peruano durante el año 2020, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales y tributarias, es inferior en 65,15% a lo transferido en el año anterior.
- (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2020, se ha verificado lo siguiente:
 - La encuesta de satisfacción de usuarios muestra el descontento de las aerolíneas comerciales nacionales con relación a la infraestructura del AIJCH, alegando que la misma se encuentra colapsada y que existen problemas en la asignación de las salas de embarque, fallas en el sistema de fajas, entre otros. Dichas aerolíneas junto con las aerolíneas comerciales internacionales y aerolíneas cargueras cuentan con altos porcentajes de insatisfacción. Sin embargo, en lo que respecta a la evaluación de las medidas preventivas frente al COVID-19, en general, las aerolíneas y concesionarios se encuentran satisfechos con las medidas adoptadas por LAP.



- La encuesta de satisfacción efectuada a los pasajeros 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 salidas internacionales y llegadas nacionales muestran el mayor nivel de satisfacción en 93,8% y 91,9%, respectivamente.
 - Por otro lado, se presentaron 314 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa una disminución del 62,8% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Sin embargo, esta reducción se debe al menor tráfico de pasajeros durante el año y no se refleja en el indicador de número de reclamos por cada mil pasajeros, que aumentó de 0,036 en 2019 a 0,045 reclamos en el 2020. Del total de reclamos presentados, 247 fueron considerados y de éstos 239 fueron resueltos y tipificados. De acuerdo con el estado de resolución, de los 239 tipificados, el 86,6% fueron declarados infundados, improcedentes o inadmisibles, apreciándose que sólo el 13,4% fueron declarados fundados. Cabe resaltar que, el 85,4% del total de reclamos considerados estuvieron asociados a la calidad y la oportuna prestación de los servicios, mientras que el 10,1% estuvo asociado a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.
- (vii) Con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2020, se ha verificado lo siguiente:
- Los ingresos brutos totales de LAP ascendieron a USD 244,8 millones, significando una disminución de USD 243,3 millones (-49,8%) respecto al ejercicio anterior, los cuales se componen de ingresos de operación y de ingresos por construcción. Los ingresos de operación ascendieron a USD 135,5 millones (-65,1%), mientras que los ingresos por construcción ascendieron a USD 109,3 millones (+9,7%).
 - Como resultado de la diferencia entre los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2020, la utilidad de operación ascendió a USD 13,0 millones, lo cual representa el 9,6% de los ingresos de operación y supone una disminución de USD 103,6 millones (-88,8%) respecto al ejercicio 2019. Asimismo, el valor del EBITDA de la empresa se redujo en 80,2%, registrando un total de USD 25,4 millones en el 2020.
 - Del análisis del Estado de Situación Financiera, se aprecia que la empresa presenta elevados niveles de solvencia financiera. Asimismo, la empresa no posee deudas financieras de corto plazo. No obstante, en el ejercicio 2020, a diferencia del ejercicio 2019, la empresa registra una deuda de mediano plazo que asciende a USD 24,6 millones.
 - Durante el año 2020, la empresa presenta ratios de liquidez, superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica y prueba ácida, lo cual significa que la empresa dispone de recursos para cubrir sus obligaciones corrientes. No obstante, en el ejercicio 2020 se experimenta una disminución de los ratios de liquidez respecto al ejercicio 2019, lo que se debe a la disminución del activo corriente, principalmente en la cuenta efectivo y equivalente de efectivo, dado que la empresa viene ejecutando inversiones (costos de ejecución de mejora de infraestructura del aeropuerto), las cuales son financiadas principalmente con recursos propios.
 - Finalmente, los ratios de rentabilidad del año 2020 experimentaron variaciones significativas. Así, el margen neto de LAP disminuyó de 24,3% en 2019 a 7,1% en 2020, lo cual muestra que por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtuvo USD 7,1 de utilidad neta. Por su parte, el ROA de la empresa pasó de 15,6% en 2019 a 1,6% en 2020, debiéndose dicha reducción al incremento del activo intangible improductivo, toda vez que la empresa se encuentra en etapa de inversión y por la caída en la utilidad neta.



Anexo I: 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 m ²) 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 II: 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	- 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.
Penalizaciones	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 periodos sin perjuicio de la aplicación de la penalidad de la cláusula 5.8.	Cláusula 5.6.1.1 Cláusula 5.8.
Causales de caducidad	- Vencimiento de la vigencia de la Concesión - Incumplimiento del Concesionario	Cláusula 14 Cláusula 15.1.1 y 15.2
	- 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
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



Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez		
Tema	Contenido	Ref.
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	- 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	Período Inicial (0 - 8) - 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. Período Remanente (9 - 30) - 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 - GSE E y CAT 9. - Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16 - Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total en total 28.	Anexo 14
Tarifas, precios y otros	<u>Mecanismo de regulación de RPI-X:</u> 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.	Anexo 5, REMA y REA de LAP, Tarifarios de LAP



Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez		
Tema	Contenido	Ref.
	<u>Régimen de Acceso:</u> 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.	
Revisión de tarifas, precios y otros.	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. Régimen de acceso: Emisión de Mandatos de Acceso, conforme con las solicitudes de Acceso de los usuarios intermedios 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. Playa de estacionamiento vehicular: Revisión tarifaria en base a una muestra de playas de estacionamiento.	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 III: Resumen Estadístico Anual

INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

Concesionario:	Lima Airport Partners S.R.L.
Modalidad:	Autosostenible
Periodo:	2001-2020

a. Tráfico

Indicador	Unidad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
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	7 044
Nacionales	Miles de pasajeros	1 941	1 882	1 998	2 214	2 396	2 652	3 395	3 710	3 954	5 136	5 925	6 902	7 919	8 474	9 480	10 434	11 355	12 218	13 181	4 620
Internacionales	Miles de pasajeros	2 177	2 252	2 303	2 602	2 943	3 024	3 600	3 931	4 106	4 262	4 753	5 202	5 755	5 854	6 239	6 747	7 362	7 968	8 296	2 023
Transito	Miles de pasajeros	48	170	229	250	314	363	529	640	724	883	1 117	1 227	1 239	1 331	1 394	1 663	1 891	1 941	1 803	400
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	190 365
Nacional	Toneladas	11 601	14 128	17 830	15 708	17 897	20 225	22 355	30 447	25 913	32 577	34 467	35 866	34 636	30 147	29 020	28 043	30 625	27 336	27 325	18 420
Internacional	Toneladas	102 651	120 981	135 037	151 439	154 970	172 240	195 480	199 526	200 479	228 674	238 644	243 329	247 075	258 304	260 958	250 832	242 915	248 155	231 999	168 824
Tránsito	Toneladas	-	1 567	3 486	4 391	4 194	4 465	7 535	9 140	5 982	10 542	13 529	14 480	14 806	13 955	10 708	8 951	10 162	10 146	12 002	3 121
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	73 256
Nacionales	N° de operaciones	36 218	40 686	41 611	41 182	40 602	45 534	53 748	55 239	58 671	71 722	78 809	88 204	91 908	91 128	99 976	105 552	109 583	111 501	115 552	47 733
Internacionales	N° de operaciones	25 044	29 641	28 619	31 128	32 677	31 785	39 130	43 491	46 295	48 774	56 273	60 122	61 213	63 965	66 412	71 312	77 242	81 194	82 303	25 523

b. Ingresos (Miles de dólares)

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

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, Piso 4, Surquillo. Lima - Perú

Teléfono: (511) 440 5115

estudioseconomicos@ositran.gob.pe

www.gob.pe/ositran

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De la Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez BendeZú – Practicante