



# INFORME DE GESTIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ



## GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN



## ÍNDICE

### **R**esumen Ejecutivo

- I. Aspecto Generales de la Infraestructura Concesionada.**
  - 1.1. Características generales.
- II. Datos operativos de los aeropuertos supervisados.**
  - 2.1. Tráfico de Aeronaves.
  - 2.2. Tráfico de Pasajeros.
  - 2.3. Tráfico de Carga.
  - 2.4. Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos.
- III. Cumplimiento de Plan de Anual de Supervisión - 2022.**
- IV. Acceso a la Infraestructura Aeroportuaria.**
  - 4.1. Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso.
- V. Inversiones Reconocidas.**
- VI. Transferencia al sector público - 2022.**
- VII. Aporte por Regulación - 2022.**
- VIII. Atención de Reclamos - 2022.**

## 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:

| Cuadro N° 01<br>Datos Generales de la Concesión |  |
|---|--|
| Concesionario                                   | Lima Airport Partners S.R.L.   |
| Accionistas de la Concesión                     | Fraport Frankfurt Airport Services Worldwide 80.01%                        |
|   | International Finance Corporation (IFC) 19.99%                             |
| Tipo de concesión                               | Autosostenible   |
| Factor de competencia                           | Mayor Retribución al Estado 46.511% de los ingresos brutos de la Concesión |
| Inversión comprometida en mejoras               | 1,061.5 millones (inc. IGV)  |
| Ampliación del AIJCh <sup>2</sup>               | 1,200 millones (inc. IGV)  |
| Inversión acumulada al diciembre 2022           | 376,96 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

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

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

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

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

La conformación del accionariado de la empresa concesionaria LAP se mantiene inalterada en el año 2022; en participación y Capital social<sup>4</sup>. 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

<sup>3</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.

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

Corporation continúa siendo titular de 44,890,088 acciones, que representan el 19.99% del capital social.

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

Durante el año 2022, el Concesionario atendió un total de 18,6 millones de pasajeros, lo que representó un incremento de 72.1% en comparación con el año 2021 (10,8 millones de pasajeros). De este total, el mayor incremento se dio para los pasajeros de vuelos en tránsito, que incremento en 140.1% respecto al año 2021.

Respecto al tráfico de aeronaves, el Concesionario atendió 149,793 movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando un incremento de 46.85% en comparación con el año 2021 (102,005 operaciones). Cabe precisar que, durante el 2022, el aeropuerto en concesión atiende vuelos nacionales en un 65.2% del total de operaciones.

Respecto al tráfico de carga, se movilizó por el AIJCH un total de 218,567 toneladas, lo que representó una reducción de 0.29% respecto al año anterior (219,203 toneladas). Cabe señalar, que la carga nacional incremento 10.38% en comparación al año 2021, asimismo la carga internacional presentó una reducción de 1.53% respecto al año anterior.

Al respecto, se obtuvo ingresos totales por USD 290,1 millones lo que representó un incremento de 59.99% respecto al año anterior (181,3 millones). Los ingresos no aeronáuticos en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez representan el 22.4% del total de los ingresos percibidos por el Concesionario.

Al 31 de diciembre de 2022, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario para mejoras ascendió a USD 376,96 millones; el cual representaba el 21.7% de la inversión comprometida.

Respecto a la retribución al Estado Peruano, el Concesionario transfirió USD 120,76 millones por este concepto. Asimismo, LAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación; durante el año 2022, dicho pago ascendió a S/ 11,2 millones de 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>5</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. Dicho contrato establecía que el área requerida para la ampliación del Aeropuerto sería entregada al Concesionario por el Concedente, dentro del plazo máximo de 4 años contados a partir de la Fecha de Cierre (14 de febrero de 2001).
3. La empresa concesionaria, está conformada por:

| Contrato de Concesión   | Entidad Prestadora    | Empresas que conforman el Concesionario 2022   |
|---|-----------------------|--|
| 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%) |

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

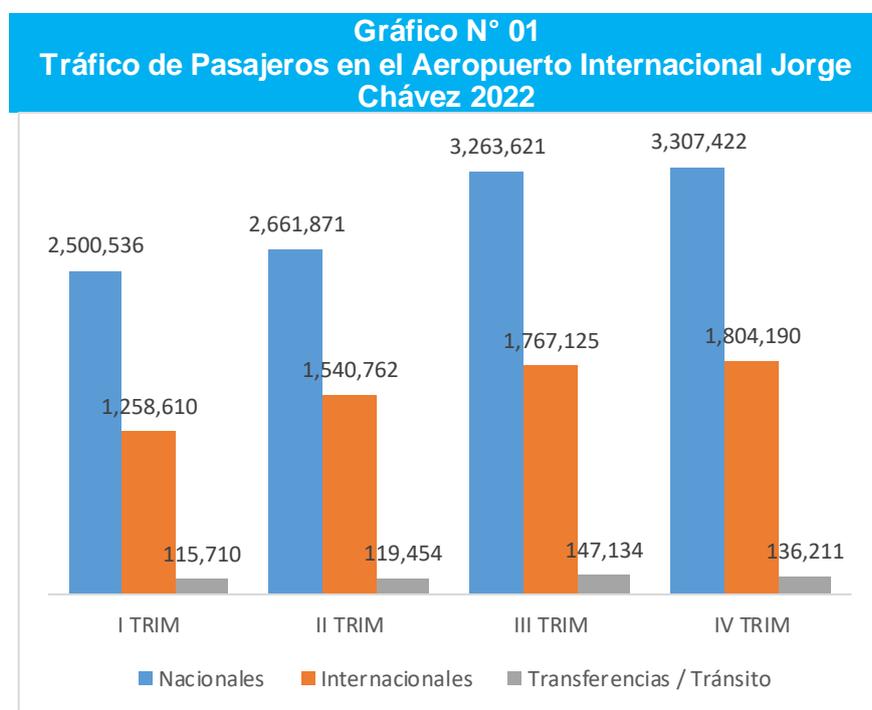
<sup>5</sup> En ese momento, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

5. Respecto a las mejoras, estas pueden tener la condición de obligatorias, eventuales o complementarias, y se encuentran distribuidas en dos periodos: i) un periodo inicial, comprendido entre la fecha de cierre (inicio de la concesión) y el final del octavo año de concesión y ii) un periodo remanente, comprendido entre el noveno año hasta el final de la concesión.
6. Por otro lado, la retribución al estado equivale al 46,51% del total de los ingresos brutos de LAP, siendo que por cada dólar facturado deben transferirse 46,50 centavos al Estado Peruano. El Estado destina una parte importante de estos fondos para subsidiar aeropuertos en otras regiones del país.
7. Cabe señalar, que es transferido a CORPAC S.A. el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue en el Aeropuerto, así como el 20% de la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) para vuelos internacionales. Adicionalmente, LAP paga el 1% de sus ingresos brutos al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) por concepto de tasa regulatoria.

## II. Datos operativos de los aeropuertos supervisados

### 2.1 Tráfico de Pasajeros

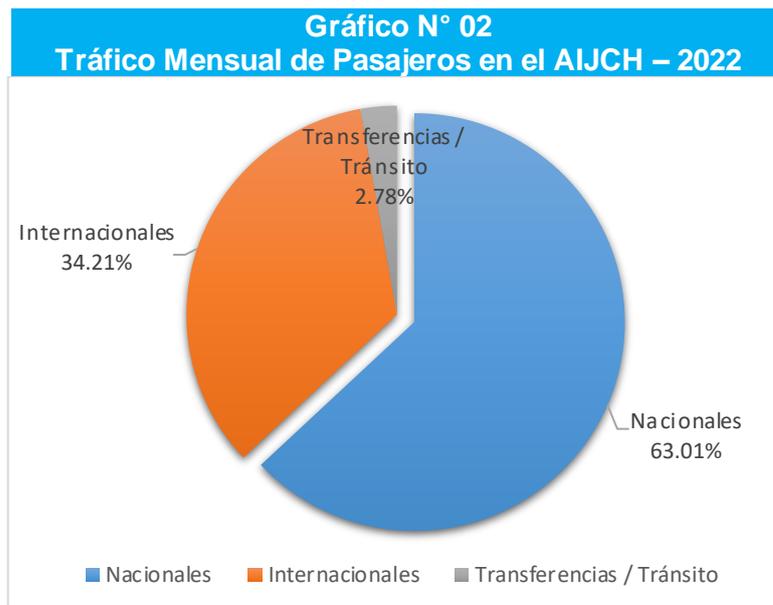
- Durante el año 2022, el Concesionario atendió un total de 18,6 millones de pasajeros, lo que representó un incremento de 72.1% en comparación con el año 2021 (10,8 millones de pasajeros).
- De este total, el mayor incremento se dio para los pasajeros de vuelos en tránsito, que incrementó en 140.1% respecto al año 2021. Los pasajeros de vuelos internacionales se incrementaron en 117.7%, mientras que los pasajeros nacionales tuvieron un incremento de 52.78%.



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

- Considerando el comportamiento del tráfico de pasajeros de 2022, el cuarto trimestre es el trimestre de mayor flujo de pasajeros nacionales e internacionales, mientras que el tercer trimestre registró el mayor flujo de pasajeros transferencia / tránsito.
- Del año 2022, el tráfico total de pasajeros nacional, pasajeros internacional y pasajeros en transferencia/transito representa el 63.01%, 34.21% y 2.78% respectivamente.



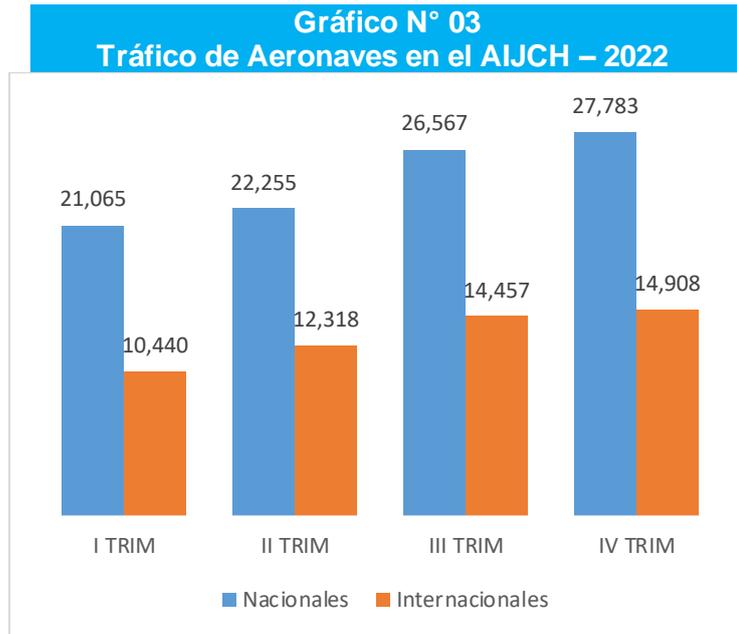
Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

12. En línea con lo anterior, durante el 2022, LAP atendió principalmente a pasajeros de vuelos nacionales, movilizand o un total de 11,73 millones de pasajeros, los cuales representaron el 63.01% de pasajeros; 6,37 millones de pasajeros internacionales, representaron el 34.21% de pasajeros y 0,5 millones de pasajeros en transferencia /transito, representado solo el 2.78% del total de pasajeros.

## 2.2 Tráfico de Aeronaves

13. Durante el 2022, el Concesionario atendió 149,793 movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando un incremento de 46.85% en comparación con el año 2021 (102,005 operaciones).
14. Cabe precisar que, durante el 2022, el aeropuerto en concesión atiendo vuelos nacionales en un 65.2% del total de operaciones. Las operaciones nacionales se incrementaron en 34.2%; mientras que las operaciones internacionales tuvieron un incremento de 78.2% respecto al año anterior.



Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

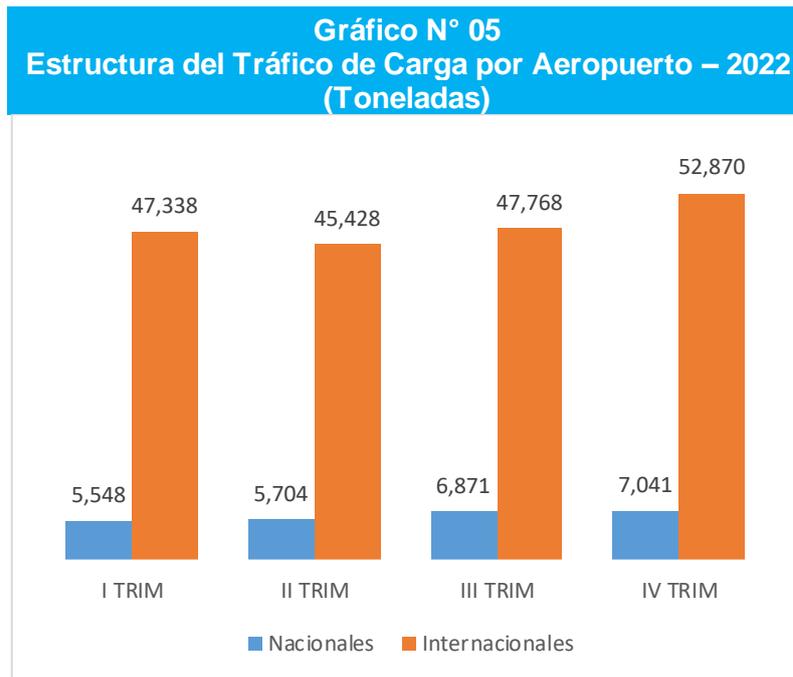
15. Tal como se observa en el gráfico N° 03 y 04, el cuarto trimestre alcanzó el nivel más alto de operaciones de aeronaves. Cabe precisar, que las operaciones nacionales e internacionales representan el 65.2% y 34.8% de las operaciones respectivamente.



Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

### 2.3 Tráfico de Carga

16. Durante el 2022, se movilizó por el AIJCH un total de 218,567 toneladas, lo que representó una reducción de 0.29% respecto al año anterior (219,203 toneladas). Cabe señalar, que la carga nacional incremento 10.38% en comparación al año 2021, asimismo la carga internacional presentó una reducción de 1.53% respecto al año anterior.



Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

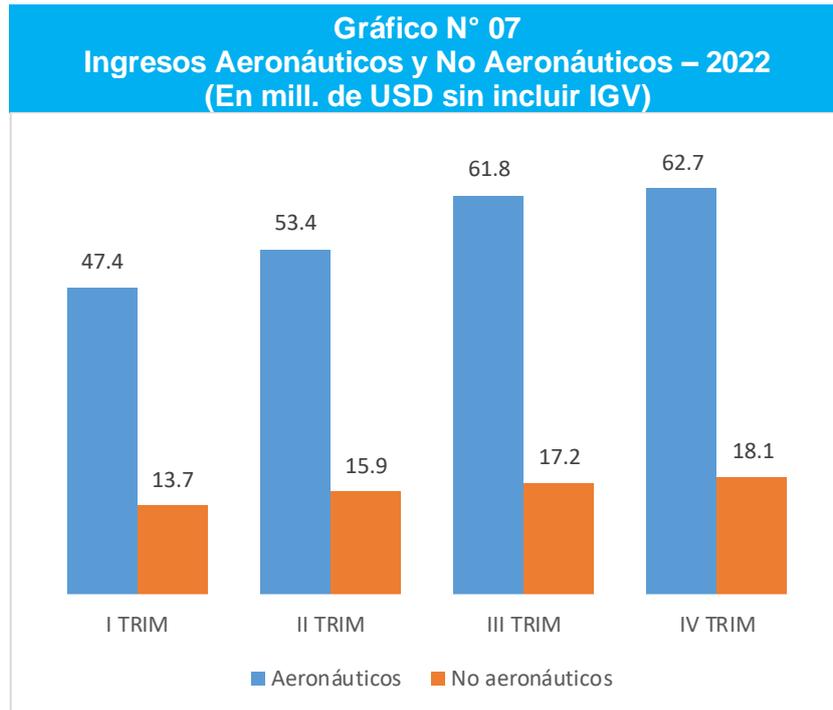
17. En cuanto al origen/destino de carga, la carga nacional representa el 11.51% del total de carga, el cual corresponde a 25,163 toneladas y la carga internacional el 88.49% el cual corresponde a 193,403 toneladas.



Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

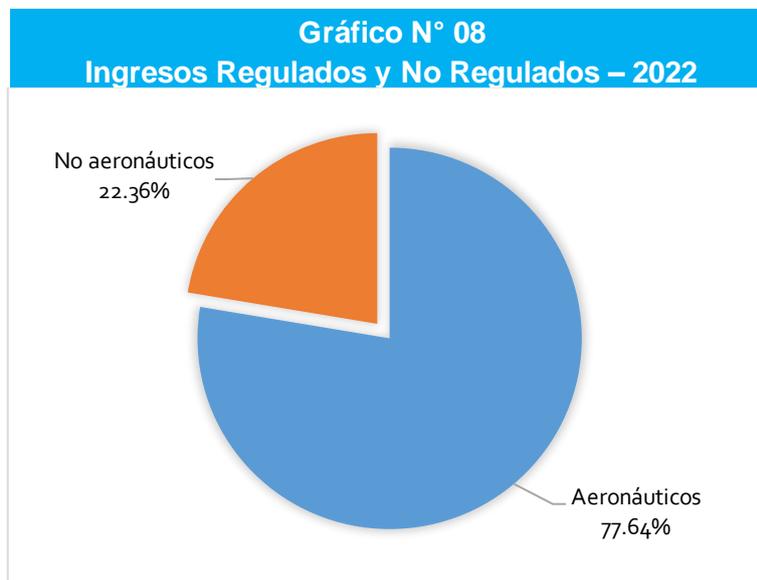
#### 2.4 Ingresos Aeronáuticos y No Aeronáuticos

18. Durante el 2022, se obtuvo ingresos totales por USD 290,1 millones lo que representó un incremento de 59.99% respecto al año anterior (181,3 millones). Los ingresos no aeronáuticos en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez representan el 22.4% del total de los ingresos percibidos por el Concesionario.



Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

19. Por otro lado, los ingresos aeronáuticos se incrementaron en 64.4% en comparación con el año 2021, asimismo los ingresos no aeronáuticos presentaron un incremento de 46.5% respecto al año anterior. Los ingresos no aeronáuticos representan el 22.4% e ingresos aeronáuticos representan el 77.6% 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 -2022

20. El 07 diciembre de 2021, mediante Resolución de Gerencia General N° 140-2021-GG-OSITRAN, se aprobó el “Plan Anual de Supervisión de OSITRAN 2022”, el cual tiene como objetivo ser un instrumento orientador para la previsión, ejecución y control de las actividades a realizar por OSITRAN durante el año 2022 en cumplimiento de su función supervisora.
21. De acuerdo con el Plan Anual de Supervisión de 2022<sup>6</sup>, respecto a Lima Airport Partners S.R.L. se programaron 57 actividades de supervisión en materia aeroportuaria, de las cuales el 35.1% corresponde a la modalidad de inspección (supervisión en sus propias instalaciones o en la infraestructura que administre el Concesionario), 21.1% corresponde a actas de reunión de trabajo y el 43.9% corresponde a la modalidad de supervisión de gabinete.
22. En el año 2022, se programaron 57 actividades de supervisión en materia aeroportuaria. En el siguiente cuadro, se detalla las materias en las cuales se realizaron las actividades de supervisión:

| Cuadro N° 02<br>Actividades de Supervisión – 2022 |   |                            |                           |           |
|---|---|----------------------------|---------------------------|-----------|
| Materia   | Económico<br>Comercial /<br>Administrativo-<br>Financiero | Inversiones<br>/ Ambiental | Operaciones/<br>Ambiental | Total     |
| Inspecciones                                      | 04  | 04                         | 12                        | 20        |
| Supervisión<br>de Gabinete                        | 10  | 05                         | 10                        | 25        |
| Actas de<br>reunión                               | 00  | 12                         | 00                        | 12        |
| <b>Total</b>                                      | <b>14</b>   | <b>21</b>                  | <b>22</b>                 | <b>57</b> |

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

23. De las actividades programadas en durante el 2022, se realizaron de la siguiente manera:
- Actividades de Inspecciones en los aeropuertos administrados por el Concesionario en materia de operaciones, inversiones, medio ambiente y económico comercial.
  - Supervisión de gabinete de informes trimestrales.
  - Encuestas de satisfacción segunda medición paxs y acompañantes 2021.
  - Encuestas de satisfacción primera medición paxs y acompañantes 2022.
  - Encuestas de satisfacción segunda medición aerolíneas y concesionarios 2021.
  - Encuestas de satisfacción primera medición aerolíneas y concesionarios 2022.
  - Presentación del plan anual de mantenimiento.

<sup>6</sup> Mediante Resolución de Gerencia General N° 140-2021-GG-OSITRAN se aprobó el Plan Anual de Supervisión de OSITRAN 2022.

- Garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión.
- Mediciones de los niveles de servicio IATA.
- Informe de cobertura.
- Plan anual de Adecuación.
- Pólizas de seguro,
- Estados financieros anuales.
- Presentación del procedimiento de determinación de la base de cálculo y de la retribución al Estado.
- Conformación del accionariado.
- Presentación del Plan anual de inversiones.
- Reuniones de trabajo.
- Otros.

## IV. Acceso a la Infraestructura

### 4.1 Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso

24. Ositrán regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario, que es considerada una facilidad esencial.
25. 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.
26. OSITRAN emitió Mandatos de Acceso para brindar lo servicios esenciales de:
- Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 037-2019-CD-OSITRAN de fecha 17 de julio de 2019, el Consejo Directivo de Ositrán dicto el Mandato de Acceso para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Arrendamiento de Almacenes para el Depósito de Equipaje Rezagado**), por un plazo de cuatro (04) años.
  - Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 009-2020-CD-OSITRAN de fecha 12 de febrero de 2020, el Consejo Directivo de Ositrán dicto el Mandato de Acceso para prestar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Sistema de Inspección de Equipaje en Bodega o Sistema HBS**), por un plazo de cuatro (04) años.

**Informe de Gestión del  
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

- Mediante Resolución N° 0038-2022-CD-OSITRAN, se dictó mandato de acceso para brindar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Oficinas Operativas – Área Gris**) en el AICJH. Vigencia hasta el 31.12.2024.
  - Mediante Resolución N° 0039-2022-CD-OSITRAN, se dictó mandato de acceso para brindar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (**Oficina y Almacén Ejecutivo**). Vigencia hasta el 31.12.2024.
  - Mediante Resolución N° 0040-2022-CD-OSITRAN, se dictó mandato de acceso para brindar el Servicio Esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (**almacén, oficina y talleres de mantenimiento**). Vigencia hasta el 31.12.2024.
  - Mediante Resolución N° 0046-2022-CD-OSITRAN, se dictó mandato de acceso para brindar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Oficinas Operativas**) en el AICJH. Vigencia hasta el 31.12.2024.
  - Mediante Resolución N° 0047-2022-CD-OSITRAN, se dictó mandato de acceso para brindar el Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (**Arrendamiento de mostradores Check-In**) en el AICJH. Vigencia hasta el 31.12.2024.
27. Respeto al servicio esencial de asistencia en tierra o rampa, mediante Concurso privado por subasta al mejor postor para otorgar el acceso para operar el servicio esencial de rampa prestado por terceros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el Concesionario otorgo la Buena Pro a los postores ganadores: Talma Servicios Aeroportuarios S.A. (Área 1), Swissport Perú S.A.C. (Área 3) y Servicios Aeroportuarios Andinos S.A. (Área 4).

## V. Inversiones Reconocidas

28. La naturaleza de la Concesión es de tipo Autosostenible e involucra un compromiso de inversión de USD 1 061,5 millones.
29. Al 31 de diciembre de 2022, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario para mejoras ascendió a USD 376,96 millones; el cual representaba el 21.7% de la inversión comprometida.

| Cuadro N° 05<br>Inversión Reconocida - 2022                       |                           |                                  |                   |                             |   |
|---|---------------------------|----------------------------------|-------------------|-----------------------------|---|
| Infraestructura Concesionada                                      | Año de suscripción del CC | Importe Referencial de Inversión | IV Trimestre 2022 | Inversión reconocida a 2022 | Inversión acumulada reconocida a dic - 2022 |
| Aeropuerto Internacional Jorge Chávez                             | 2001                      | 1,061,520,000                    | 1,024,469         | 26,885,946                  | 376,958,755                                 |
| Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez <sup>7</sup> |                           | 1,200,000,000                    |                   |                             |   |

30. Cabe señalar, que durante el año 2022, se ha reconocido inversiones al concesionario Lima Airport Partners S.R.L. por el importe de US\$ 26,885,946 dólares americanos.

## VI. Transferencia al Sector Público

31. 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.
32. Durante el 2022, el Concesionario ha declarado al Estado Peruano USD 120,76 millones por este concepto.

| Cuadro N° 04<br>Detalle del Retribución al Estado - 2022 |               |               |               |               |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Aeropuerto   | 1T-2022       | 2T-2022       | 3T-2022       | 4T-2022       |
| Aeropuerto Internacional Jorge Chávez                    | \$ 25,882,992 | \$ 28,644,095 | \$ 32,703,972 | \$ 33,527,215 |

\* Información de la Gerencia de Administración

<sup>7</sup> El Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, un monto no menor de US\$ 1,200 millones incluido el IGV.

## VII. Aporte por Regulación

33. 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>8</sup>.
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 del 2022:

| Cuadro N° 05<br>Detalle del aporte por regulación – 2022* |              |              |              |              |               |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| Aeropuerto  | I trim       | II trim      | III trim     | IV trim      | Total S/      |
| Aeropuerto Internacional Jorge Chávez                     | S/ 2,391,766 | S/ 2,600,230 | S/ 3,106,526 | S/ 3,114,286 | S/ 11,212,808 |

\* Se considera fecha de pago.  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

35. Del cuadro anterior, se observa que el año 2022, la empresa concesionaria LAP entregó a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación, el cual dicho pago ascendió a S/ 11,2 millones de soles

## VIII. Atención de Reclamos

36. Durante el 2022, se registraron un total de 658 reclamos en primera instancia, en materia aeroportuaria de infraestructura de transporte de uso público supervisadas por OSITRAN.



Fuente: LAP

<sup>8</sup> IPM: Impuesto de Promoción Municipal.

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

- Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (retención de objetos, seguridad aeroportuaria, daño/pérdida).
- Calidad y oportuna prestación de los servicios que presta la Entidad Prestadora (Retención de objetos, maltrato de personal, seguridad aeroportuaria, aerolíneas –itinerarios/vuelos).
- Información proporcionada a los usuarios.
- Acceso a la infraestructura o actos que limiten el acceso individual a los servicios.
- Otros.



© **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 – Año 2022<sup>9</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>9</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.

