



2020-II

## INFORME DE GESTIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ



GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN



## ÍNDICE

### Resumen Ejecutivo

- I. **Aspecto Generales de la Infraestructura Concesionada.**
  - 1.1. Características generales.
- II. **Datos operativos de los aeropuertos supervisados.**
  - 2.1. Tráfico de Aeronaves.
  - 2.2. Tráfico de Pasajeros.
  - 2.3. Tráfico de Carga.
  - 2.4. Ingresos No Regulados.
- III. **Cumplimiento de Plan de Anual de Supervisión, 2T-2020.**
- IV. **Acceso a la Infraestructura Aeroportuaria.**
  - 4.1. Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso.
- V. **Inversiones Reconocidas.**
- VI. **Transferencia al sector público – 2T 2020.**
- VII. **Aporte por Regulación.**
- VIII. **Atención de Reclamos.**

## Resumen Ejecutivo

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

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

| <b>Cuadro N° 01<br/>Datos Generales de la Concesión</b> |   |
|---|---|
| Concesionario   | Lima Airport Partners S.R.L.                        |
| Accionistas de la Concesión                             | Fraport Frankfurt Airport Services Worldwide 80.01% |
|   | International Finance Corporation (IFC) 19.99%      |
| Tipo de concesión                                       | Autosostenible                                      |
| Factor de competencia                                   | Mayor Retribución al Estado                         |
| Inversión comprometida                                  | 1,061.5 millones (inc. IGV)                         |
| Inversión acumulada al junio 2020                       | 349.9 millones (inc. IGV)                           |
| Inicio de la concesión                                  | 14 de febrero de 2001                               |
| Vigencia de la concesión                                | 40 años   |
| Adendas*  | 7   |

\* La primera, celebrada el 06 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de setiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2001; la sexta el 08 de marzo de 2013 y la séptima, el 25 de julio 2017.

Fuente: Lima Airport Partners S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Regulación

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados, así como el factor de retribución y otros pagos a Organismos Públicos. Cabe señalar, que hasta la fecha, se han suscrito siete (07) adendas al Contrato de Concesión<sup>2</sup>.

El 15 de noviembre del año 2000, el Comité Especial<sup>2</sup> adjudicó la buena pro al consorcio internacional LAP, conformado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (42.75%) , por Bechtel Enterprises Services Ltd. (42.75%) y por Cosapi S.A. (14.5%), obteniendo la licitación de la Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCH.

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

<sup>2</sup> La primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2011 y la sexta el 8 de marzo del 2013.

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

| Año    | 2001  | 2003   | 2003  | 2012-2018  | 2019-2020  |
|--------|---|--|---|--|--|
| SOCIOS | 1) FRAPORT AG (42.75%)<br><br>2) BECHTEL ENTERPRISE (42.75%)<br><br>3) COSAPI S.A. (14.50%) | 1) FRAPORT AG (42.75%)<br><br>2) ALTERRA LIMA HOLDINGS (42.75%)<br><br>3) COSAPI S.A. (14.50%) | 1) FRAPORT AG (42.75%)<br><br>2) ALTERRA LIMA HOLDINGS (57.25%) | 1) FRAPORT AC FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE (70.01%)<br><br>2) INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION (19.99%)<br><br>3) AC CAPITALES SOCIEDAD ADMINISTRADORA DE FONDOS DE INVERSION S.A. (10.00%) | 1) FRAPORT AC FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE (80.01%)<br><br>2) INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION (19.99%) |

El importe del Capital Social suscrito y pagado asciende a la suma de S/ 224 562 722.00 (Doscientos Veinticuatro Millones Quinientos Sesenta y Dos Mil Setecientos Veintidós y 00/100 Soles), representado por 224 562 722.00 participaciones sociales con un valor de S/ 1.00 cada una.

Como se aprecia en el cuadro, la conformación del accionariado de la empresa concesionaria LAP ha variado entre los años 2018 y 2019, en participación y Capital social. Por lo cual, Fraport AC Frankfurt Airport Services Worldwide continúa siendo titular con 179 672 634 acciones, que representan el 80.01% del capital social y International Finance Corporation - IFC continúa siendo titular de 44,890,088 acciones, que representan el 19.99% del capital social. Para el periodo 2020, sin variaciones en participación y capital social.

En el segundo trimestre del año 2021, el Concesionario atendió un total de 5 639 pasajeros, lo que representó una reducción de 99.9% respecto al segundo trimestre del año anterior (5.7 millones de pasajeros). Respecto al tráfico de aeronaves, el Concesionario atendió 5 237 movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando una reducción de 89.4% con respecto al segundo trimestre del año anterior (49 626 operaciones).

Respecto al tráfico de carga, se movilizó por el AIJCH un total de 34 074 toneladas, lo que representó una reducción de 44.30% respecto del segundo trimestre del año anterior (61 170 toneladas).

## Informe de Gestión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Respecto a la retribución al Estado Peruano, el Concesionario ha declarado USD 4.6 millones por este concepto, una reducción del 86.5% respecto al monto transferido en el primer trimestre del mismo año.

LAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación. En el segundo trimestre de 2020, dicho pago ascendió a S/ 856 634 monto inferior en 75.89% respecto del aporte del primer trimestre del mismo año (S/ 3.6 millones soles).



## I. Aspectos generales de la Infraestructura Concesionada

### 1.1 Características generales

1. El 14 de febrero de 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones<sup>3</sup> (en adelante, el Concedente o MTC), suscribió con Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, el Concesionario o LAP), el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión).
2. La empresa concesionaria, está conformada por:

| Contrato de Concesión   | Entidad Prestadora    | Empresas que conforman el Concesionario – oct. 2020  |
|---|-----------------------|--|
| Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez | Lima Airport Partners | 1) FRAPORT AC FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE (80.01%)<br>2) INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION (19.99%) |

3. A la fecha se han firmado 7 adendas:
  - Adenda N° 1 (06.04.2001): Se modifican aspectos operativos, entre otros.
  - Adenda N° 2 (25.07.2001): Se modifican cláusulas de acreedores permitidos, garantías, entre otros.
  - Adenda N° 3 (30.09.2002): Se fija fecha de entrega de terrenos en 5 años desde la fecha de cierre, entre otras modificaciones.
  - Adenda N° 4 (30.06.2003): Se fija obligación de entrega de terrenos en 8 años desde fecha de cierre, en tanto que opera caducidad de la concesión por la falta de entrega de terrenos a los 12 años desde la fecha de cierre, entre otras modificaciones.
  - Adenda N° 5 (25.07.2011) Se reduce el área real de la concesión y por tanto, se reduce las áreas materia de expropiación.
  - Adenda N° 6 (08.03.2013): Se establece como fecha máxima para la entrega de los terrenos el 31 de diciembre de 2015, entre otras modificaciones.
  - Adenda N° 7 (25.07.2017): Se busca iniciar las obras de ampliación del AIJCh cumpliendo la obligación del Estado de entregar las áreas de terreno destinadas a la ampliación del Aeropuerto, conforme al Anexo 11 del Contrato de Concesión.
4. Respecto a las mejoras, estas pueden tener la condición de obligatorias, eventuales o complementarias, y se encuentran distribuidas en dos periodos: i) un periodo inicial, comprendido entre la fecha de cierre (inicio de la concesión) y el final del octavo año de

<sup>3</sup> En ese momento, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

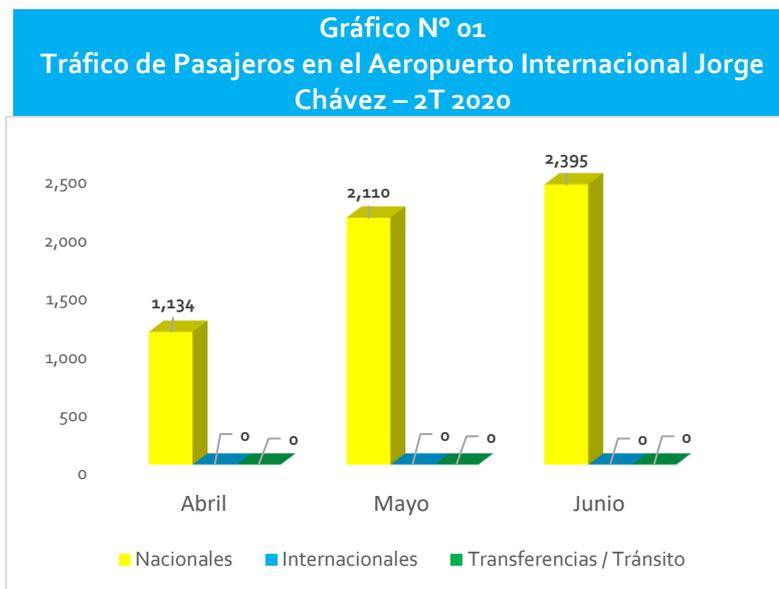
concesión y ii) un periodo remanente, comprendido entre el noveno año hasta el final de la concesión.

5. De acuerdo con la cláusula 5.6.1.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario estaba obligado a iniciar la construcción de las Mejoras Obligatorias dentro del plazo de un (1) año contado a partir de la Fecha de Cierre (14 de febrero de 2001) y concluir las antes de la finalización del período inicial (2009). Por otro lado, durante el período remanente, conforme con lo establecido en la cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, LAP está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje, de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar a los cuatro (04) 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.
6. Respecto al compromiso de inversión total en mejoras de infraestructura está proyectado en USD 1,062 millones, el cual se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial (que abarca los primeros ocho años de la Concesión) y un período remanente, que comprende los años restantes hasta el final de la Concesión. En esta última etapa, el Concesionario deberá construir una segunda pista de aterrizaje, la cual debe estar lista para operar en un plazo de cinco años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario la totalidad del área requerida para la ampliación del AIJCH.
7. Por otro lado, la retribución al estado equivale al 46,51% del total de los ingresos brutos de LAP, siendo que por cada dólar facturado deben transferirse 46,50 centavos al Estado Peruano. El Estado destina una parte importante de estos fondos para subsidiar aeropuertos en otras regiones del país.
8. Cabe señalar, que es transferido a CORPAC S.A. el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue en el Aeropuerto, así como el 20% de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) para vuelos internacionales. Adicionalmente, LAP paga el 1% de sus ingresos brutos al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) por concepto de tasa regulatoria

## II. Datos operativos de los aeropuertos supervisados

### 2.1 Tráfico de Pasajeros

9. En el segundo trimestre del año 2021, el Concesionario atendió un total de 5 639 pasajeros, lo que representó una reducción de 99.9% respecto al segundo trimestre del año anterior (5.7 millones de pasajeros). De este total, la mayor reducción se dio para los pasajeros de vuelos transferencias/tránsito e internacionales, con el 100% respecto al segundo trimestre del año anterior. Los pasajeros de vuelos nacionales se redujeron en un 99.82%.



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

10. Respecto al tráfico de pasajeros del segundo trimestre 2020, debemos indicar primero que debido a la ocurrencia de la epidemia del COVID-19, el Gobierno implementó una serie de medidas sanitarias y complementarias para evitar y mitigar la propagación de dicha epidemia, entre ellas el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM por el que se declaró el Estado de Emergencia Nacional y se dispuso el aislamiento social obligatorio por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID-19. Durante el Estado de Emergencia Nacional se dispuso, entre otros, el cierre total de las fronteras a partir del día lunes 16 de marzo de 2020 desde las 23.59 horas.
11. En este sentido, se suspendió el transporte internacional de pasajeros por medio terrestre, aéreo, marítimo y fluvial. Sin embargo, el transporte de carga y mercancías no se encuentra comprendido dentro del cierre temporal de fronteras, por lo que las autoridades competentes se encuentran facultadas para adoptar las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados.

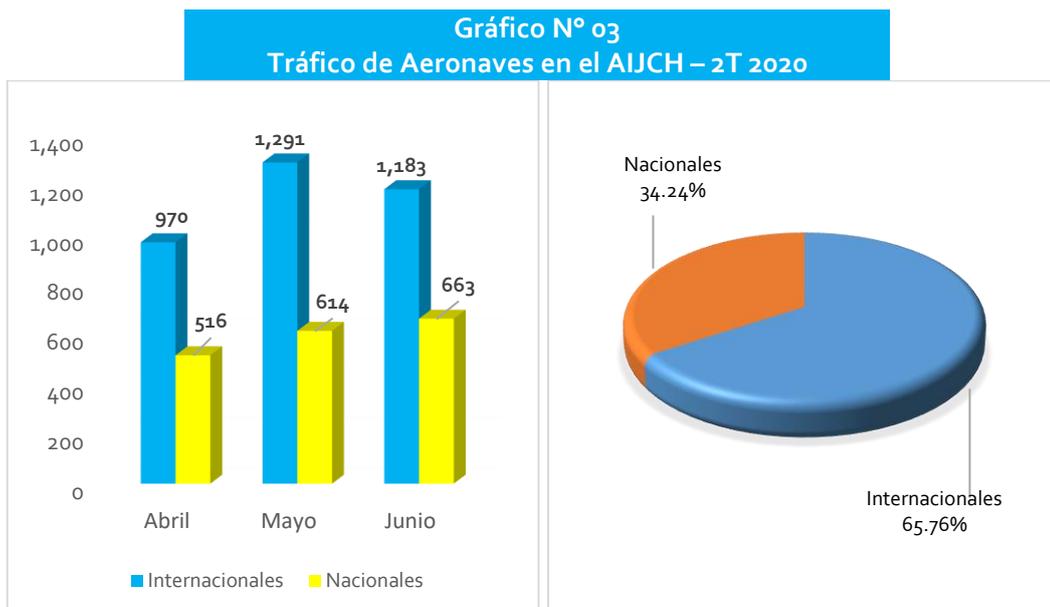
12. Considerando el comportamiento del tráfico de mensual de pasajeros para el segundo trimestre del año 2020, se puede observar que el mes de junio es el mes con el mayor flujo de pasajeros nacionales. Del trimestre, el tráfico nacional representa el 100% del total.



Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

## 2.2 Tráfico de Aeronaves

13. En el segundo trimestre de 2020, el Concesionario atendió 5 237 movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando una reducción de 89.4% con respecto al segundo trimestre del año anterior (49 626 operaciones). Cabe precisar, que durante el segundo trimestre de 2020, el aeropuerto en concesión atiende vuelos nacionales en un 65.8% del total de operaciones. Las operaciones nacionales se redujeron en 88.3%; mientras que las operaciones internacionales tuvieron una reducción de 91.2% respecto al segundo trimestre del año anterior.



Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

14. Tal como se observa en el gráfico N° 03, el mes de mayo alcanzó el nivel más alto de operaciones de aeronaves, siendo el mes de junio que se atendió más pasajeros. Cabe precisar, que las operaciones nacionales e internacionales representan el 65.8 y 34.2% de las operaciones respectivamente.

### 2.3 Tráfico de Carga

15. Durante el segundo trimestre de 2020, se movilizó por el AIJCH un total de 34 074 toneladas, lo que representó una reducción de 44.30% respecto del segundo trimestre del año anterior (61 170 toneladas). En cuanto al origen/destino de carga, la carga nacional representa el 7.42% del total de carga, el cual corresponde a 2 530 toneladas y carga internacional el 92.58% el cual corresponde a 31 544 toneladas.
16. Cabe señalar, que la carga nacional se redujo 60.74% respecto al segundo trimestre de año anterior, asimismo la carga internacional presentó una reducción de 42.36% respecto al segundo trimestre del año anterior.

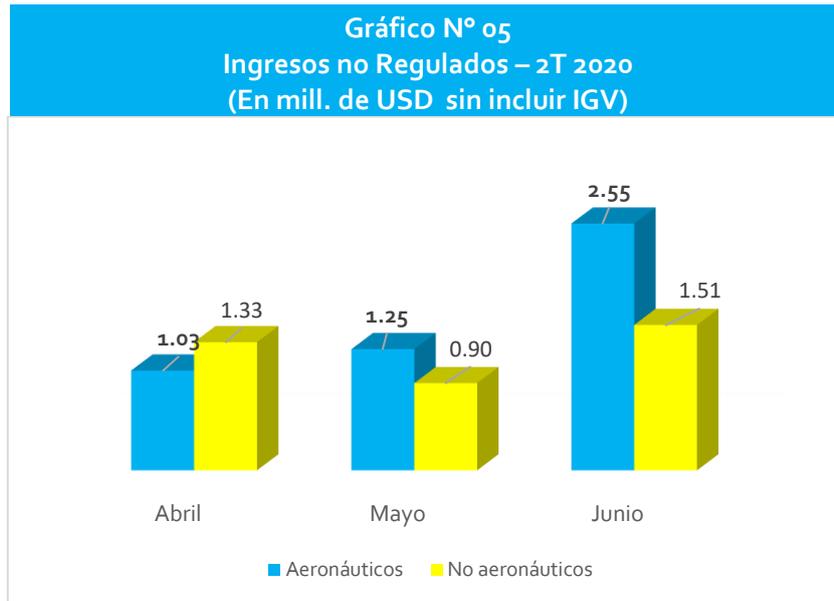
Gráfico N° 04  
Estructura del Tráfico de Carga por Aeropuerto, 2T – 2020  
(Toneladas)



Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

### 2.4 Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos

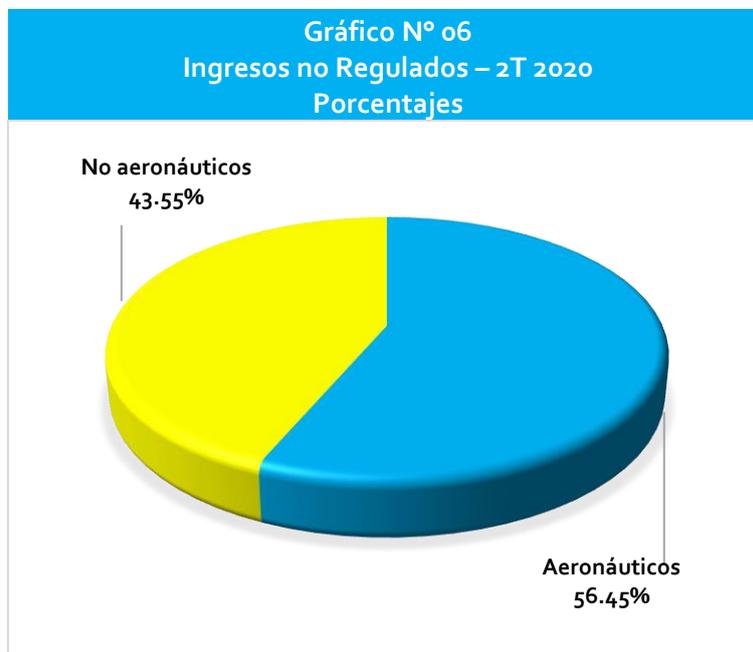
17. Durante el segundo trimestre de 2020, los ingresos no aeronáuticos en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez representan el 43.5% del total de los ingresos percibidos por el Concesionario. Al respecto, se obtuvo ingresos totales por USD 8.58 millones lo que representó una reducción de 91.15% respecto al segundo trimestre del año anterior (96.89 millones).



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

18. Por otro lado, los ingresos aeronáuticos se redujeron en 93.13% respecto al segundo trimestre de año anterior, asimismo los ingresos no aeronáuticos presentaron una reducción 85.85% respecto al segundo trimestre del año anterior. Los ingresos no aeronáuticos en el representan el 43.5% e ingresos aeronáuticos representan el 56.5% del total de los ingresos percibidos por el Concesionario.



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

### III. Cumplimiento de Plan de Anual de Supervisión, 2T-2020

19. De acuerdo con el Plan Anual de Supervisión de 2020<sup>4</sup>, respecto a Lima Airport Partners S.R.L. se programaron 58 actividades de supervisión en materia aeroportuaria, de las cuales el 34.5% corresponde a la modalidad de inspección (supervisión en sus propias instalaciones o en la infraestructura que administre el Concesionario), 20.7% corresponde a actas de reunión de trabajo y el 44.8% corresponde a la modalidad de supervisión de gabinete.
20. Al segundo trimestre de 2020, se programaron 14 actividades de supervisión en materia aeroportuaria. En el siguiente cuadro, se detalla las materias en las cuales se realizaron las actividades de supervisión:

| <b>Cuadro N° 02<br/>Actividades de Supervisión – 2T 2020</b> |   |  |                                   |              |
|--|---|--|-----------------------------------|--------------|
| <b>Materia</b>   | <b>Económico<br/>Comercial /<br/>Administrativo-<br/>Financiero</b> | <b>Inversiones<br/>/<br/>Ambiental</b> | <b>Operaciones/<br/>Ambiental</b> | <b>Total</b> |
| Inspecciones   | 01  | 00                                     | 03                                | 04           |
| Supervisión<br>de Gabinete                                   | 03  | 01                                     | 01                                | 05           |
| Actas de<br>reunión  | 00  | 05                                     | 00                                | 05           |
| <b>Total</b>   | <b>04</b>   | <b>06</b>                              | <b>04</b>                         | <b>14</b>    |

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

21. Para el segundo trimestre de 2020, se excluyeron actividades de supervisión debido al Estado de Emergencia ocasionado por la pandemia del virus COVID-19, el cual afectó principalmente la realización de las inspecciones y reuniones de trabajo. Cabe señalar que las inspecciones y reuniones de trabajo excluidas se efectúan periódicamente en las concesiones (bimensual o trimestralmente) por lo que en los meses del segundo semestre hay actividades similares.
22. Las actividades programadas en el presente trimestre se realizaron de la siguiente manera:
- Verificación del informe trimestral abril – junio 2020.
  - Presentación del Plan de Adecuación.
  - Presentación del inventario anual 2020.
  - Presentación de los estados financieros anuales auditados 2020.
  - Entre otros.

<sup>4</sup> Mediante Resolución de Gerencia General N° 166-2019-GG-OSITRAN se aprobó el Plan Anual de Supervisión de OSITRAN 2020.

## IV. Acceso a la Infraestructura

### 4.1 Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso

23. OSITRAN regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario, que es considerada una facilidad esencial. Al respecto, mediante Resolución N° 020-2006-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura (REA) del AIJCH presentado por LAP, donde se especifica la definición de servicios esenciales y se señala como tales a los siguientes servicios:
  - Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros).
  - Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas para las operaciones, counters y sistema HBS).
  - Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
  - Almacenamiento y abastecimiento de combustible.
24. Mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 0009-2020-CD-OSITRAN de fecha 12 de febrero de 2020, se dictó el mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERU S.A. con el fin que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
25. Con fecha 05 de marzo de 2020, LAP interpuso recurso de reconsideración con Escrito N° 1, cuestionando la determinación del cargo de acceso incluida en el Mandato debido a que: (i) el sistema HBS incluye un porcentaje de las fajas transportadoras que permiten la inspección del equipaje en bodega, (ii) la unidad de cobro debe ser la de "Pasajero" sobre la base de información de la TUUA, y (iii) las inversiones especificadas por el Concesionario debieron ser consideradas; asimismo, LAP cuestionó que no se haya incorporado en el Mandato de Acceso lo siguiente: (i) la necesidad de LAP de tener una relación contractual con el operador del sistema HBS y (ii) las obligaciones de los Usuarios Intermedios relacionadas con el pago a terceros y la restricción a la emisión de comunicados o notas de prensa. Así, LAP solicitó al Consejo Directivo declarar fundado su recurso y dejar sin efecto la Resolución Impugnada.
26. Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0034-2020-CD-OSITRAN de fecha 08 de julio de 2020, Ositrán resuelve declarar infundado en todos sus extremos el recurso de reconsideración presentado por Lima Airport Partners S.R.L. y, en consecuencia, confirmar la Resolución N° 0009-2020-CD-OSITRAN que dictó el Mandato de Acceso a Lima Airport Partners S.R.L. en favor de los usuarios intermedios LATAM AIRLINES PERÚ S.A. y AVIANCA PERU S.A. para que puedan prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

## V. Inversiones Reconocidas

27. La naturaleza de la Concesión es de tipo Autosostenible e involucra un compromiso de inversión de USD 1 061,5 millones.
28. Al 30 de junio de 2020, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario para mejoras ascendió a USD 349.9 millones; el cual representada el 32.96% de la inversión comprometida.

| Cuadro N° 05<br>Inversión Reconocida  |  |                                  |                   |                           |   |
|---------------------------------------|--|----------------------------------|-------------------|---------------------------|---|
| Infraestructura Concesionada          | Año de suscripción del Contrato de Concesión | Importe Referencial de Inversión | II Trimestre 2020 | Inversión reconocida 2020 | Inversión acumulada reconocida a junio 2020 |
| Aeropuerto Internacional Jorge Chávez | 2001   | 1,061,520.0                      | 0.00              | 0.00                      | 349,915,505                                 |

29. Cabe señalar, que durante el segundo trimestre de 2020, no se ha reconocido inversiones al concesionario Lima Airport Partners S.R.L.

## VI. Transferencia al Sector Público

30. De acuerdo al Contrato de Concesión, LAP debe transferir como retribución al Estado Peruano el 46,511% de sus ingresos brutos, porcentaje ofertado por el Concesionario durante el proceso de licitación. Cabe precisar que dicha retribución es distribuida entre PROINVERSIÓN, que recibe el 2% de la misma, y el Concedente, quien hará uso de esos recursos para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH, necesarios para el desarrollo del mismo.
31. Durante el segundo trimestre de 2020, el Concesionario a declarado al Estado Peruano USD 4.6 millones por este concepto, una reducción del 86.5% respecto al monto transferido en el primer trimestre del mismo año.

| Cuadro N° 05<br>Detalle del Retribución al Estado – 2T 2020 |                 |                |        |
|---|-----------------|----------------|--------|
| Aeropuerto  | 1T-2020         | 2T-2020        | VAR.   |
| Aeropuerto Internacional Jorge Chávez                       | US\$ 34 098 113 | US\$ 4 598 525 | -86.5% |

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

## VII. Aporte por Regulación

32. De acuerdo al Reglamento de Aporte por Regulación aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 064-2015-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, las Entidades Prestadoras están obligadas a efectuar mensualmente el pago del Aporte por Regulación a que se refiere el artículo 10 de la Ley N° 27332 aplicando el porcentaje fijado anualmente sobre la totalidad de sus ingresos facturados, deducido el IGV y el IPM<sup>5</sup>.
33. Asimismo, LAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación. En el segundo trimestre de 2020, dicho pago ascendió a S/ 856 634 monto inferior en 75.89% respecto del aporte del primer trimestre del mismo año (S/ 3.6 millones soles).
34. El plazo para pagar el Aporte por Regulación vence en la misma fecha que la Entidad Prestadora debe pagar el IGV, según cronograma de vencimiento emitido por la SUNAT. En el siguiente cuadro se detalla el Aporte por Regulación el segundo trimestre de 2020:

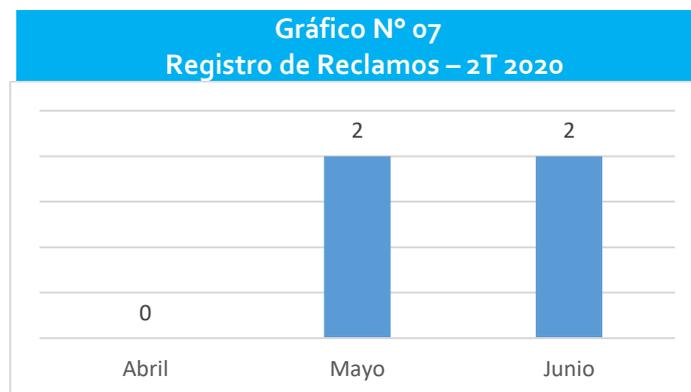
| Cuadro N° 06<br>Detalle del aporte por regulación – 2T 2020* |               |               |              |               |
|--|---------------|---------------|--------------|---------------|
| Aeropuerto   | Abril         | Mayo          | Junio        | Total S/      |
| Aeropuerto Internacional Jorge Chávez                        | S/ 668 836.00 | S/ 127 424.00 | S/ 60 377.00 | S/ 856 637.00 |

\* Se considera fecha de pago.

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

## VIII. Atención de Reclamos

35. Durante el segundo trimestre de 2020, se registraron un total de 4 reclamos en primera instancia, en materia aeroportuaria de infraestructura de transporte de uso público supervisadas por OSITRAN.



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

<sup>5</sup> IPM: Impuesto de Promoción Municipal.

36. Al respecto, de la información remitida por el Concesionario, los casos más frecuentes en materia o naturaleza del reclamo en el aeropuerto son:
- Aerolíneas – itinerario/vuelos: Por Calidad y oportuna prestación del servicio.
  - Otros: Por solicitud de información y Calidad y oportuna prestación del servicio.



© OSITRAN

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

Documento de Gestión – Segundo Trimestre de 2020<sup>6</sup>

Colaboradores:

**Danilo Campos Flores**

Jefe de Contratos Aeroportuarios  
Gerencia de Supervisión y Fiscalización - OSITRAN

**Cristian R. Ortiz Varias**

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

“Las opiniones en el presente documento son de responsabilidad exclusiva de los autores. Remitir sus comentarios y sugerencias a: [cortiz@ositran.gob.pe](mailto:cortiz@ositran.gob.pe) y [dcampos@ositran.gob.pe](mailto:dcampos@ositran.gob.pe)”

---

<sup>6</sup> Los puntos de vista expresados en este documento corresponden a los autores y no reflejan necesariamente la posición de OSITRAN. Las opiniones y estimaciones efectuadas en este documento reflejan el juicio de los autores dada la información disponible.

