



# INFORME DE DESEMPEÑO 2022

Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos



Somos el **regulador**  
de la **infraestructura**  
de **transporte** de  
**uso público**

---

**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN**

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2022: 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. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.*

Primera versión: junio de 2023

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

[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)

---

## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>7</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>10</b>
I.1. COMPOSICIÓN ACCIONARIA.....	10
I.2. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	10
I.3. ÁREA DE INFLUENCIA .....	16
I.4. PRINCIPALES ACTIVOS DE LA CONCESIÓN .....	17
I.5. HECHOS DE IMPORTANCIA.....	18
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS.....</b>	<b>19</b>
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>21</b>
III.1. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL AIJCH .....	21
III.1.1. TRÁFICO DE PASAJEROS .....	22
III.1.2. TRÁFICO DE CARGA .....	25
III.1.3. TRÁFICO DE AERONAVES .....	28
III.2. OTROS SERVICIOS PRESTADOS POR LAP.....	32
<b>IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO .....</b>	<b>32</b>
IV.1. RÉGIMEN TARIFARIO DE PRECIOS TOPE .....	32
IV.2. RÉGIMEN DE ACCESO .....	35
IV.3. REGÍMENES ESPECIALES .....	40
<b>V. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO.....</b>	<b>41</b>
V.1. INVERSIONES.....	41
V.2. TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO .....	43
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO DEL AIJCH .....</b>	<b>45</b>
VI.1. CALIDAD AL USUARIO INTERMEDIO Y FINAL .....	45
VI.1.1. NIVELES DE SERVICIO EN EL AIJCH .....	45
VI.1.2. ENCUESTAS DE SATISFACCIÓN DE USUARIOS .....	46
VI.2. RECLAMOS.....	48
VI.3. SANCIONES .....	49

VI.4. PENALIDADES .....	50
<b>VII. DESEMPEÑO COMERCIAL DEL CONCESIONARIO .....</b>	<b>50</b>
<b>VIII. DESEMPEÑO FINANCIERO DE LA EMPRESA .....</b>	<b>52</b>
VIII.1. ANÁLISIS DE LOS ESTADOS FINANCIEROS.....	52
VIII.1.1. ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES .....	52
VIII.1.2. ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA .....	55
VIII.2. ANÁLISIS DE LOS INDICADORES FINANCIEROS.....	57
VIII.2.1. RATIOS DE LIQUIDEZ.....	57
VIII.2.2. RATIOS DE ENDEUDAMIENTO FINANCIERO .....	58
VIII.2.3. RATIOS DE RENTABILIDAD .....	58
<b>IX. CONCLUSIONES .....</b>	<b>60</b>
<b>ANEXO N° 1: ADENDAS SUSCRITAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>62</b>
<b>ANEXO N° 2: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>64</b>
<b>ANEXO N° 3: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL .....</b>	<b>67</b>

#### **INDICE DE CUADROS**

Cuadro 1: Datos generales de la Concesión.....	7
Cuadro 2: Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2022.....	17
Cuadro 3: Servicios prestados en el AIJCh y régimen tarifario.....	20
Cuadro 4: Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2022 .....	22
Cuadro 5: Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2022 .....	26
Cuadro 6: Evolución de las tarifas de los Servicios Aeroportuarios cobradas por el Concesionario, período 2013-2022 (en USD, sin IGV) .....	34
Cuadro 7: Servicio de rampa a terceros. Cargo de acceso mensual vigente por operaciones, por tipo de aeronaves, año 2022 (en USD, sin IGV).....	36
Cuadro 8: Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual por tipo de aeronaves, año 2022 (en USD, sin IGV).....	37
Cuadro 9: Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Atención de tráfico de pasajeros y equipaje.....	38

Cuadro 10: Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas (en USD, sin IGV) .....	38
Cuadro 11: Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por vehículo ligero, período 2012-2022 (en soles, incluido IGV).....	41
Cuadro 12: Medición de Niveles de Servicio en el AIJCh, año 2022.....	45
Cuadro 13: Nivel de satisfacción general de pasajeros con el AIJCh, por segmentos, .....	46
Cuadro 14 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP, .....	48
Cuadro 15: Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2022.....	48
Cuadro 16: Sanciones impuestas a LAP en el año 2022.....	50
Cuadro 17: Estado de Resultados de LAP, periodo 2021 – 2022 (en miles de USD).....	53
Cuadro 18: Ingresos operativos de LAP, periodo 2021 – 2022 (en miles de USD) .....	54
Cuadro 19: EBITDA de LAP, periodo 2021 – 2022.....	55
Cuadro 20: Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2021 – 2022.....	56
Cuadro 21: Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, periodo 2021 – 2022 (en porcentajes).....	56
Cuadro 22: Ratios de liquidez de LAP, periodo 2021 – 2022 .....	58
Cuadro 23: Ratios de endeudamiento de LAP, periodo 2021 – 2022 .....	58
Cuadro 24: Ratios de rentabilidad de LAP, periodo 2021 – 2022.....	59

## INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Participación de los vuelos en el AIJCh en el 2022, por el tipo de vuelo período.....	21
Gráfico 2 Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2022.....	23
Gráfico 3 Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2022 (en términos porcentuales) .....	24
Gráfico 4: Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh durante el año 2022 .....	25
Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga en el AIJCh, período 2001-2022 .....	26
Gráfico 6: Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, años 2021-2022 .....	27
Gráfico 7 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, año 2022 (en términos porcentuales).....	27
Gráfico 8: Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJCh, período 2001-2022 .....	28
Gráfico 9: Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJCh, años 2021-2022 .....	28
Gráfico 10: Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJCh, año 2022 (en términos porcentuales).....	29
Gráfico 11: Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJCh, periodo 2002 - 2022 (en términos porcentuales) .....	29

---

Gráfico 12: Evolución de la composición de las operaciones en el AIJCh según el rango de PMD, periodo 2002 - 2022 (en términos porcentuales) .....	31
Gráfico 13: Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible: Evolución de tarifas máximas por galón (en USD, sin IGV).....	39
Gráfico 14: Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2022 .....	41
Gráfico 15: Evolución de las transferencias al Estado Peruano, periodo 2011-2022.....	44
Gráfico 16: Principales sugerencias de pasajeros indicadas en la encuesta de satisfacción, .....	47
Gráfico 17: Tipificación de los reclamos resueltos, año 2022 .....	49
Gráfico 18: Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2022 .....	51
Gráfico 19: Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2022.....	51

## RESUMEN EJECUTIVO

El 14 de febrero del 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC) 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 1 200,0 millones, declarado en el Acta de Trato Directo, que está destinado al proyecto de ampliación del aeropuerto. En el siguiente cuadro se detallan los datos generales de la Concesión.

**Cuadro 1: Datos generales de la Concesión**

<b>Concesionario</b>	Lima Airport Partners S.R.L.
<b>Accionistas de la Concesión</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide: 80,01%.</li><li>▪ International Finance Corporation (IFC): 19,99%.</li></ul>
<b>Modalidad</b>	Autosostenible
<b>Suscripción del Contrato</b>	14 de febrero de 2001
<b>Factor de competencia</b>	Mayor retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos <sup>1</sup> )
<b>Compromiso de Inversión<sup>2</sup></b>	Inversión referencial ofertada: USD 1 061,5 millones (inc. IGTV) Proyecto de ampliación del AIJCh: USD 1 200,0 millones (inc. IGTV)
<b>Inversión reconocida al 2022</b>	USD 376,96 millones (inc. IGTV)
<b>Fecha de inicio de explotación</b>	14 de febrero de 2001
<b>Vigencia de la Concesión</b>	40 años <sup>3</sup>
<b>Número de Adendas<sup>4</sup></b>	7

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En el año 2022, el AIJCh se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando que movilizó el 59,1%, 89,8% y el 37,9% del total de pasajeros, carga y operaciones de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Sin embargo, luego de haber experimentado una reducción en la evolución del número de pasajeros, carga y operaciones en el 2020, como consecuencia de las medidas adoptadas por el gobierno para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19, para el 2022 se ha registrado una recuperación parcial; así, el tráfico de pasajeros y operaciones se incrementó en 72,1% y 46,8%, respectivamente, con relación al año 2021.

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</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, la sexta el 8 de marzo del 2013 y la séptima el 25 de julio 2017.

---

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 3,2% y 4,8% entre los años 2021 y 2022.

Los cargos de acceso por las Facilidades Esenciales para la prestación de los servicios de rampa autoservicio, y abastecimiento de combustible se mantuvieron invariables durante el año 2022. Mientras que, como resultado de la subasta de rampa por terceros se establecieron nuevos cargos de acceso. Asimismo, se emitieron mandatos de acceso para las siguientes facilidades esenciales: oficinas operativas terminadas, oficinas operativas -área gris, mostradores de *check-in*, áreas de mantenimiento clásico, y áreas de mantenimiento ejecutivo.

De otro lado, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 376,96 millones al 31 de diciembre de 2022, lo que representa un avance de 21,7% en el compromiso total de inversión de LAP en 21 años de Concesión.

A su vez, durante el año 2022, LAP generó obligaciones frente al Estado Peruano por las sumas de USD 104,5 millones por el concepto de Retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos), USD 35,8 millones por transferencias a CORPAC (50% sobre ingresos de aterrizaje y despegue y 20% por TUUA internacional) y USD 2,93 millones por concepto de Tasa Regulatoria. El monto total de transferencias al Estado Peruano durante el año 2022, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales y tributarias, es superior en 62,8% a lo generado en el año anterior.

Con relación al desempeño operativo del Concesionario, durante el 2022, LAP no ha cumplido con ninguno de los niveles de servicio IATA de los procesos de *check-in*, auto *check-in* ni recojo de equipaje internacional. Asimismo, se observa que el único proceso en el que se ha cumplido con los dos niveles de servicios medidos es en el de control de seguridad internacional, donde se cumple con el área mínima (1m<sup>2</sup>/pasajero) y el tiempo máximo de espera (10 minutos).

Con respecto a la encuesta de satisfacción de usuarios, se muestra que las empresas de servicios de plataforma y las aerolíneas cargueras son las que se encuentran menos satisfechas con relación a la infraestructura del AIJCh; mientras que, los concesionarios comerciales son los más satisfechos. Asimismo, en el caso de los pasajeros, se muestra que estos se encuentran, en promedio, satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCh, apreciándose que los pasajeros en tránsito registran el mayor nivel de satisfacción en 95%.

De otro lado, en el 2022 se presentaron 658 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa un aumento del 85,9% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Mientras que, se resolvieron 583 reclamos, de los cuales el 48,2% se tipificaron como infundados, el 31,0% como improcedentes, el 6,0% como inadmisibles, el 5,8% como concluidos por sustracción de la materia; y solamente el 8,6% (50) fueron declarados fundados.

Con relación a los resultados contables del Concesionario durante el año 2022, los ingresos de operación de LAP fueron superiores en 59,7% con respecto a los observados en 2021, pasando de USD 183,2 millones a USD 292,7 millones. Por su parte, los gastos operativos se incrementaron en 15,0% y los gastos generales en 48,2%, con lo cual la utilidad de operación experimentó un incremento de 123,6% respecto del 2021, mientras que, el valor del EBITDA aumentó en 87,9%, registrando un total de USD 84,2 millones en el 2022.

Del análisis del Estado de Situación Financiera, se aprecia que durante el ejercicio 2022 el activo total de la empresa se incrementó en USD 398,0 millones, lo cual es explicado principalmente por el aumento del activo intangible de USD 318,4 millones, el cual considera el aumento de las inversiones que la empresa viene ejecutando desde el ejercicio 2018. En cuanto a los ratios de liquidez, se obtuvieron valores inferiores a 1,00, lo cual significa que durante el 2022 la empresa no disponía de recursos para cubrir sus obligaciones corrientes; cabe precisar que, los ratios de liquidez disminuyeron con relación al 2021, lo que se explica por el aumento de los pasivos corrientes en 195,2%, principalmente por el aumento de deuda de corto plazo.



---

Finalmente, los ratios de rentabilidad de la empresa para el año 2022 experimentaron incrementos, con excepción del margen bruto que tuvo una pequeña reducción (al pasar de 48,9% en el 2021 a 47,9% en el 2022). Así, el margen neto de LAP aumentó, al pasar de 13,2% en 2021 a 19,6% en 2022, lo cual muestra que por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtuvo USD 19,6 de utilidad neta. Por su parte, el ROA de la empresa pasó de 3,1% en 2021 a 4,8% en 2022, lo que se explica por el incremento del activo intangible improductivo, por encontrarse en etapa de inversión y el aumento de 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 Aeropuertos<sup>5</sup> adjudicó la buena pro al consorcio internacional LAP, conformado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (42,75%)<sup>6</sup>, por Bechtel Enterprises Services Ltd. (42,75%)<sup>7</sup> y por Cosapi S.A. (14,5%)<sup>8</sup>, obteniendo la licitación de la Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCh.
2. Desde su conformación, LAP ha experimentado los siguientes cambios en su composición accionaria:
  - En diciembre de 2001, Bechtel Enterprises Services Ltd. transfiere su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd.
  - En setiembre de 2003, Cosapi S.A. vende su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd. Con ello, la composición societaria de LAP quedó de la siguiente forma: Alterra Lima Holdings Ltd. con 57,25% y Fraport AG Frankfurt Airport Services Worlwide con 42,75%.
  - En agosto de 2007, Fraport AG Frankfurt Airport Services Worlwide adquirió el 57,25% de participación de Alterra Lima Holdings y se convirtió en el propietario de Lima Airport Partners.
  - En mayo de 2008, la Corporación Financiera Internacional (IFC), miembro del grupo del Banco Mundial, y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI, se incorporaron como socios de LAP.
  - En mayo del 2019, Fraport AG incrementó su participación en un 10% en LAP, mediante la adquisición del porcentaje de participación que mantuvo el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, de AC Capitales SAFI S.A por más de 10 años.
3. De esta manera, al cierre del año 2022, la composición accionaria de LAP es la siguiente: Fraport AG (80,01% del capital social), un operador aeroportuario con una amplia experiencia en la operación de 26 aeropuertos en 11 países, y la Corporación Financiera Internacional (19,99%), el brazo financiero del Banco Mundial.

### **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.

---

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> Operador alemán de aeropuertos, denominado Flughafen Frankfurt/Main AG.

<sup>7</sup> Parte del conglomerado Bechtel, un grupo empresarial norteamericano originalmente dedicado a la construcción, en ese entonces Bechtel Enterprises International Ltd.

<sup>8</sup> Compañía constructora peruana.

- 
5. 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”<sup>9</sup>, 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 Concesión<sup>10</sup>. Así, a la fecha, la concesión tiene un plazo de cuarenta (40) años contados desde la fecha de cierre (14 de febrero de 2001).
  6. A continuación, se presenta el detalle de lo establecido en el Contrato de Concesión con relación a la ejecución de inversiones, régimen tarifario y pagos al Estado. En el Anexo N° 2 del presente informe se presenta una ficha resumen del Contrato de Concesión del AIJCh.

#### Ejecución de Mejoras y compromisos de inversión

7. Conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, 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 Obligatorias<sup>11</sup>, Eventuales<sup>12</sup> o Complementarias<sup>13</sup>, y se encuentran distribuidas en dos períodos: i) el período inicial, comprendido entre la fecha de cierre (inicio de la Concesión) y el final del octavo año de Concesión y, ii) el período remanente, comprendido entre el noveno año hasta el final de la Concesión.
8. 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 concluir las antes de la finalización del período inicial (2009)<sup>14</sup>. Así, al cuarto año contado a partir de la fecha de cierre, el Concesionario debía 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).

---

<sup>9</sup> Acta de Acuerdo sustentada en el Informe N° 1275-2016-MTC/25 de fecha 16 de diciembre de 2016.

<sup>10</sup> **“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.”

<sup>11</sup> Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requieran implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor.

<sup>12</sup> Mejoras señaladas en la Cláusula 5.6 que se requieran implementar con base en los volúmenes de tráfico y otras consideraciones.

<sup>13</sup> Mejoras referidas a los servicios comerciales, hoteleros u otros, que deberá ejecutar el Concesionario.

<sup>14</sup> 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)

- 
9. 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.<sup>15</sup>
  10. Así, según el “Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, suscrita el 20 de diciembre de 2016 y enmarcada en el proceso de solución de controversias conforme a la Cláusula 17 del Contrato de Concesión, el Concesionario declaró que invertirá adicionalmente durante los siguientes años un monto no menor de USD 1 200 millones, incluido el IGV.
  11. Además, el Concesionario podrá ejecutar a lo largo de la Vigencia de la Concesión, las Mejoras Complementarias adicionales a las establecidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión que estime conveniente.
  12. Asimismo, es importante destacar que, para establecer el Valor Contable de las Mejoras que hayan sido registradas en los Estados Financieros del Concesionario, solo serán consideradas como Mejoras a aquellas incluidas en el Plan de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobado por el Ositrán vigente a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, siempre que el Concesionario proporcione al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras.

#### Esquema de regulación tarifaria

13. De conformidad con lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario se encuentra facultado a determinar a su discreción las tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios, siempre que dichas tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5, o aquellas no contempladas en dicho anexo que serán fijadas por el Ositrán. Estas tarifas corresponden a los siguientes servicios: la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto –TUUA (Nacional e internacional), Aterrizaje y Despegue (Nacional e internacional), Estacionamiento (Nacional e internacional) y Uso de puentes de abordaje (mangas), y uso de instalaciones de carga aérea.
14. Cabe señalar que, 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 “ $RPI-X$ ”<sup>16</sup>, correspondiente al mecanismo de regulación conocido como Regulación por Precios Tope.
15. 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.

---

<sup>15</sup> Al respecto, cabe señalar que, con fecha 24 de octubre de 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 m<sup>2</sup> 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 Acta<sup>15</sup> así como en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión.

<sup>16</sup> 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.

- 
16. 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.
17. Por otra parte, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para el servicio de estacionamiento vehicular, las cuales son determinadas por el Ositrán conforme con lo establecido en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

#### Régimen de cargos de acceso

18. El Ositrán también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura administrada por el Concesionario que es considerada una Facilidad Esencial<sup>17</sup>. De acuerdo con el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), se consideran facilidades esenciales en el AIJCh a las siguientes:
- Rampa
  - Áreas de parqueo de equipos.
  - Áreas de maniobra en tierra.
  - Vías y áreas de tránsito internos.
  - Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.
  - Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.
19. En particular y conforme con lo establecido en el Reglamento de Acceso (REA) de LAP, los Servicios Esenciales<sup>18</sup> 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.
20. En ese orden, la contraprestación monetaria que cualquier operador de servicios competitivos está obligado a pagar por utilizar las Facilidades Esenciales, sin importar la denominación que

---

<sup>17</sup> 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”.*

<sup>18</sup> 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.”*

---

se le otorgue, de acuerdo con la forma o modalidad que corresponda al tipo contractual que haya adoptado el contrato de acceso, se le denomina Cargo de Acceso.

21. El REMA privilegia ante todo la negociación entre las partes para la determinación de las condiciones de acceso, y entre ellas, del Cargo de Acceso; en otros casos, los Cargos de Acceso se determinan mediante un mecanismo de subasta. La actuación del Regulador tiene lugar a través de la emisión de Mandatos de Acceso únicamente cuando las partes no han llegado a un acuerdo sobre dichas condiciones, incluyendo el Cargo de Acceso por el uso de la Facilidad Esencial.
22. Así, los Cargos de Acceso en el AIJCh han sido determinados por el Ositrán mediante mandatos de acceso en favor de los usuarios intermedios por el uso de las facilidades esenciales<sup>19</sup>, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente, de conformidad con lo establecido en el REMA. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento.

#### Factor de retribución y pagos al Estado

23. La concesión del AIJCh es 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 Aprovechamiento Económico de los Bienes de la Concesión<sup>20</sup>; 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 brutos<sup>21</sup>, estableciéndose una retribución mínima anual independiente de los resultados de la gestión del Concesionario<sup>22</sup>.
24. Según las Bases de la Licitación Pública del AIJCh<sup>23</sup>, el monto mínimo de la retribución se emplearía en el desarrollo de los aeropuertos regionales a cargo de CORPAC, mientras que el exceso sobre la retribución mínima se emplearía en el mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos a cargo del MTC<sup>24</sup>. Sin embargo, mediante la modificación del numeral 5.23 del Contrato de Concesión a través de la Adenda 3 suscrita el 30 de setiembre de 2002, se facultó temporalmente al Concedente, representado por el MTC, a redistribuir los recursos originados por pago de la Retribución por parte de LAP al Estado. Dicha facultad estuvo limitada exclusivamente al cumplimiento por parte del Estado de la obligación de entrega de terrenos a que hace referencia el numeral 5.23 y Anexo N° 11 del Contrato de Concesión.

---

<sup>19</sup> Con excepción del servicio de rampa de terceros, en cuyo caso el acceso se otorgó a través de un mecanismo de subasta.

<sup>20</sup> Al respecto, la cláusula 22 del Contrato de Concesión asigna los riesgos de demanda, operación, diseño y construcción al Concesionario.

<sup>21</sup> Conforme a la definición de ingresos brutos de la cláusula 1.26 del Contrato de Concesión.

<sup>22</sup> 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.

<sup>23</sup> 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.gov.pe/joomlatools-files/docman-files//RepositorioAPS/0/0/par/BASES-LAP/BASES-LAP.pdf>

<sup>24</sup> En efecto, en el numeral 10.3 de las Bases de la Licitación Pública del AIJCh, se indica lo siguiente:

- 
25. Posteriormente, el 04 de julio de 2005, mediante Resolución N° 033-2005-CD-OSITRAN, en atención a una consulta formulada por el MTC<sup>25</sup>, el Ositrán interpretó el Contrato de Concesión en lo referente al destino de la retribución; estableciendo que, en virtud de lo dispuesto en la Adenda N° 3, una de las formas válidas de modificar nuevamente el destino de la Retribución era la celebración de otra adenda al Contrato de Concesión; sin embargo, la atribución de destinar y utilizar los fondos provenientes de las retribuciones o cánones pagados por el sector privado al Estado, como contraprestación por el derecho de concesión de obras públicas de infraestructura y servicios públicos otorgado, es una atribución de naturaleza exclusivamente estatal, calificando dichos recursos como recursos públicos. En ese orden, tratándose de una atribución exclusiva del Estado, y de fondos que son recursos públicos, el Estado puede establecer un destino y utilización distinto de dichos recursos públicos, mediante la norma autoritativa correspondiente, como es el caso del Decreto de Urgencia N° 008-2005 de fecha 18 de marzo de 2005<sup>26</sup>.
26. Asimismo, es importante resaltar que, mediante la Adenda 7 del Contrato de Concesión<sup>27</sup>, 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 contrato<sup>28</sup>.
27. 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.

---

**“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.”

<sup>25</sup> 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.

<sup>26</sup> 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, desarrolla y ejecución, de los distintos proyectos de concesión.  
(...).*

<sup>27</sup> De fecha 25 de julio de 2017.

<sup>28</sup> En efecto, el numeral 5.23 del Contrato de Concesión indica lo siguiente:

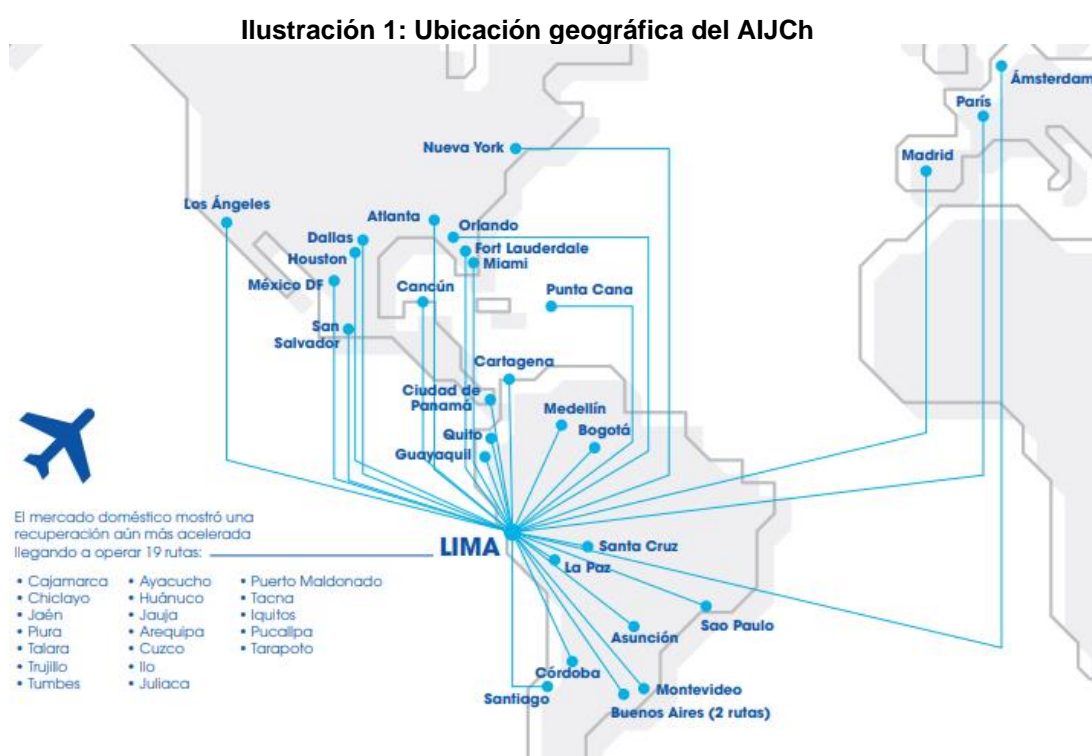
*“5.23. De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras, a que se refiere el numeral 5.6 presente 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.”*

28. Finalmente, el Concesionario también debe pagar al Ositrán el 1% de la totalidad de sus ingresos facturados, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal, por concepto de aporte por regulación, en la forma y oportunidad que establezcan las normas.

### I.3. Área de Influencia

29. 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 2022 (98,3%). 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 2022 (47,9%).



Fuente: Memoria Anual de LAP 2021. <https://lima-airport.com/cms/corporativo/enfoque-de-sostenibilidad>

30. De acuerdo con la información estadística reportada por el Concesionario respecto del tráfico de pasajeros, durante el año 2022 el AIJCh conectó al Perú con el resto del mundo, a través de 44 destinos internacionales en Sudamérica, Centroamérica, Norteamérica y Europa.



**Cuadro 2: Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2022**

Región	Países	Destinos
<b>Sudamérica</b>	Argentina	Buenos Aires, Córdoba y Mendoza
	Bolivia	La Paz y Santa Cruz
	Brasil	Manaos, Porto Alegre, Río de Janeiro y Sao Paulo
	Chile	Antofagasta, Santiago e Iquique
	Colombia	Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Cali y Medellín
	Ecuador	Guayaquil y Quito
	Paraguay	Asunción
	Uruguay	Montevideo
	Venezuela	Caracas
<b>Centroamérica</b>	Panamá	Panamá
	Rep. Dominicana	Punta Cana
	Haití	Puerto Príncipe
	Costa Rica	San José
<b>Norteamérica</b>	El Salvador	San Salvador
	Canadá	Montreal, Toronto
	EE.UU.	Atlanta, Dallas, Miami, Fort Luderdale, Houston, Los Ángeles, New Jersey, Nueva York y Orlando
	México	México DF, Cancún
<b>Europa</b>	España	Madrid
	Países Bajos	Ámsterdam
	Francia	París

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. A nivel nacional, en el año 2022, el AIJCh conectó a la ciudad de Lima con las principales ciudades y regiones del país, a través de 30 destinos: Anta, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Chimbote, Cusco, Huánuco, Ilo, Iquitos, Jaén, Jauja, Juliaca, Las Malvinas, Mazamari, Moquegua, Nuevo Mundo, Olmos, Pias, Pisco, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tacna, Talara, Tarapoto, Trujillo, Tumbes y Virú.

#### **I.4. Principales activos de la concesión**

32. Para la provisión de los diversos servicios que brinda LAP en el AIJCh, es indispensable contar con la infraestructura adecuada que permita atender de manera oportuna la creciente demanda. Así, 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.
33. En el año 2022 la infraestructura del AIJCh contó con una pista de aterrizaje de 3 500 m de largo, una plataforma de operaciones de 729 600 m<sup>2</sup>, 58 posiciones de estacionamiento de aeronaves, un terminal de pasajeros de 90 300 m<sup>2</sup> de área techada, 44 salas de embarque, 19 puentes de abordaje, 142 mostradores para el proceso de *check-in* de pasajeros, 6 fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales y 78 locales comerciales<sup>29</sup>.
34. El proyecto de ampliación del AIJCh comprende inversión directa de LAP (una nueva torre de control, una segunda pista de aterrizaje y un nuevo terminal de pasajeros), así como inversión de terceros en el componente denominado Lima Airport City, que según LAP, consiste en un desarrollo comercial que busca articularse a la ciudad como un foco para dinamizar el entorno.

<sup>29</sup> <https://www.lima-airport.com/cms/corporativo/cifras>

## Ilustración 2: Proyecto integral de infraestructura en el AIJCh



Fuente: Plan de Negocios de LAP 2022-2023

### I.5. Hechos de importancia

#### • **Accidente el 18 de noviembre del año 2022**

35. El 18 de noviembre de 2022, se realizó un ejercicio “Tiempo de Respuesta” por parte del equipo de Rescate de LAP en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, previamente coordinado entre LAP y la Autoridad de Tránsito Aéreo (CORPAC). Sin embargo, un avión de LATAM y un camión de emergencia de LAP impactaron en la pista de aterrizaje. El accidente causó la muerte de 2 bomberos aeronáuticos y 1 herido grave, así como daños materiales (una aeronave LATAM dañada), ante lo cual LAP activó de inmediato sus pólizas de seguro.
36. Asimismo, producto del accidente se produjo la paralización de operaciones en el aeropuerto desde el 18 de noviembre de 2022 hasta el 19 de noviembre de 2022, periodo en el cual las operaciones 12 vuelos fueron derivados a 6 aeropuertos de provincia: 5 al aeropuerto de Pisco, 2 al aeropuerto de Cajamarca, 3 al aeropuerto de Chiclayo, 2 al aeropuerto de Iquitos, 1 al aeropuerto de Pucallpa y 1 al aeropuerto de Tumbes.
37. Las investigaciones de este accidente se encuentran en curso, y están a cargo de la Comisión de Investigación de Accidentes de Aviación - CIIA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
38. De acuerdo con LAP el accidente ocurrido no genera causa de resolución del Contrato de Concesión. Debido a la etapa inicial de la investigación, no hay suficiente información para cualquier contingencia potencial que deba ser registrada o revelada.

#### • **Operación dual de los terminales**

39. El 11 de mayo de 2021, mediante la Carta N° C-LAP-ADP-MTC-2021-0467, el Concesionario remitió al Concedente para opinión, con copia al Ositrán, la actualización del Plan de Desarrollo

---

Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, PDA) en el marco de lo establecido en la cláusula 5.6.2.1 a) y en el numeral 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

40. Entre otros aspectos, el Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del aeropuerto internacional Jorge Chávez estaba considerando una operación dual de los terminales, el nuevo y el actual, por 10 años (hasta el 2035). De acuerdo con LAP, esto permitiría hacer financieramente viable el proyecto de ampliación.
41. Al respecto, mediante el Oficio N° 0567-2021-MTC/12.086, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones informó al Ositrán que la solicitud de LAP de actualizar el Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del aeropuerto internacional Jorge Chávez, que propone la operación simultánea de los dos terminales, no fue aceptada.
42. El 07 de febrero de 2022, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGAC) solicitó una interpretación oficial del contrato de concesión por parte del Ositrán, consultando si un concepto de dos terminales es compatible con el contrato de concesión. Al respecto, el 13 de marzo de 2022, mediante Acuerdo N° 2419-760-22-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo del Ositrán determinó que no corresponde iniciar un procedimiento de interpretación del literal b) del numeral 5.6.2.1 de la Cláusula 5, así como de los numerales 1.18 y 1.26 del Anexo 14 del Contrato de Concesión.

- **Uso de playa de estacionamiento vehicular**

43. El 28 de abril de 2022, mediante carta C-LAP-2022-0056, LAP informó al Ositrán sobre la problemática advertida en la playa de estacionamiento del AIJCh, pues se presentan actos de desorden en la vía por parte de los taxistas que la utilizan como paraderos informales. Ante ello solicitaron la aprobación de las “Condiciones y reglas generales para el uso de la playa de estacionamiento en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”. Posteriormente, mediante Carta C-LAP-GRAP-2022-0158 de fecha 4 de noviembre de 2022, LAP remitió una nueva versión de dichas condiciones, a fin de que la propuesta guarde concordancia con lo establecido en el literal i) del artículo 7 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, cuyo objetivo es garantizar el uso correcto de la infraestructura aeroportuaria, el orden de la operación y la seguridad de los usuarios.
44. El 05 de diciembre de 2022, mediante Resolución N° 0056- 2022-CD-OSITRAN<sup>30</sup>, se dispuso autorizar la publicación para comentarios de las “Condiciones y reglas generales para el uso de la playa de estacionamiento en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, estableciéndose un plazo de 15 días calendarios desde el día siguiente a la publicación para que las partes interesadas puedan remitir sus comentarios.

## II. OFERTA DE SERVICIOS

45. De acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concedente otorgó al Concesionario el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión y demás derechos descritos en el referido Contrato, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones. 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, las líneas aéreas y los dueños de carga.
46. 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

---

<sup>30</sup> <https://www.ositrان.gov.pe/anterior/wp-content/uploads/2022/12/056-2022-cd-ositrان.pdf>

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.

47. 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.
48. En el siguiente Cuadro se muestran los principales servicios que se prestan en el terminal aéreo, así como sus respectivos operadores y régimen tarifario.

**Cuadro 3: Servicios prestados en el AIJCh y régimen tarifario**

Servicios	Usuarios	Operador	Régimen de tarifas, precios u otros
Uso de aeropuerto, nacional e internacional	Pasajeros	LAP	Precios Tope
Aterrizaje y Despegue, nacional e internacional <sup>a/</sup>	Naves	LAP/ CORPAC	
Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional	Naves	LAP	
Uso de instalaciones de carga aérea	Carga	LAP	
Puentes de embarque	Naves	LAP	
Rampa o asistencia en tierra	Aerolíneas (autoservicio) y terceros (Talma Servicios Aeroportuarios S.A., Swissport Perú S.A., Servicios Aeroportuarios Andinos S.A.)	LAP	Régimen de Acceso
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de Oficinas operativas y <i>Check-in counters</i> )	Aerolíneas (autoservicio) y terceros (AVIO)	LAP	
Mantenimiento preventivo de aeronaves (arrendamiento de hangares y otras áreas)			
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Terpel Servicios de Aviación del Perú S.R.L.	LAP	Reajuste por inflación
<b>Otras actividades comerciales:</b>			
- Playa de estacionamiento vehicular	Varios	Los Portales	Tarifa regulada por el Ositrán
- Infraestructura del Hotel	Varios	Hotel Costa del Sol	Asignada mediante subasta al mejor postor
- Locales y servicios comerciales, Publicidad	Varios	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.

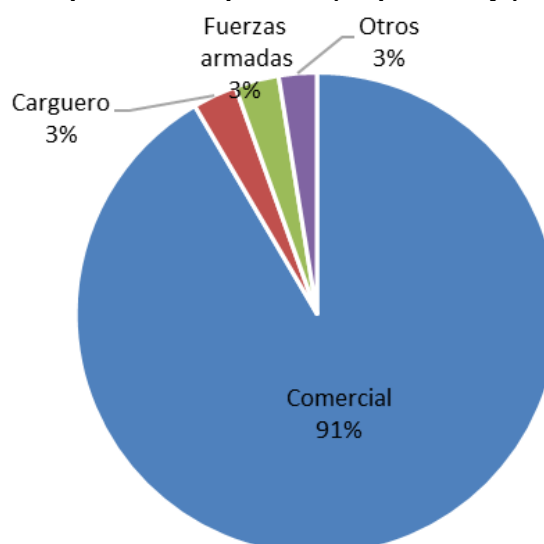
Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

### III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

49. Durante el año 2022 se observa que la recuperación del tráfico aéreo continuó, tanto a nivel nacional como mundial, luego de que se levantaran en gran parte las medidas impuestas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID-19 y se continuara con los esquemas de vacunación. No obstante, si bien el tráfico de pasajeros internacionales y nacionales muestran tasas de crecimiento positivas con relación al 2021, los niveles alcanzados aún se encuentran por debajo del nivel de tráfico aeroportuario prepandemia (año 2019).
50. En cuanto a la naturaleza de los vuelos, en el siguiente gráfico se observa que, durante el 2022, el 91% de los vuelos del AIJCh fueron comerciales (137 124), lo que refleja un incremento de la participación de este tipo de vuelos en 5 puntos porcentuales, con relación a lo registrado en el 2021 (88 025). En segundo lugar, se encuentran los vuelos de carga, con una participación de 3,0%, seguidos de los vuelos de las fuerzas armadas (2,9%).

**Gráfico 1 Participación de los vuelos en el AIJCh en el 2022, por el tipo de vuelo período (en porcentaje)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Cabe precisar que el 65,4% de los vuelos comerciales en el 2022 correspondían a vuelos domésticos (89 734); esta participación ha mostrado una reducción de 8 puntos porcentuales con relación a lo registrado en el año previo. Así, los vuelos comerciales internacionales tuvieron una participación de 34,6% (47 390) en el 2022, donde Latam Airlines tuvo una participación del 40,1% de estos vuelos.

#### III.1. Evolución del tráfico en el AIJCh

52. 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 Ositrán<sup>31</sup>.

<sup>31</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaración.estadística@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

### 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 más del 50% del tráfico total de pasajeros durante el año 2022. Esta participación en el tráfico total de pasajeros se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCh cubre el 98,3% del tráfico de pasajeros. Asimismo, cabe destacar que el AIJCh concentra el 100% de los pasajeros en tránsito y transferencia.

**Cuadro 4: Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, período 2010-2022**

Detalle	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nacional	46,8%	47,1%	47,2%	47,0%	46,8%	47,1%	47,7%	47,8%	47,4%	47,4%	47,7%	48,2%	47,9%
Internacional	99,3%	99,3%	99,4%	99,4%	99,3%	99,2%	99,2%	98,6%	98,3%	97,8%	96,7%	98,6%	98,3%
Transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
<b>Total</b>	<b>63,7%</b>	<b>63,8%</b>	<b>63,2%</b>	<b>62,5%</b>	<b>61,8%</b>	<b>61,5%</b>	<b>62,1%</b>	<b>62,3%</b>	<b>61,8%</b>	<b>61,1%</b>	<b>57,8%</b>	<b>55,4%</b>	<b>59,1%</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

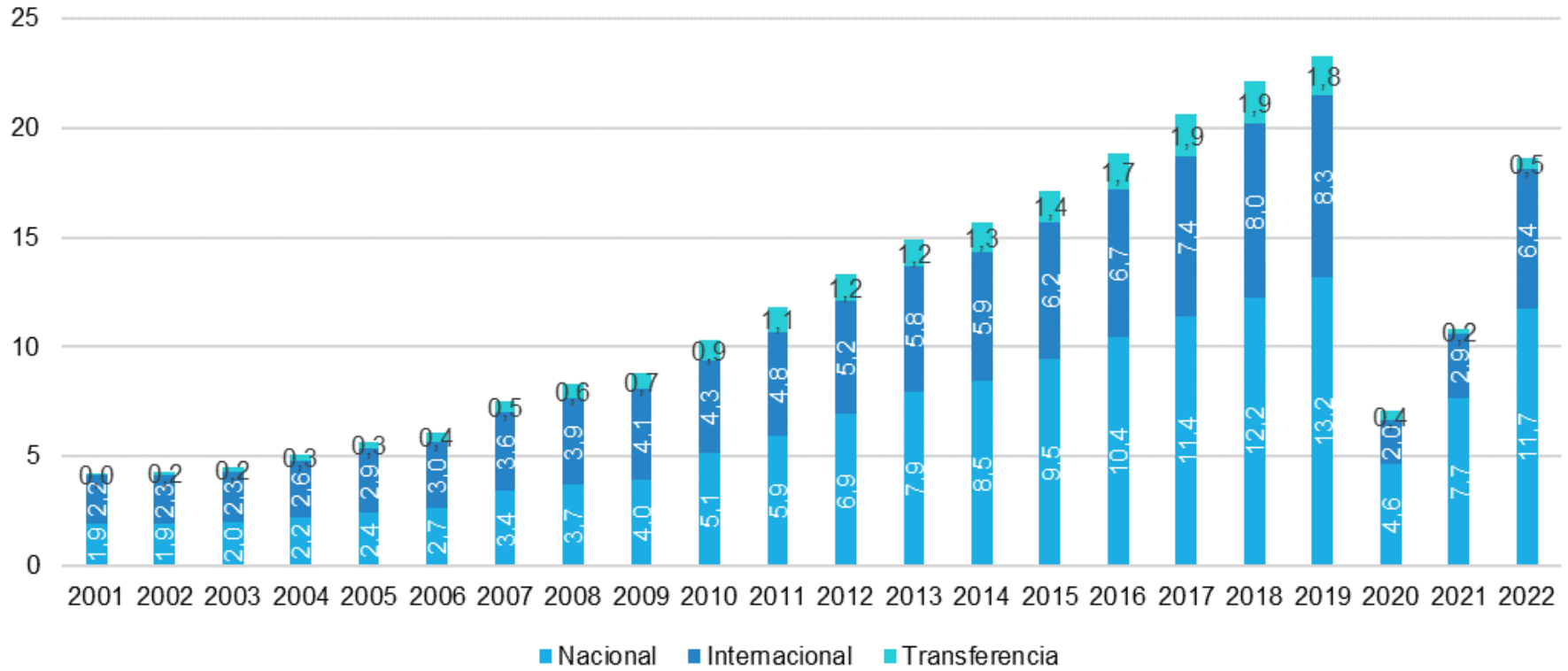
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. Durante el año 2022, alrededor de 18,6 millones de pasajeros hicieron uso del AIJCh, lo cual representó un incremento de 72,1% respecto del año anterior. La recuperación parcial en el tráfico de pasajeros es resultado del avance de la vacunación, lo que llevó a la flexibilización de las medidas tomadas por el gobierno para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19; sin embargo, esta cifra aún se encuentra por debajo (20,0%) de los niveles registrados prepandemia (2019). Al respecto, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, vuelos internacionales y en tránsito alcanzó un crecimiento de 52,8%, 117,7% y 140,1% respecto del año anterior, respectivamente.
55. No obstante, si se analiza el tráfico de pasajeros desde el inicio de la Concesión, puede observarse que, hasta el año 2019, se experimentó 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 11,23% entre 2001 y 2019. Asimismo, con respecto a la participación de los pasajeros en vuelos nacionales, esta pasó del 46,6% en el año 2001 a 56,62% en 2019 y 63,0% en el 2022, 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 un crecimiento acumulado de casi 460%, lo que refleja el permanente posicionamiento del AIJCh como centro de conexiones en la región o *hub* internacional. Así, con relación a su participación respecto del tráfico total, esta pasó del 1,2% en el año 2001 a 7,7% en el 2019; no obstante, en el año 2022 retrocedió a 2,8%.
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 2006<sup>32</sup> y del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2011<sup>33</sup>, 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.

<sup>32</sup> 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.

<sup>33</sup> 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.

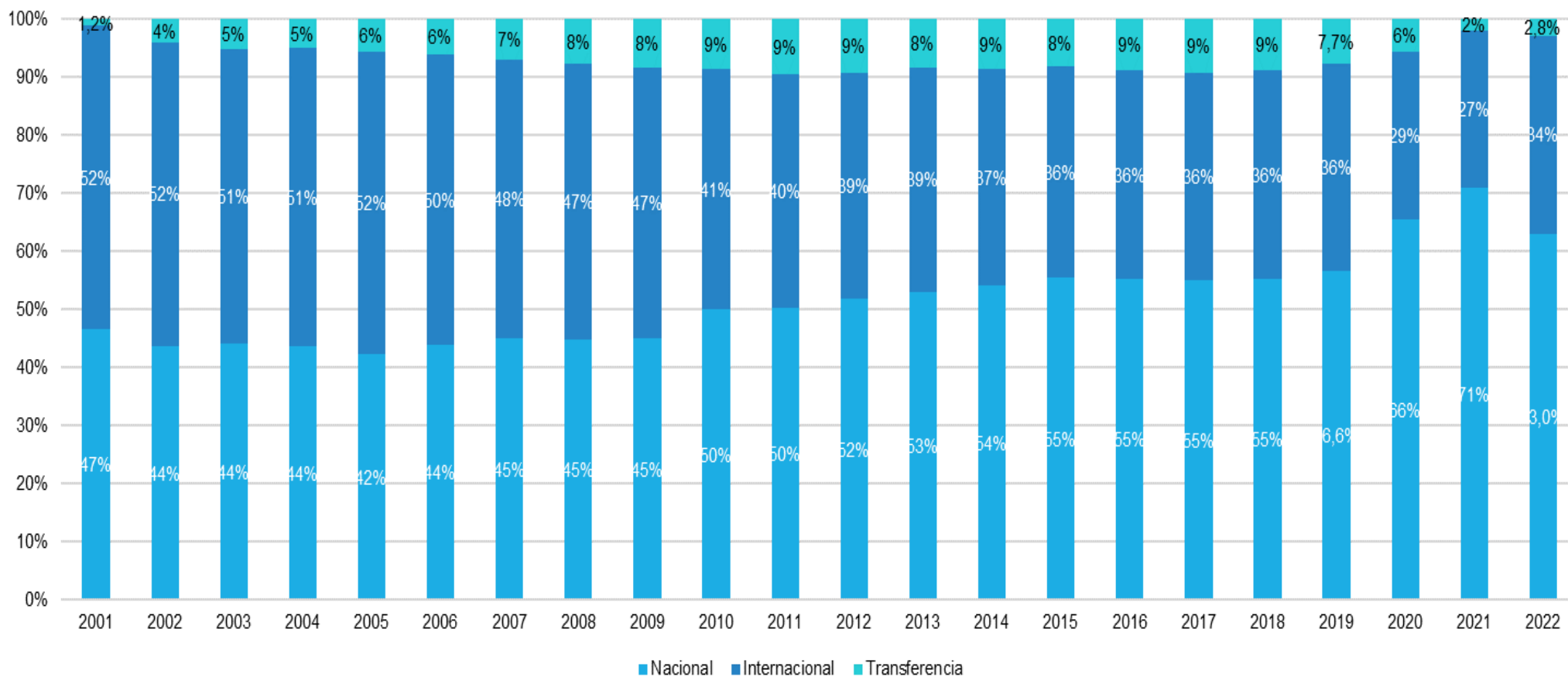
**Gráfico 2 Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2022  
(en millones de pasajeros)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Gráfico 3 Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2022 (en términos porcentuales)**



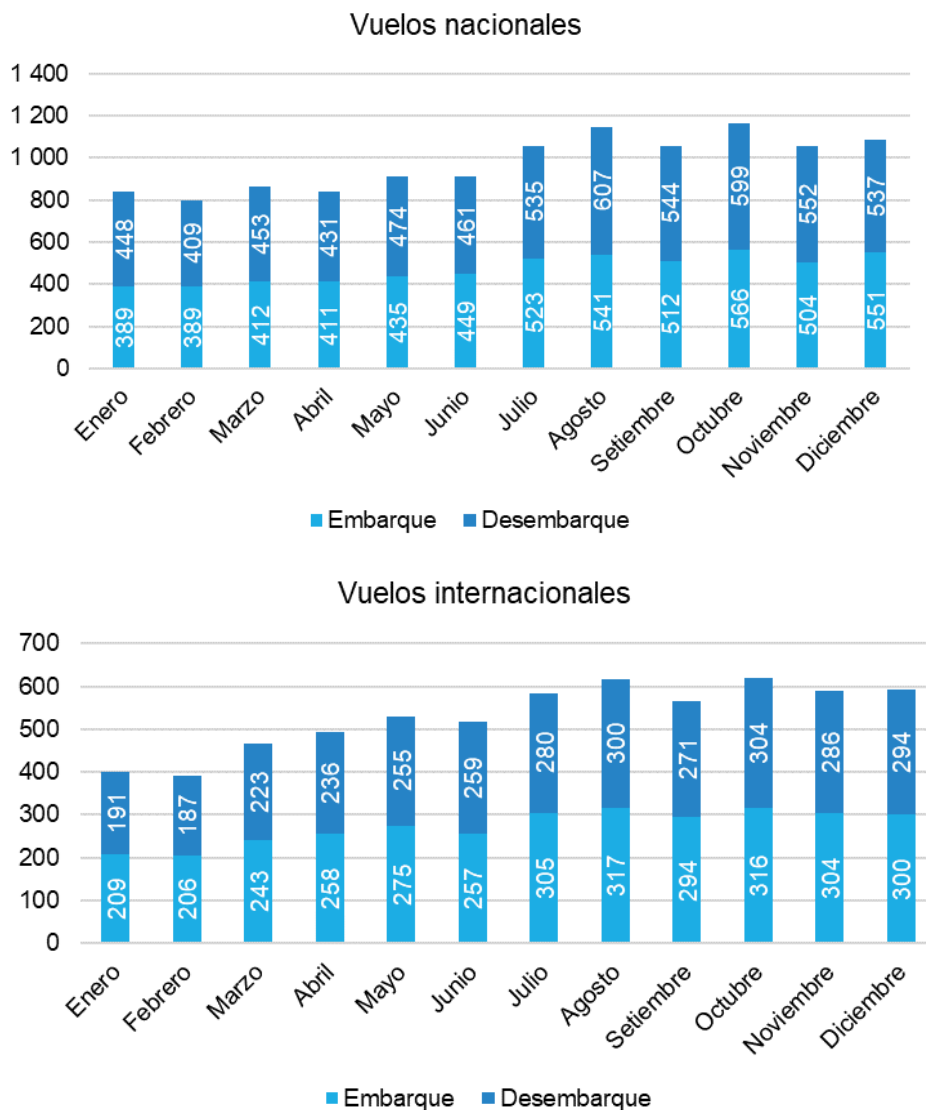
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



58. Con relación a la evolución del tráfico de pasajeros mensual durante el año 2022, puede observarse que, en vuelos, tanto nacionales como internacionales, los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron en el segundo semestre del año, en particular en los meses de agosto y octubre.

**Gráfico 4: Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh durante el año 2022 (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, movilizándolo el 89,9% de la carga movilizada en la red aeroportuaria nacional. En el caso de la carga internacional, el AIJCh movilizó en el 2022 el 99,9% de la carga; mientras que, en el caso de la carga nacional, la participación fue de 50,4%.

**Cuadro 5: Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2022**

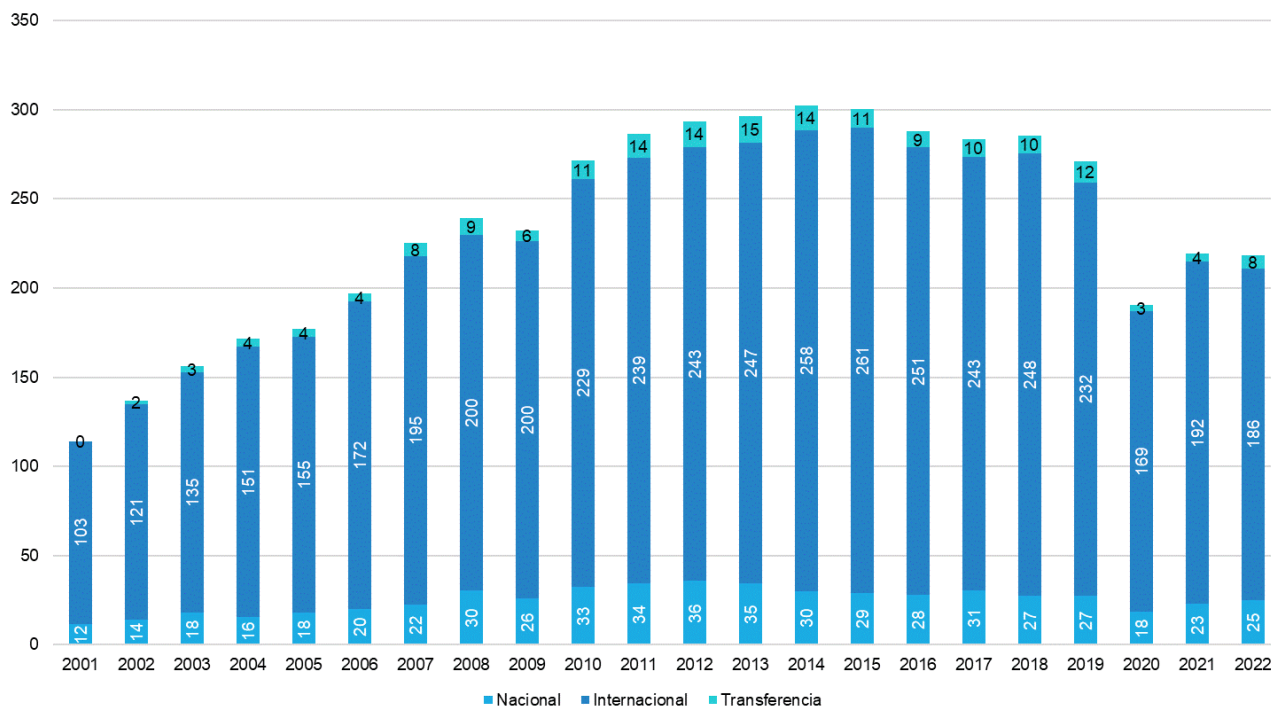
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Nacional	51,10%	51,80%	54,70%	54,40%	51,10%	52,20%	54,80%	54,80%	53,70%	51,10%	50,80%	50,00%	50,43%
Internacional	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	99,90%	100,00%	99,90%	99,98%	90,75%	99,99%
Transferencia	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
<b>Total</b>	<b>89,70%</b>	<b>89,90%</b>	<b>90,80%</b>	<b>91,10%</b>	<b>91,30%</b>	<b>91,90%</b>	<b>92,60%</b>	<b>91,80%</b>	<b>92,40%</b>	<b>91,20%</b>	<b>91,40%</b>	<b>83,70%</b>	<b>89,85%</b>

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 300 686 toneladas durante el año 2015 a 190 365 toneladas hacia finales del año 2020. En el año 2021 se evidenció una ligera recuperación en los niveles de carga alcanzando las 219 203 toneladas; sin embargo, al cierre del año 2022 la carga movilizada mostró una pequeña disminución de -0,3% con relación al año previo, al registrar 218 567 toneladas.

**Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga en el AIJCh, período 2001-2022 (en miles de toneladas métricas)**

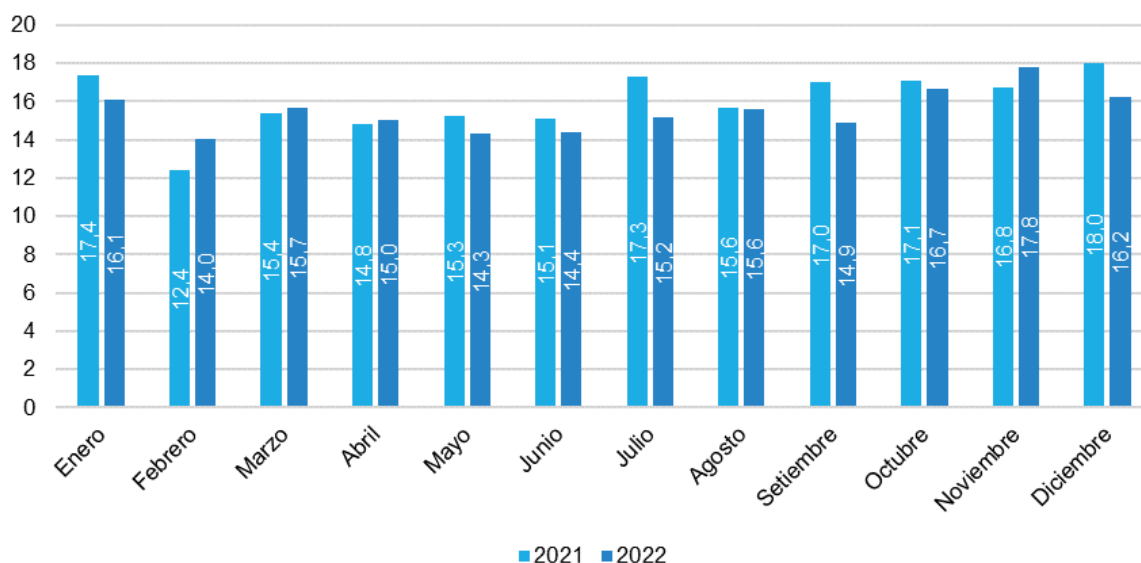


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. En cuanto a la carga internacional, que es la predominante en el AIJCh, en el siguiente gráfico se observa que, durante los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2022 se registraron los mayores movimientos, 16 665 toneladas, 17 773 toneladas y 16 221 toneladas, respectivamente. Asimismo, se observa que en el 2022 la carga movilizada en el AIJCh solamente fue mayor a lo registrado en el año 2021 en los meses de febrero, marzo, abril y noviembre.

**Gráfico 6: Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, años 2021-2022 (en miles de toneladas métricas)**

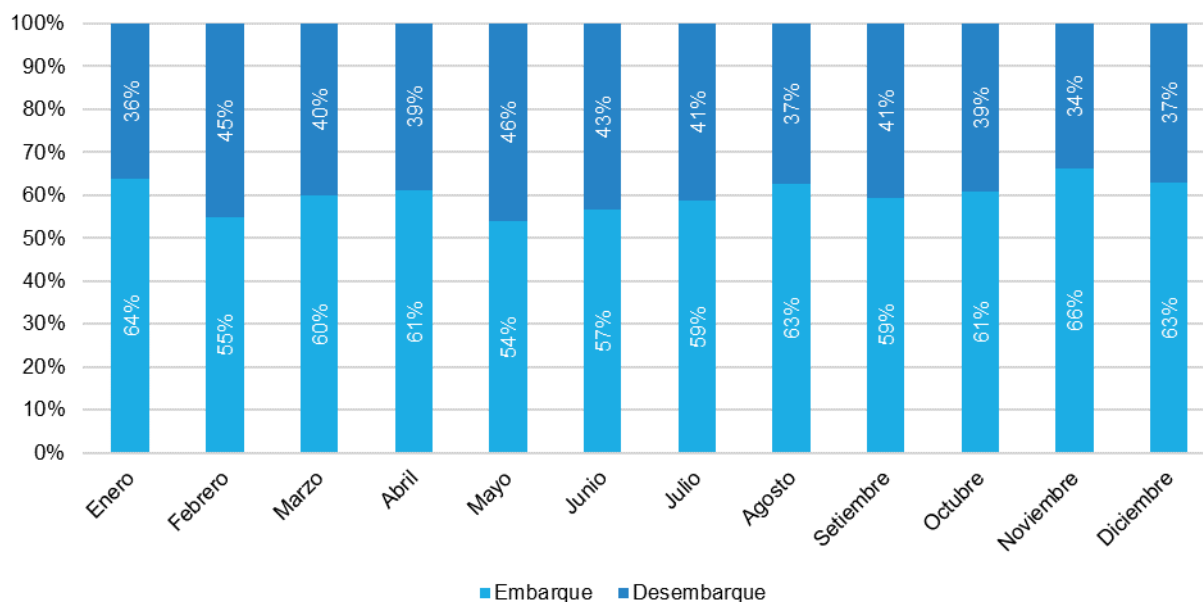


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Asimismo, durante el año 2022 se observa que, en promedio, la mayor participación de carga internacional se concentró en las operaciones de exportación (alrededor del 60,3% del total de carga internacional movilizada), presentando una mayor participación en los meses de enero (63,9%), noviembre (66,2%) y diciembre (62,9%).

**Gráfico 7 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, año 2022 (en términos porcentuales)**



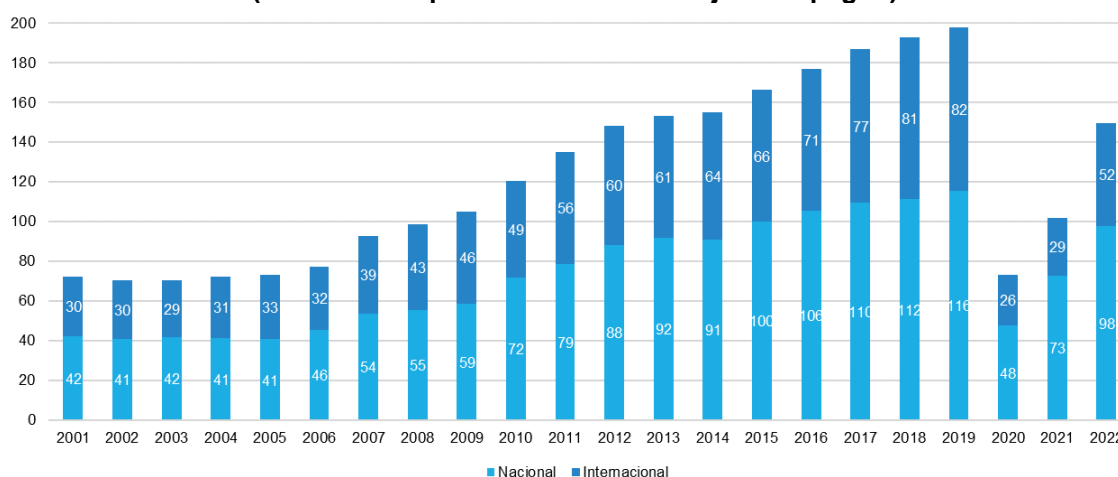
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.1.3. Tráfico de aeronaves

63. Con relación a las operaciones aéreas, tanto de aterrizaje como de despegue, durante el año 2022 el AIJCh concentró alrededor de 150 000 operaciones, esto es, un incremento de 46,8% respecto de lo observado en el año 2021; sin embargo, cifra aún inferior (en 15,5%) a lo registrado antes de la pandemia (2019). Las operaciones nacionales representaron el 65,2% (97 670 operaciones), mostrando un incremento de 34,2% con relación a lo registrado en el año previo. De otro lado, las operaciones internacionales tuvieron una participación de 34,8% (52 123 operaciones), mostrando un incremento de 78,2% con relación a lo registrado en el año previo.

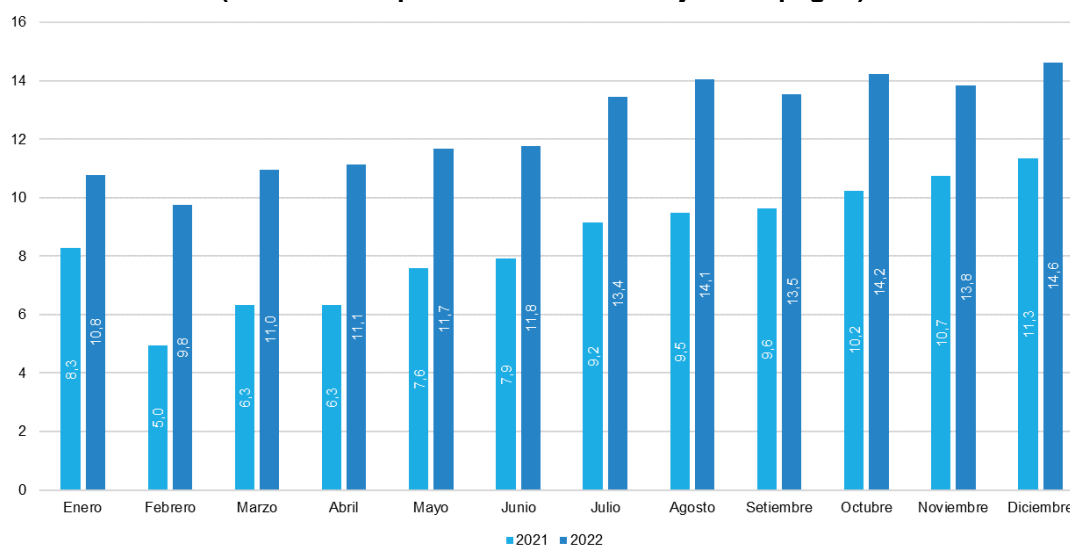
**Gráfico 8: Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJCh, período 2001-2022 (en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

64. Por otro lado, con respecto a la evolución mensual de las operaciones durante el 2022, se observó que en todos los meses el movimiento de aeronaves fue mayor a lo registrado en el año previo; en particular, las mayores diferencias se registraron durante los meses de octubre-diciembre con más de trece mil operaciones por mes.

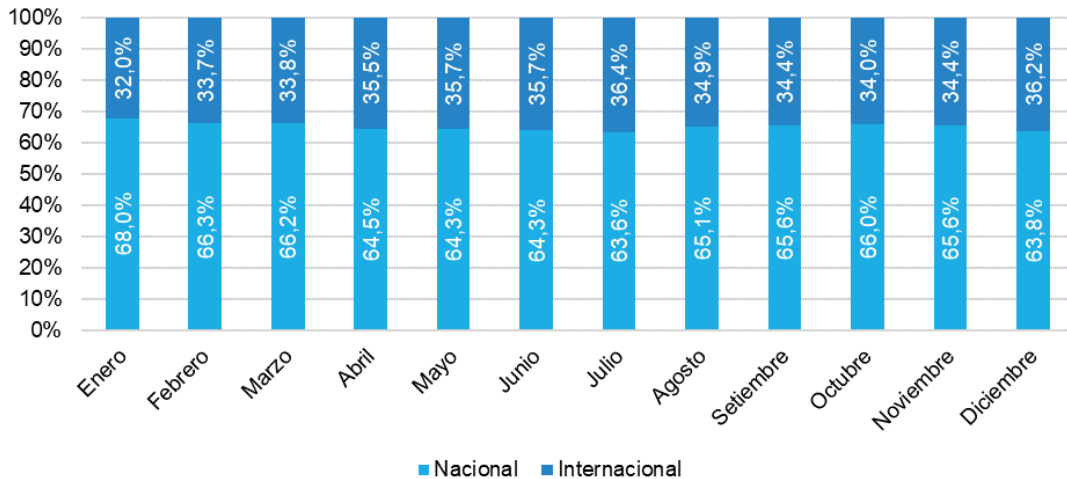
**Gráfico 9: Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJCh, años 2021-2022 (en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

65. Asimismo, tal como se señaló anteriormente, las rutas nacionales ocupan la mayor participación en los vuelos, con tasas superiores al 63%; destacándose que, la mayor proporción de vuelos nacionales se observó en los meses de enero, febrero, marzo y octubre, con tasas desde 66,0% hasta 68,0%; mientras que, la menor participación se observó en el mes de julio con el 63,6% del tráfico total de aeronaves.

**Gráfico 10: Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJCh, año 2022 (en términos porcentuales)**

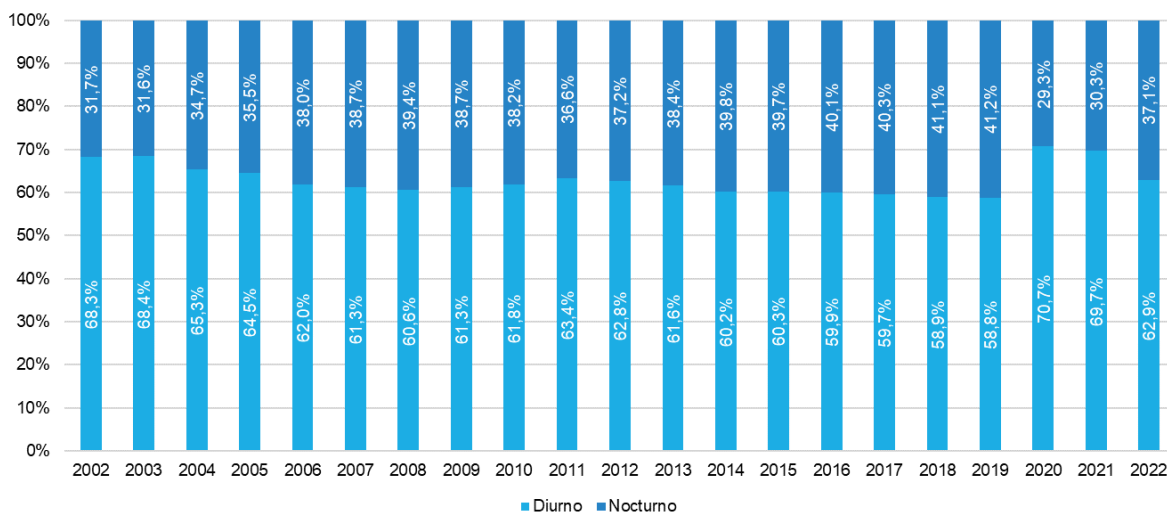


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. El AIJCh es un terminal aéreo que opera de manera ininterrumpida las 24 horas del día, registrando operaciones tanto diurnas como nocturnas. Al respecto, durante los últimos años se observa que la participación de las operaciones nocturnas ha ido en aumento, desde 31,7% en 2002 hasta 41,2% en 2019. En el año 2022 estas operaciones se incrementaron a 37,1%; sin embargo, aún no supera los niveles prepandemia. Asimismo, durante el año 2022 las operaciones diurnas (con el 62,9% de las operaciones) se encontraron compuestas en su mayoría por vuelos nacionales (74,8%), mientras que, en el caso de las operaciones nocturnas, se observó una mayor presencia de vuelos internacionales (51,2%).

**Gráfico 11: Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJCh, periodo 2002 - 2022 (en términos porcentuales)**

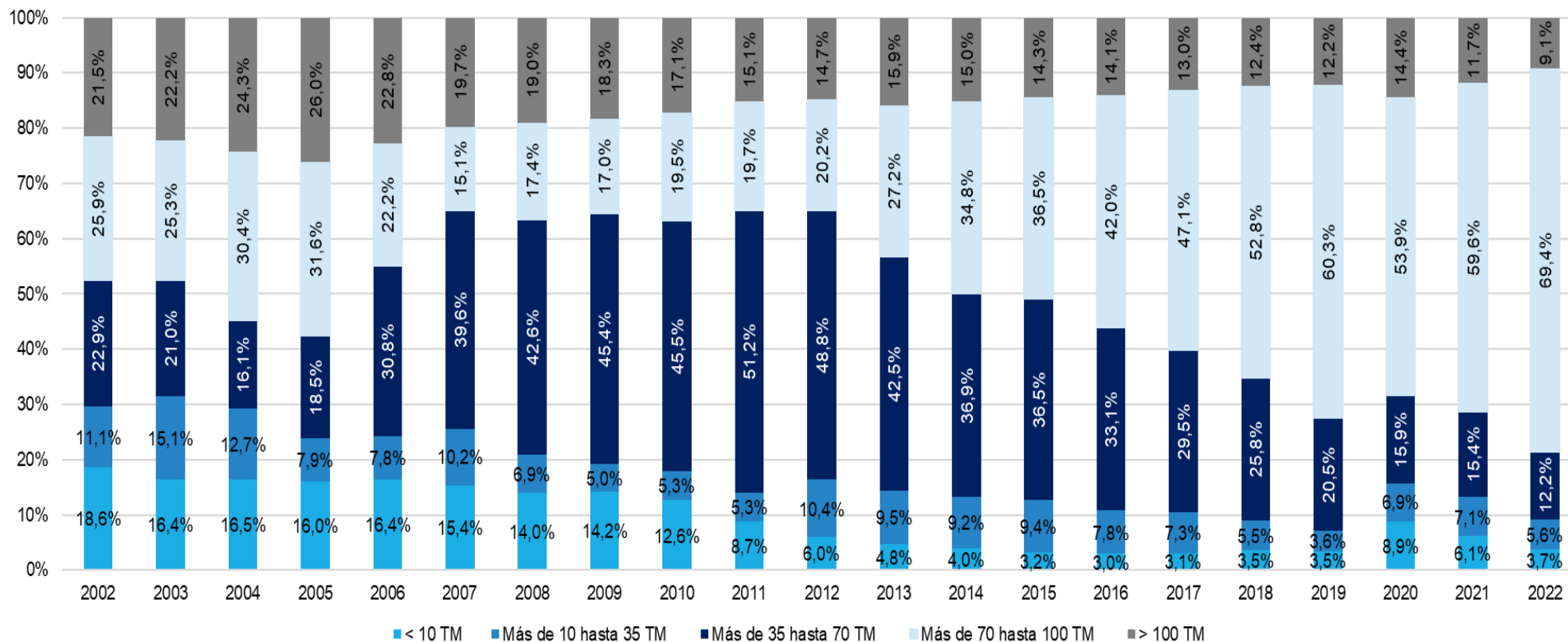


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- 
67. En cuanto al tamaño de las aeronaves que se movilizan a través del 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 69,4% de las operaciones totales en el AIJCh en el año 2022, en comparación a lo observado en el año 2002 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 12,2% que han conformado en el 2022.

**Gráfico 12: Evolución de la composición de las operaciones en el AIJCh según el rango de PMD, periodo 2002 - 2022 (en términos porcentuales)**



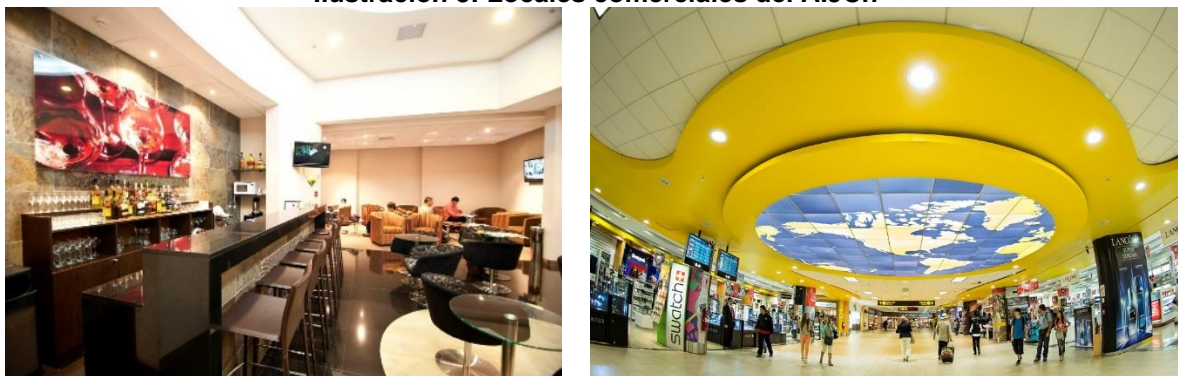
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### III.2. Otros servicios prestados por LAP

68. Adicionalmente 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. 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).

**Ilustración 3: Locales comerciales del AIJCh**



Fuente: LAP. <https://www.lima-airport.com>

## IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

### IV.1. Régimen tarifario de precios tope

69. 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.
70. Así, los servicios sujetos a este régimen de Tarifas Máximas son:
- (i) Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) nacional e internacional.
  - (ii) Aterrizaje y despegue nacional e internacional.
  - (iii) Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.
  - (iv) Uso de puentes de abordaje (mangas).
  - (v) Uso de instalaciones de carga aérea.
71. A su vez, el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión dispone que, 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.



- 
72. 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.
73. 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) nacional e internacional.
74. Así, de acuerdo con lo dispuesto por el Consejo Directivo del Ositrán, el Concesionario puede establecer libremente la estructura tarifaria al interior de cada canasta de servicios, siempre que no se supere el precio tope establecido mediante la regla RPI – X.
75. 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.
76. En el siguiente Cuadro se muestra la evolución de las Tarifas establecidas por el Concesionario durante el período 2013 – 2022. 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.

**Cuadro 6: Evolución de las tarifas de los Servicios Aeroportuarios cobradas por el Concesionario, período 2013-2022 (en USD, sin IGV)**

Servicios aeroportuarios	Unidad de cobro	USD (no incluye IGV)									
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto</b>											
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26,05	26,05	26,05	26,05	26,05	26,06	25,79	25,20	24,27	25,43
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	7,97	8,49	9,02	9,05	9,25	9,68	9,77	9,77	9,77	9,77
<b>Aterrizaje / Despegue Internacional <sup>a</sup></b>											
Hasta 10 TM	Por operación	35,26	35,26	35,26	35,26	35,26	36,3	35,54	34,29	32,58	33,72
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	4,96	4,96	4,96	4,96	4,96	5,1	4,99	4,81	4,59	4,75
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	6,03	6,03	6,03	6,03	6,03	6,2	6,07	5,86	5,56	5,75
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	6,33	6,33	6,33	6,33	6,33	6,52	6,38	6,16	5,85	6,05
Más de 100 TM	Por tonelada	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64	6,83	6,69	6,45	6,12	6,34
<b>Aterrizaje / Despegue Nacional <sup>a</sup></b>											
Hasta 10 TM	Por operación	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	14	13,71	13,23	12,58	13,02
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	2,03	1,99	1,92	1,82	1,88
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,47	2,42	2,33	2,21	2,28
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,65	2,59	2,50	2,37	2,45
Más de 100 TM	Por tonelada	2,61	2,61	2,61	2,61	2,61	2,68	2,62	2,53	2,43	2,52
<b>Estacionamiento de Aeronaves Internacional <sup>b</sup></b>											
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	3,53	3,53	3,53	3,53	3,53	3,63	3,55	3,43	3,26	3,37
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,51	0,5	0,48	0,46	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	0,56	0,58
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,65	0,64	0,62	0,59	0,61
Más de 100 TM	Por tonelada	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,68	0,67	0,65	0,61	0,63
<b>Estacionamiento de Aeronaves Nacional <sup>b</sup></b>											
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,4	1,37	1,32	1,26	1,30
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,19	0,18	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	0,22	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	0,24	0,25
Más de 100 TM	Por tonelada	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,27	0,26	0,25	0,24	0,25
<b>Puentes de Embarque</b>											
Primeros 45 minutos o fracción		91,19	95,67	100,38	102,16	108,68	108,68	110,76	116,43	122,26	126,60
Períodos de 15 minutos adicionales		30,34	31,9	33,47	34,06	36,23	36,23	36,92	38,81	40,75	42,20
<b>Uso de instalaciones de carga aérea</b>	Por kilogramo	0,0260	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0237	0,0235	0,0232	0,0227	0,0235

**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.*

77. En el caso de las tarifas de la canasta de servicios a los pasajeros, la tarifa de TUUA nacional se ha mantenido igual desde el año 2019 (USD 9,77), mientras que la tarifa de TUUA internacional aumentó en 4,8%, pasando de USD 24,27 en 2021 a USD 25,43 en 2022.
78. Cabe señalar que, de acuerdo con la fórmula de reajuste RPI-X, la variación máxima permitida para las tarifas que conforman la canasta de servicios al pasajero (TUUA nacional y TUUA internacional) durante el año 2022 fue de +2,11% (RPI-X = 5,37% - 3,26%); mientras que, en el caso de las tarifas que conforman las canastas de servicios a las aeronaves y a la carga, la variación máxima permitida fue de +3,55% (RPI-X = 6,81% - 3,26%).
79. Así, las tarifas de aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves presentaron incrementos de entre 3,2% y 3,7%, en función al rango o categoría de cobro, en tanto que la

---

tarifa por uso de puentes de embarque presentó un incremento de 3,5% respecto del monto cobrado en el 2021.

80. Por su parte, la tarifa por uso de instalaciones de carga aérea registró en el 2022 un incremento de 3,5% respecto de lo cobrado en el año 2021, pasando de USD 0,0227 a USD 0,0235. 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

81. 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

82. 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.<sup>34</sup>

83. 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 (arrendamiento de oficinas necesarias para la operación y *counters*).
- iii. Mantenimiento preventivo de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
- iv. Almacenamiento y abastecimiento de combustible.

84. 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.

85. 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 esenciales<sup>35</sup>, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente.

---

<sup>34</sup> Conforme con lo establecido en el artículo 44 del REMA, los usuarios intermedios podrán solicitar al Ositrán que emita un Mandato de Acceso en los siguientes supuestos: i) las partes no llegaron a ponerse de acuerdo sobre el cargo de acceso 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.

<sup>35</sup> Con excepción del servicio de rampa de terceros, en cuyo caso el acceso se otorgó a través de un mecanismo de subasta.

86. 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.

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

87. 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.
88. En línea con lo anterior, en el 2022 se llevó a cabo el proceso de subasta al mejor postor para otorgar el acceso para prestar el servicio esencial 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. Como resultado de la subasta se asignaron 3 de las 4 áreas a los siguientes operadores secundarios: Talma Servicios Aeroportuarios S.A., Swissport Perú S.A., y Servicios Aeroportuarios Andinos S.A. para operar el Servicio de Rampa prestado por Terceros en el AIJCh, donde los cargos de acceso ofrecidos por cada operador seleccionado se muestran en el siguiente cuadro.

**Cuadro 7: Servicio de rampa a terceros. Cargo de acceso mensual vigente por operaciones, por tipo de aeronaves, año 2022 (en USD, sin IGV)**

Peso Máximo de Despegue (TM)	Unidad de cobro	Operadores secundarios		
		Andinos	Swissport	Talma
Hasta 5,68 TM	Por operación	11,01	11,01	7,34
Más de 5,68 hasta 33 TM	Por operación	21,92	21,92	14,61
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	100,43	100,43	66,95
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	122,87	122,87	81,91
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	130,04	130,04	86,69
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	157,19	157,19	104,79
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	192,90	192,90	128,60
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	200,06	200,06	133,37
Más de 287 TM	Por operación	285,93	285,93	190,62

Fuente: LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

89. Con relación al autoservicio de rampa, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 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 el siguiente cuadro se muestra el detalle de los cargos de acceso vigentes en el año 2022.

**Cuadro 8: Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual por tipo de aeronaves, año 2022 (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

90. 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

91. Así, a solicitud de los usuarios intermedios, a través de las Resoluciones de Consejo Directivo N° 046-2022-CD-OSITRAN<sup>36</sup>, 038-2022-CD-OSITRAN<sup>37</sup>, 047-2022-CD-OSITRAN<sup>38</sup>, 037-2019-CD-OSITRAN<sup>39</sup> y 009-2020-CD-OSITRAN, se dictaron los Mandatos de Acceso para el alquiler de mostradores de *check in*, oficinas operativas terminadas, oficinas operativas (área gris), almacenes para el depósito de equipaje rezagado y sistema de inspección de equipaje en bodega o sistema HBS, respectivamente. La evolución de los cargos de acceso se muestra en el siguiente cuadro.

<sup>36</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 058-202-CD-OSITRAN de fecha 6 de diciembre de 2022, que declararon infundados los Recursos de Reconsideración presentados por LAP; Plus Ultra, Aerovías de México S.A., United Airlines INC Suc Perú, Latam Airlines Perú S.A. y Sky Airlines Perú S.A.C.

<sup>37</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 052-2022-CD-OSITRAN de fecha 16 de noviembre de 2022, que declaró infundados los Recursos de Reconsideración presentados por LAP y Latam.

<sup>38</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 059-202-CD-OSITRAN de fecha 6 de diciembre de 2022, que declararon infundados los Recursos de Reconsideración presentados por LAP; Plus Ultra, Aerovías de México S.A., United Airlines INC Suc Perú, Latam Airlines Perú S.A. y Sky Airlines Perú S.A.C.

<sup>39</sup> 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.

**Cuadro 9: Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (en USD, sin IGV)**

Facilidad Esencial	Unidad de cobro	2012	2013-2016	2017-2021	2022
Alquiler de mostradores de <i>check in</i>	Por hora o fracción	1,65	1,62	1,18	2,47
Alquiler de oficinas operativas terminadas	Por m <sup>2</sup> /mes	32,09	32,91	27,91	36,49
Alquiler de oficinas operativas (área gris)	Por m <sup>2</sup> /mes	21,13	21	19,81	23,42
Alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado	Por m <sup>2</sup> /mes	4,04	7,09	7,45	7,45
Sistema de inspección de equipaje en bodega o sistema HBS <sup>1/</sup>	Por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia	-	-	0,07	0,07

<sup>1/</sup> Vigente desde el año 2020.

Fuente: Resoluciones de Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas**

92. 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.
93. 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, vigentes los mandatos emitidos a través de las Resoluciones de Consejo Directivo N° 039-2022-CD-OSITRAN<sup>40</sup> y N° 040-2022-CD-OSITRAN<sup>42</sup>, en las que se establecieron los respectivos Cargos de Acceso bajo los términos y condiciones señalados en los informes que la sustentaron. La evolución de los cargos de acceso se muestra en el siguiente cuadro.

**Cuadro 10: Cargos de Acceso por el uso de las Facilidades Esenciales para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas (en USD, sin IGV)**

Facilidad Esencial	Unidad de cobro	2012	2013-2016	2017-2021	2022
Almacén	Por m <sup>2</sup> /mes	2,2	5,42	6,92	7,17
Oficinas	Por m <sup>2</sup> /mes	3,68	9,04	4,34	11,95
Talleres	Por m <sup>2</sup> /mes	2,3	5,66	4,15	7,49
Oficinas ejecutivas <sup>1/</sup>	Por m <sup>2</sup> /mes	-	-	-	43,47
Almacén ejecutivo <sup>1/</sup>	Por m <sup>2</sup> /mes	-	-	-	11,22

Fuente: Resoluciones de Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>40</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 053-2022-CD-OSITRAN de fecha 16 de noviembre de 2022, que declaró infundados los Recursos de Reconsideración presentados por LAP y Latam Airlines.

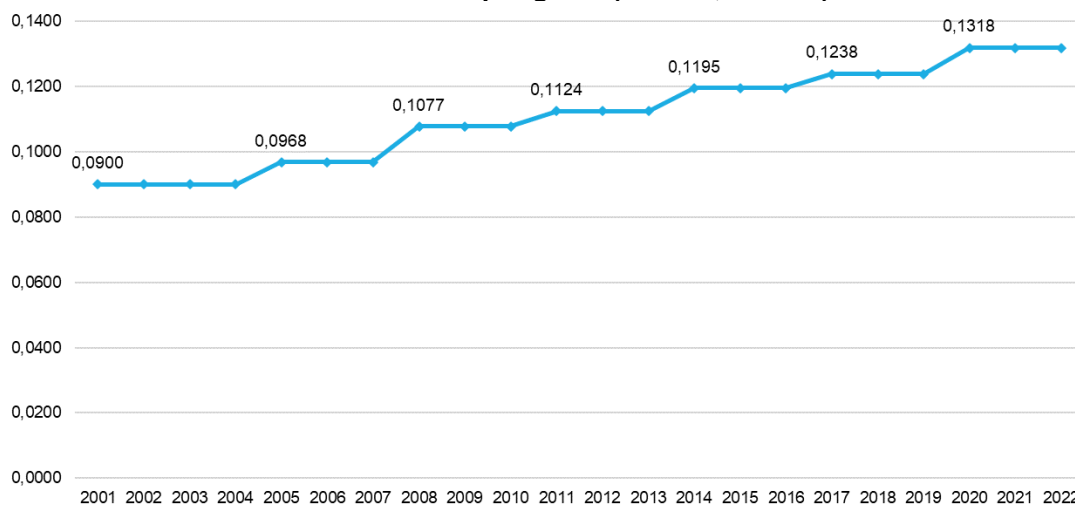
<sup>41</sup> Cabe precisar que en el 2022 se emitió por primera vez mandato de acceso por áreas de mantenimiento ejecutivo, áreas de mantenimiento con características superiores a las áreas de mantenimiento "clásico".

<sup>42</sup> Confirmada por la Resolución de Consejo Directivo N° 054-2022-CD-OSITRAN de fecha 16 de noviembre de 2022, que declaró infundados los Recursos de Reconsideración presentados por LAP y Latam Airlines.

### Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible

94. 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 Cierre<sup>43</sup>.
95. Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 010-2005-CD-OSITRAN<sup>44</sup>, 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.
96. Posteriormente, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2008-CD-OSITRAN<sup>45</sup>, Resolución de Gerencia General N°019-2011-GG-OSITRAN<sup>46</sup>, Resolución de Gerencia General N° 012-2014-GG-OSITRAN<sup>47</sup>, Resolución de Gerencia General N° 019-2017-GG-OSITRAN<sup>48</sup> y Resolución de Gerencia General N° 027-2020-CD-OSITRAN, 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, 2017-2019 y 2020-2022, respectivamente. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de dicha tarifa.

**Gráfico 13: 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.

<sup>43</sup> 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.

<sup>44</sup> De fecha 17 de febrero de 2005, sustentada en el Informe N° 004-2005-GRE-GAL-OSITRAN.

<sup>45</sup> De fecha 28 de enero de 2008, sustentada en el Informe N° 003-2008-GRE-OSITRAN.

<sup>46</sup> De fecha 25 de febrero de 2011, sustentada en el Informe N° 003-2011-GRE-GAL-OSITRAN.

<sup>47</sup> De fecha 3 de febrero de 2014, sustentada en el Informe N° 003-2014-GRE-GAJ-OSITRAN.

<sup>48</sup> De fecha 13 de febrero de 2017, sustentada en el Informe N° 001-2017-GRE-GAJ-OSITRAN

---

### IV.3. Regímenes especiales

#### Playa de estacionamiento vehicular

97. 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 terceros<sup>49</sup>. 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.
98. 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.
  - 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.
99. 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/ 7,80 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-OSITRAN<sup>50</sup>, 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.
100. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de las tarifas aplicables al servicio de playa de estacionamiento vehicular en el AIJCH durante el período 2012 – 2022. 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.

---

<sup>49</sup> 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.

<sup>50</sup> 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.



**Cuadro 11: Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por vehículo ligero, período 2012-2022 (en soles, incluido IGV)**

Unidad de cobro	2012	2013	2014	2015	2016-2022
Por hora o fracción	4,5	4,5	5,5	5,5	-
Por los primeros 45 minutos	-	-	-	-	5,2
Entre los 46 y 60 minutos	-	-	-	-	7,0
De 61 minutos en adelante (por hora o fracción)	-	-	-	-	7,0

Fuente: LAP.

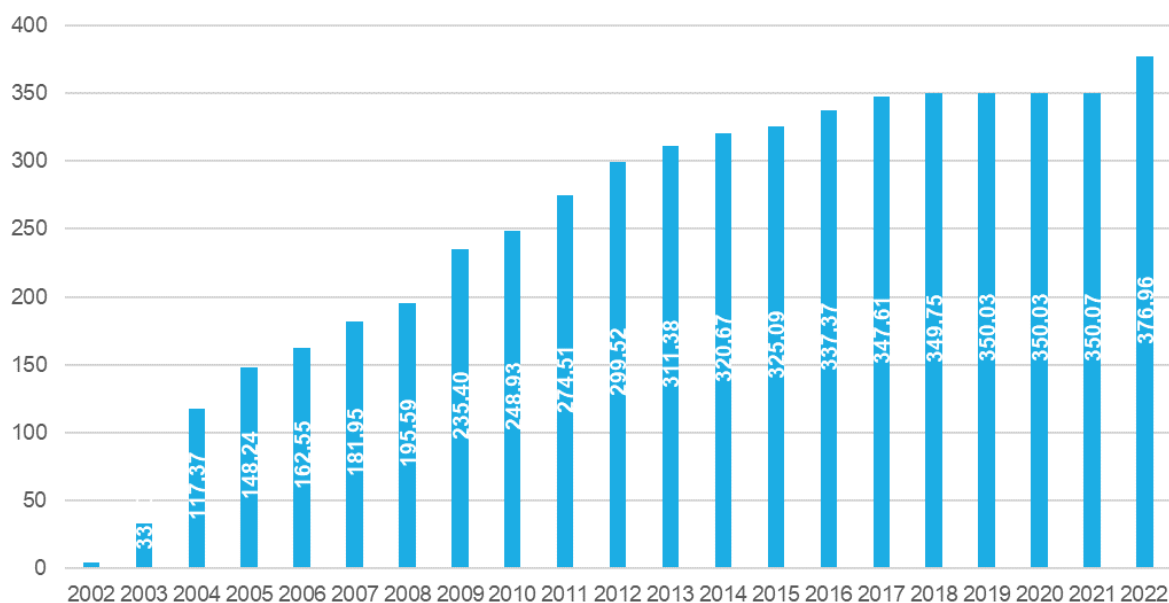
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO

### V.1. Inversiones

101. 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, de acuerdo con el Contrato de Concesión, 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.
102. 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.
103. Al 31 de diciembre de 2022, se ha registrado un avance de 21,7% respecto del compromiso total de inversión de LAP de USD 1 061,5 millones. La inversión reconocida acumulada al cierre de dicho año fue USD 376,96 millones, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

**Gráfico 14: Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2022 (en millones de USD, incluido IGV)**



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

---

104. En resumen, entre los años 2002 y 2022, 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 Concesión<sup>51</sup>, 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 114,68 millones entre los años 2010 y 2022, 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.

105. 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.

#### Proyecto de ampliación del AIJCh

106. El proyecto de “Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, también denominado Fase III, comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos, lo cual representa un compromiso de inversión no menor a USD 1 200 millones hasta el 2025.

107. El Concesionario vio por conveniente el desglose del Proyecto en ocho paquetes de trabajo, realizando procesos de concurso para cada uno de ellos. De los ocho paquetes de trabajo, al año 2022, cinco se encuentran culminados, uno culminado en levantamiento de observaciones, uno en ejecución y uno en la fase de estudio, cuyo estado situacional se detalla a continuación:

- i. Los Paquetes de Trabajo **WP - Trabajos Previos** y **WP1 - Limpieza y Preparación del Sitio**, que tenían como objeto la preparación del área que abarca la ampliación del aeropuerto y dejar la zona de ampliación en condiciones adecuadas para que las empresas que realicen los trabajos de la ampliación del aeropuerto accedan en condiciones adecuadas para realizar sus tareas, se encuentran culminados.
- ii. Paquete de Trabajo **WP2.1 - Construcción de Edificios Lado Aire** (Culminado. Incluye Torre de Control).- Comprende la construcción de los Edificios Lado Aire del AIJC, que comprende la nueva Torre de Control, Edificio de Extinción de Incendios, Centro de Regulación y Transformación, Centro Control de Fauna y otros edificios conexos.
- iii. Paquete de Trabajo **WP2.2 – Construcción Lado Aire** (avance 99.98%, en fase de levantamiento de observaciones. Incluye Segunda Pista).- Comprende los trabajos de construcción de la Segunda Pista de aterrizaje, Calles de rodaje y elementos conexos. Este paquete de trabajo en el alcance no comprende las Luces de Borde de Calle de Rodaje, las cuales se encuentran en ejecución y tiene un avance de 10.56%.

---

<sup>51</sup> 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).

- 
- iv. Respecto al Paquete de Trabajo WP 4 que comprende la **Línea de utilización eléctrica en 60KV** y la **Sub Estación Provisional 60-20KV**, los cuales se encuentran culminados.
- v. El Paquete de Trabajo **WP3 – Construcción del nuevo Terminal**.- Comprende la construcción del nuevo Terminal del AIJC (Incluye Edificio Terminal, Plataforma Estacionamiento de Aviones, Campo de Servicios y elementos conexos), ubicado entre las dos pistas y en la zona sur del aeropuerto, para facilitar el acceso de los núcleos urbanos de Lima y Callao. La obra fue adjudicada en el mes de setiembre, se viene elaborando la ingeniería conceptual y se vienen realizando trabajos preliminares. El cual tiene un avance del 30,23%, siendo el plazo contractual para el término de construcción y puesta en operación del Nuevo Terminal Aéreo el 30 de enero de 2025.
- vi. Se encuentra en la fase de estudio la **Rehabilitación de la actual Pista de Aterrizaje y Despegue**.
108. En lo que respecta a la propuesta, presentada por el Concesionario, del “Diseño Conceptual del Paquete de Trabajo WP 3 - Nuevo Terminal Aeroportuario del AIJC”, dado que la Dirección General de Aeronáutica Civil, mediante Oficio N° 0194-2022-MTC/12 del 30 de junio del 2022, no aprobó el Expediente de Diseño Conceptual del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, **sobre la propuesta de operación con dos terminales (actual y nuevo)**; LAP, mediante Carta C-LAP-GRAP-2022-0095 del 6 de julio del 2022, comunicó que retomará la propuesta de operar el AIJCh con un solo terminal de pasajeros sobre la base del Plan de Desarrollo Aeroportuario del año 2018 vigente, por lo cual presentó el Diseño Conceptual del nuevo Terminal el 30 de noviembre del 2022, el cual está en revisión por el Consorcio Supervisor. Este actuar por parte del Concesionario generó demoras en la ejecución de la ingeniería y construcción de algunas especialidades del Nuevo Terminal.
109. De otro lado, continúa pendiente que CORPAC informe sobre la culminación de la adquisición de los grupos de sistemas de aeronavegación, así como respecto a la capacitación de los controladores aéreos necesarios para la operación de la segunda pista, en el marco de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del AIJCh, como obligaciones del Concedente; correspondiendo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a través de dicha corporación la implementación de las mencionadas obligaciones contractuales, la misma que tomaba en cuenta que el Concesionario tenía como plazo máximo para la puesta en operación de la segunda pista el 30 de enero de 2023<sup>52</sup>. Se precisa que las Partes han venido sosteniendo reuniones de coordinación sobre dicha obligación contractual, habiendo suscrito el 24 de enero de 2023 un Acta de Acuerdos sobre la postergación de dicha obligación y otros temas conexos.

## V.2. Transferencias al Sector Público

### Retribución al Estado

110. De acuerdo con el Contrato de Concesión, LAP se compromete a pagar al Estado Peruano una retribución trimestral por el mayor de los siguientes importes: (i) el resultado de aplicar el 46,511% de los ingresos brutos de cada trimestre o (ii) un monto mínimo trimestral que desde el año nueve de la Concesión es igual a USD 3 750 000 ajustado de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de América publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales.
111. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2022, la retribución al Estado pagada en el 2022 y 2021 asciende aproximadamente a USD 104,5 millones y USD 16,2 millones, respectivamente. Sin embargo, la retribución al Estado devengada en los años 2022 y 2021 asciende a USD 121,4 millones y USD 76,9 millones, respectivamente.

---

<sup>52</sup> Según Oficio N° 4622-2020-MTC/19 de fecha 16/11/2020 de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes del MTC sobre la solicitud de suspensión de obligaciones por el Evento de Fuerza Mayor presentada por la empresa Concesionario LAP de las obligaciones referidas a la construcción y puesta en operación de las Mejoras Obligatorias establecidas en el Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

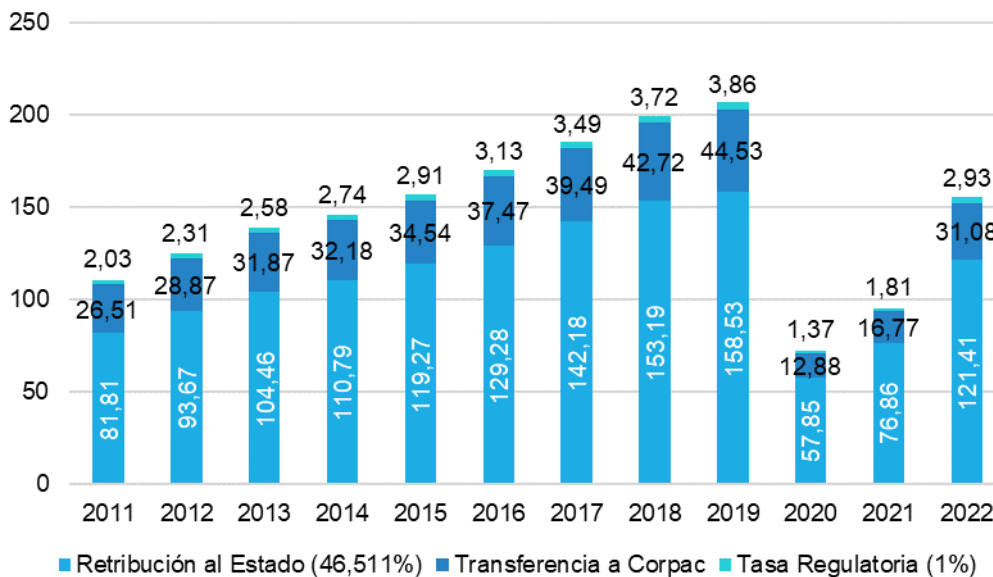
### Aporte por Regulación

112. 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 2022, dicho pago ascendió a USD 2,93 millones, monto superior en 61,7% respecto del monto desembolsado en el año 2021; sin embargo, este monto aún se encuentra por debajo de lo registrado en el 2019 (24,0%).

### Transferencias a CORPAC

113. En cumplimiento de lo establecido en el Anexo 9 del Contrato de Concesión, el 14 de febrero de 2001, LAP suscribió un Contrato de Colaboración Empresarial y Atribución de Obligaciones y Responsabilidades (en adelante, el Contrato de Colaboración) con CORPAC, con la intervención del MTC y la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), con el objetivo de establecer y delimitar las obligaciones entre CORPAC y LAP, originados en virtud del Contrato de Concesión, y que son esenciales para el movimiento seguro, rápido y ordenado del tráfico aéreo en el AIJCh. El Contrato de Colaboración obliga a CORPAC a desarrollar de manera coordinada con LAP los servicios de aeronavegación, cumpliendo con el Manual de Certificación del Aeropuerto, el Reglamento de Uso del Aeropuerto y las Normas Aeronáuticas vigentes.
114. Para ese propósito, de acuerdo con el Contrato de Concesión y el Contrato de Colaboración, LAP debe transferir a CORPAC el 50% del importe correspondiente a la facturación de los servicios de Aterrizaje y Despegue (A/D) prestados a todas las aerolíneas y demás usuarios del Aeropuerto y el 20% del importe correspondiente al total de ingresos facturados por concepto de TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales.
115. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2022, las transferencias a CORPAC durante los años 2022 y 2021 ascienden aproximadamente a USD 35,8 millones y USD 19,0 millones, respectivamente; mientras que la retribución a CORPAC devengada durante los años 2022 y 2021 asciende aproximadamente a USD 31,1 millones y USD 16,8 millones, respectivamente.

**Gráfico 15: Evolución de las transferencias al Estado Peruano, periodo 2011-2022 (en millones de USD)**



Fuente: Estados financieros auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO DEL AIJCH

### VI.1. Calidad al usuario intermedio y final

#### VI.1.1. Niveles de servicio en el AIJCh

116. El Anexo 3 del Contrato de Concesión dispone que las operaciones principales y no principales del AIJCh deben ser llevadas a cabo de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos-RTM de carácter operativo que se establecen en el Anexo 14. 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. 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.

**Cuadro 12: Medición de Niveles de Servicio en el AIJCh, año 2022**

PROCESO		NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
<b>CHECK IN</b>				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m <sup>2</sup> /pax)	1,3	1,2	No Cumple
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	20	63	No Cumple
<b>AUTO CHECK IN</b>				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m <sup>2</sup> /pax)	1,3	0	No Cumple
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	2	12	No Cumple
<b>CONTROL DE SEGURIDAD DOMÉSTICO</b>				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m <sup>2</sup> /pax)	1	0,8	No Cumple
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	5	Cumple
<b>RECOJO DE EQUIPAJE DOMÉSTICO:</b>				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m <sup>2</sup> /pax)	1,5	2,6	Cumple
Tiempo primera maleta-primer pasajero	Tiempo máximo espera (min)	0	8	No Cumple
Tiempo primera maleta-última maleta	Tiempo máximo espera (min)	15	19	No Cumple
<b>CONTROL DE SEGURIDAD INTERNACIONAL</b>				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m <sup>2</sup> /pax)	1	1	Cumple
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	10	Cumple
<b>MIGRACIONES SALIDAS</b>				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m <sup>2</sup> /pax)	1	1,3	Cumple
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	34	No Cumple
<b>MIGRACIONES LLEGADAS</b>				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m <sup>2</sup> /pax)	1	1,6	Cumple
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	53	No Cumple
<b>RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL</b>				
Área mínima por pasajero	Área mínima (m <sup>2</sup> /pax)	1,5	1,3	No Cumple
Tiempo primera maleta-primer pasajero	Tiempo máximo espera (min)	0	10	No Cumple
Tiempo primera maleta-última maleta	Tiempo máximo espera (min)	25	54	No Cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. Como se observa en el cuadro anterior, en la medición del año 2022 LAP no ha cumplido con ninguno de los niveles de servicio de los procesos de *Check in*, auto *Check-in* ni recojo de equipaje internacional<sup>53</sup>. Asimismo, se observa que el único proceso en el que se ha cumplido con los dos niveles de servicios medidos es en el de control de seguridad internacional, donde se cumple con el área mínima (1m<sup>2</sup>/pasajero) por pasajero y el tiempo máximo de espera (10 minutos).

#### VI.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios

118. 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 el año 2022.

- Pasajeros y acompañantes

119. La encuesta se aplicó sobre una muestra de 307 pasajeros, 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.

120. Los resultados del nivel de satisfacción general con el AIJCh se presentan en el siguiente cuadro. 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 en tránsito, con un 95%.

**Cuadro 13: Nivel de satisfacción general de pasajeros con el AIJCh, por segmentos, año 2022**

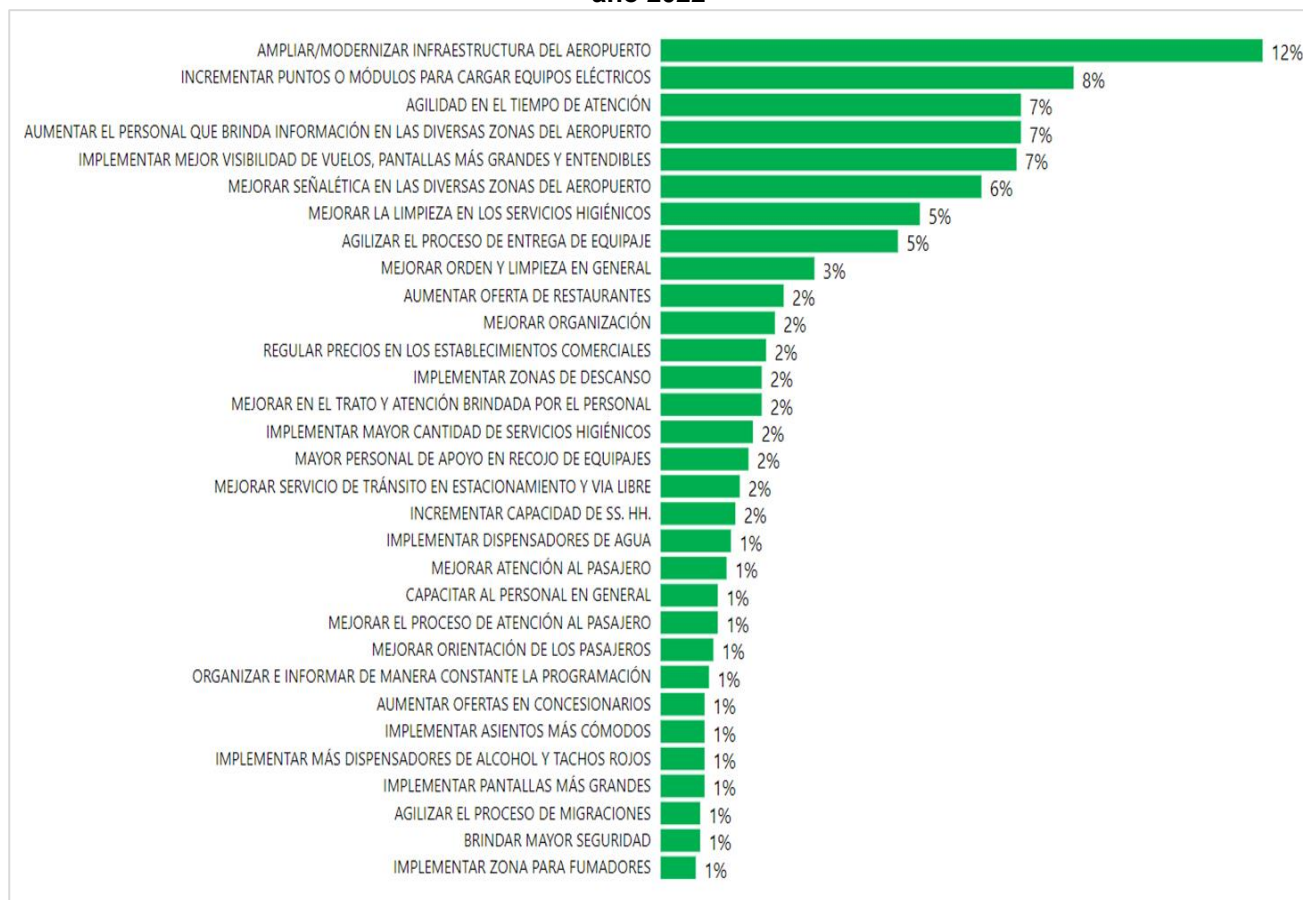
Nivel de satisfacción con:	Medición 2022-II		
	Top Two Box %	Media	Base
Salidas Nacionales	94	4,5	307
Salidas Internacionales	94	4,4	307
Llegadas Internacionales	93	4,5	307
Llegadas Nacionales	94	4,5	307
Pasajeros en tránsito	95	4,5	307

*Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJCh. Diciembre 2022.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

121. 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%, sugirieron ampliar/modernizar la infraestructura del aeropuerto y el 8% sugirieron incrementar los puntos para cargar equipos eléctricos. En el siguiente gráfico se presentan las principales sugerencias a nivel general y por segmento.

<sup>53</sup> Cabe mencionar que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán contrató a IATA Consulting para realizar las mediciones de los Niveles de Servicio en los Aeropuertos Internacional Jorge Chávez.

**Gráfico 16: Principales sugerencias de pasajeros indicadas en la encuesta de satisfacción, año 2022**



Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJCh. Diciembre 2022.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Aerolíneas y concesionarios

122. La encuesta también se aplicó sobre las aerolíneas comerciales nacionales e internacionales (28), aerolíneas cargueras (6), servicios en plataforma (12), concesionarios comerciales (44), siendo un total de 90 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.

123. Dentro de las razones de insatisfacción con el AIJCh de las aerolíneas comerciales sobresalen las siguientes:

- Demoras en los servicios *de ground handling*, abastecimiento de combustible, cocina de vuelo; así como de la atención por parte de CORPAC.
- En relación con los servicios que brinda CORPAC se resaltan: demora en la atención, poca amabilidad de sus trabajadores, procedimientos antiguos.
- En el abastecimiento de combustible de TERPEL, poca disponibilidad de camiones, lo que genera vuelos demorados.
- Falta actualizar y ampliar el equipamiento para el servicio de cocina de vuelo.

124. Los resultados generales de la calificación respecto de la relación de las aerolíneas y concesionarios con LAP, se muestra en el siguiente cuadro.

**Cuadro 14 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP, año 2022**

Segmento	Medición 2022-I		
	Top Two Box %	Media	Base
Aerolíneas Comerciales Nacionales	80	3,8	5
Aerolíneas Comerciales Internacionales	82	3,9	21
Servicios en Plataforma	58	3,9	12
Aerolíneas Cargueras	67	3,7	6
Concesionarios Comerciales	98	4,5	46

Fuente: Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionarios, 2022.

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, con relación a los servicios de concesionarios comerciales, se obtuvo una calificación de 98%. Sin embargo, el segmento de cargueras tiene un nivel de satisfacción por debajo del estándar, siendo el caso de que son solo 6 aerolíneas, esto implica más que una tendencia una incidencia específica individual en una de estas empresas.

## VI.2.Reclamos

126. De acuerdo con la información del Registro mensual de Reclamos enviado por LAP, durante el año 2022 se presentaron 658 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa un aumento de 85,9% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Asimismo, el indicador de número de reclamos por cada mil pasajeros aumentó de 0,033 reclamos en el 2021 a 0,035 reclamos en el 2022. Del total de reclamos presentados, el 32,5% estuvo asociado a daños y pérdidas en perjuicio de los usuarios, el 23,1% estuvo asociado a la calidad y la oportuna prestación de los servicios; mientras que, el 4,7% estuvo referido al acceso a la infraestructura y el 4,6% a la información proporcionada a los usuarios.

**Cuadro 15: Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2022**

Materia	Reclamos	Participación
Calidad y oportuna prestación del servicio	152	23%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	214	33%
Acceso a la infraestructura	31	5%
Información proporcionada a los usuarios	30	5%
Otros	231	35%
<b>Total</b>	<b>658</b>	<b>100%</b>

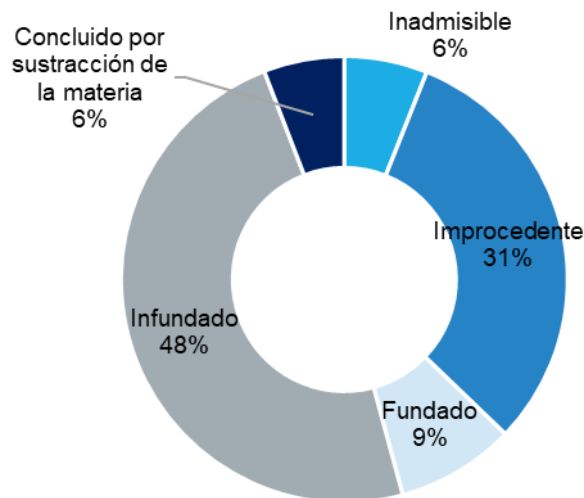
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

127. En cuanto a los reclamos resueltos, en el año 2022 se registraron 583, de los cuales el 48,2% se tipificaron como infundados, el 31,0% como improcedentes, el 6,0% como inadmisibles, el 5,8% concluidos por sustracción de la materia; y solamente fundados el 8,6% (50).



**Gráfico 17: Tipificación de los reclamos resueltos, año 2022  
(en porcentajes)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

128. Cabe mencionar que, del total de reclamos resueltos declarados fundados en el 2022, la mayor parte estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, los cuales representaron el 42,9%; y, en segundo lugar, se encontraron los reclamos relacionados con la calidad y la oportuna prestación del servicio (39,0%).

### VI.3. Sanciones

129. Los procedimientos administrativos sancionadores (PAS) se inician luego de haberse verificado que los hechos referidos a incumplimientos de normas, disposiciones del Ositrán o incumplimiento de obligaciones contractuales se configuran como infracciones administrativas tipificadas en el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones<sup>54</sup> del Ositrán.
130. Al respecto, durante el año 2022 se le impuso una amonestación al Concesionario por haber incumplido con el procedimiento de acceso a la infraestructura de un usuario intermedio, este resultado muestra una mejora con relación al año previo, donde se le impusieron dos sanciones a LAP<sup>55</sup>. El detalle de la amonestación aplicada en el año 2022 se presenta en el siguiente cuadro:

<sup>54</sup> Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones, emitido mediante Resolución de Consejo Directivo N 0009-2018-CD-OSITRAN, vigente a partir del 12 de julio de 2018.

<sup>55</sup> Durante el año 2021 se le impusieron dos sanciones a LAP, por un monto total de S/ 43 868:

- Por incumplir con la publicación del extracto de la Solicitud de Acceso de la empresa AVIO S.A., conforme lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del Ositrán.
- Por incumplir con el procedimiento de acceso por negociación directa con el usuario Intermedio AVIANCA (antes TRANS AMERICAN AIR LINE S.A.), conforme lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público del Ositrán.

**Cuadro 16: Sanciones impuestas a LAP en el año 2022**

Fecha de notificación de la resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida	Sanción impuesta (UIT)
2/11/2022	Resultado de las diligencias preliminares practicadas con ocasión al presunto incumplimiento de Lima Airport Partners S.R.L por haber incumplido con el procedimiento de acceso a la infraestructura de un usuario intermedio	Artículo 58° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN (REMA).	Amonestación

\* Registro de sanciones que han quedado firmes a nivel del Ositrán o han sido consentidas en el 2022. No se incluyen en este registro aquellas sanciones que quedaron consentidas en el 2023 o están pendientes de resolver en segunda instancia.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

131. Debe precisarse que el procedimiento administrativo sancionador concluyó en primera instancia, dado que el Concesionario no impugnó.

#### VI.4. Penalidades

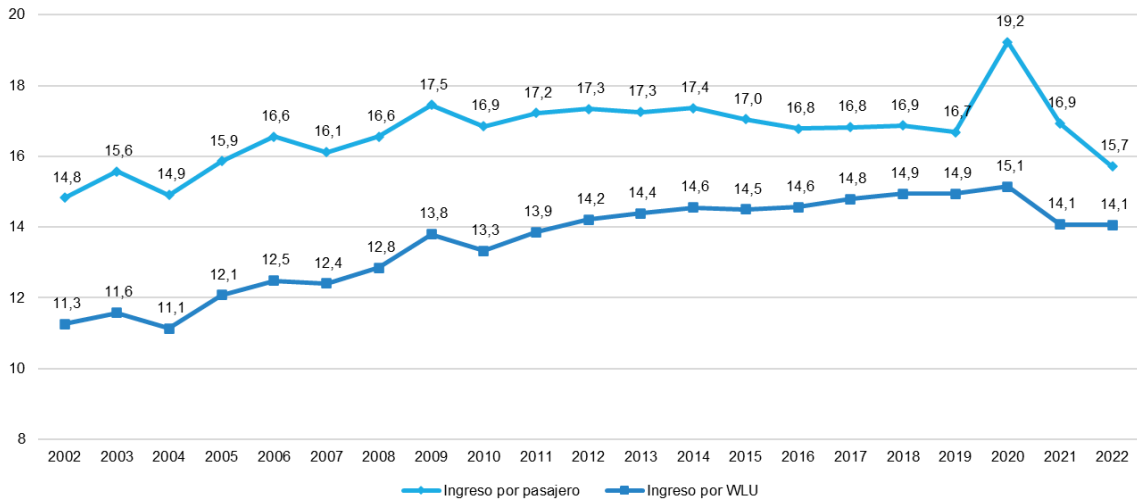
- Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (MTC) por los incumplimientos contractuales en que incurra el Concesionario. Estas penalidades están establecidas en cada Contrato de Concesión bajo el ámbito del Ositrán, y se aplican conforme el procedimiento establecido en el mismo, así como de manera supletoria en la Directiva de Procedimientos para la aplicación, impugnación y cobro de Penalidades, emitida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 050-2016-CD-OSITRAN.
132. Cabe mencionar que, durante el año 2022 no se le impuso ninguna penalidad a LAP, mostrando un resultado similar al registrado en el año 2021.

#### VII. DESEMPEÑO COMERCIAL DEL CONCESIONARIO

133. Durante el año 2022, el ingreso operativo por pasajero en el AIJCh, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario, alcanzó un nivel de USD 15,7, cifra inferior a la observada el año anterior (7,2%). Por su parte, los ingresos por WLU<sup>56</sup> registraron un nivel de USD 14,1 cifra inferior en 0,1% con respecto al 2021.
134. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del ingreso promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2002 – 2022. 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.

<sup>56</sup> Weight Load Unit, medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre la carga y los pasajeros: 100 kg = 1 pasajero.

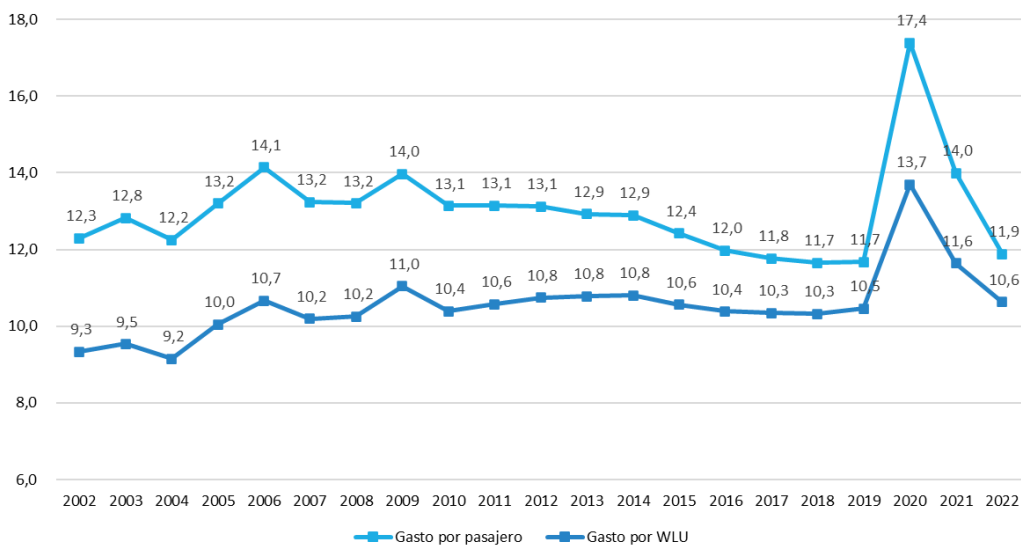
**Gráfico 18: Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2022 (en USD)**



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

135. Por su parte, el costo operativo total por pasajero (sin considerar gastos financieros) durante el año 2022 ascendió a USD 11,9, cifra inferior (-15,1%) a la registrada en el año anterior. Del mismo modo, el costo por WLU alcanzó los USD 10,6, cifra que representó una reducción de 8,6% respecto del año anterior. Este comportamiento es atribuible a la variación de los gastos ejecutados por el concesionario, los cuales se incrementaron en 46,1% con relación al año anterior.
136. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del costo promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2002 – 2022. Al respecto, nótese la tendencia decreciente presentada en los últimos años, hasta el 2019, la cual se explicaba por el mayor tráfico registrado anualmente en el terminal, lo que permite distribuir, en términos relativos, los costos fijos entre un mayor número de usuarios del aeropuerto.

**Gráfico 19: Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2022 (en USD)**



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

- 
137. En suma, durante el año 2022, el ingreso promedio por pasajero y por WLU superó el costo promedio (por pasajero y por WLU), lo cual indicaría que los ingresos recaudados por el Concesionario fueron suficientes para cubrir sus gastos operativos. No obstante, dichos indicadores también estarían reflejando la problemática actual del aeropuerto en lo referido a la saturación de capacidad actual del terminal.

## **VIII. DESEMPEÑO FINANCIERO DE LA EMPRESA**

### **VIII.1. Análisis de los Estados Financieros**

#### **VIII.1.1. Estado de Resultados Integrales**

138. El estado de resultados de LAP muestra que en el ejercicio 2022 los ingresos brutos totales ascendieron a USD 621,4 millones, lo que representa un incremento de USD 213,1 millones (52,2%) con respecto al ejercicio anterior. Estos ingresos se componen de los ingresos de operación y de los ingresos por construcción. Al respecto, durante el ejercicio 2022, los ingresos de operación ascendieron a USD 292,7 millones, lo que representa un incremento de USD 109,5 millones (59,7%) con respecto al ejercicio 2021. Por su parte, los ingresos por construcción ascendieron a USD 328,7 millones, representando el 112,3% de los ingresos de operación de dicho periodo, así como un incremento de USD 103,6 millones (46,0%) con respecto al ejercicio 2021. Estos ingresos corresponden a las inversiones ejecutadas por la sociedad concesionaria en el ejercicio 2022, 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 en el ejercicio 2022.
139. Por otro lado, con respecto a la retribución al Estado Peruano, en el ejercicio 2022, esta ascendió a USD 121,4 millones, representando el 41,5% de los ingresos de operación de la concesión, y mostrando un incremento de USD 44,5 millones (58,0%) con respecto al ejercicio 2021. Dicho incremento se explica por los mayores ingresos de operación de la concesión. En cuanto a la retribución a CORPAC, en el ejercicio 2022, esta ascendió a USD 31,1 millones, representando el 10,6% de los ingresos de operación de la concesión y un incremento de USD 14,3 millones (85,3%) con respecto al ejercicio 2021. Dicho incremento se explica también por los mayores ingresos de operación de la concesión.
140. Los gastos operativos, en el ejercicio 2022, ascendieron a USD 57,1 millones, representando el 19,5% de los ingresos de operación y un incremento de USD 7,4 millones (15,0%) con respecto al ejercicio 2021. Los gastos generales, en el ejercicio 2022, ascendieron a USD 12,0 millones, representando el 4,1% de los ingresos de operación, así como un incremento de USD 3,9 millones (48,2%) con respecto al ejercicio 2021. El incremento de los gastos operativos y de los gastos generales está asociado al aumento del volumen de operaciones. Cabe señalar que el número promedio de empleados se incrementó en 23,3%, al pasar de 658 empleados en el ejercicio 2021 a 811 en el ejercicio 2022, este incremento es explicado por el proyecto de expansión.
141. Como resultado de los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2022, la utilidad de operación ascendió a USD 71,0 millones, lo cual representa el 24,3% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 39,3 millones (123,6%) con respecto al ejercicio 2021.

142. Con relación a los ingresos financieros, en el ejercicio 2022, estos ascendieron a USD 2,1 millones, lo cual representa el 0,7% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 1,8 millones (704,1%) con respecto al ejercicio 2021. Por su parte, los gastos financieros se han mantenido alrededor de USD 61 000, lo cual representa el 0,02% de los ingresos de operación. Por otro lado, en cuanto a la diferencia de cambio neta, la empresa registró en el ejercicio 2022 una ganancia neta de alrededor de USD 241 000.
143. Considerando lo anterior, la utilidad neta en el ejercicio 2022 ascendió a USD 57,3 millones, lo cual representa el 19,6% de los ingresos de operación de dicho ejercicio y supone un incremento de USD 33,1 millones (136,5%) con respecto al ejercicio 2021.

**Cuadro 17: Estado de Resultados de LAP, periodo 2021 – 2022 (en miles de USD)**

	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2022	2021	2022/2021	
Ingresos de operación	292 660	183 205	100,0%	100,0%	59,7%	109 455
Ingresos por construcción	328 728	225 087	112,3%	122,9%	46,0%	103 641
<b>Ingresos brutos totales</b>	<b>621 388</b>	<b>408 292</b>	<b>212,3%</b>	<b>222,9%</b>	<b>52,2%</b>	<b>213 096</b>
Retribución por concesión al Estado Peruano	121 406	76 860	41,5%	42,0%	58,0%	44 546
Retribución a Corpac	31 081	16 771	10,6%	9,2%	85,3%	14 310
Costo de los ingresos por construcción	328 728	225 087	112,3%	122,9%	46,0%	103 641
<b>Total ingresos netos</b>	<b>140 173</b>	<b>89 574</b>	<b>47,9%</b>	<b>48,9%</b>	<b>56,5%</b>	<b>50 599</b>
Gastos operativos	57 124	49 693	19,5%	27,1%	15,0%	7 431
Gastos generales	12 010	8 105	4,1%	4,4%	48,2%	3 905
<b>Utilidad de operación</b>	<b>71 039</b>	<b>31 776</b>	<b>24,3%</b>	<b>17,3%</b>	<b>123,6%</b>	<b>39 263</b>
Gastos financieros	61	61	0,02%	0,0%	0,0%	-
Ingresos financieros	2 091	260	0,7%	0,1%	704,2%	1 831
Diferencia de cambio	241	-1 043	0,1%	-0,6%	-123,1%	1 284
Otros, neto	360	-6	0,1%	0,0%	-6100,0%	366
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>73 670</b>	<b>30 926</b>	<b>25,2%</b>	<b>16,9%</b>	<b>138,2%</b>	<b>42 744</b>
Impuesto a la renta	-16 378	-6 704	-5,6%	-3,7%	144,3%	-9 674
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>57 292</b>	<b>24 222</b>	<b>19,6%</b>	<b>13,2%</b>	<b>136,5%</b>	<b>33 070</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

144. Cabe remarcar que los mayores ingresos de operación en el ejercicio 2022 son explicados principalmente por el aumento del tráfico de pasajeros respecto del ejercicio 2021. En el siguiente cuadro se muestra una desagregación por tipo de ingreso operativo generado.
145. Como puede observarse en el siguiente cuadro, en el ejercicio 2022, los ingresos de operación ascendieron a USD 292,7 millones, de los cuales los ingresos Aeronáuticos ascendieron a USD 225,2 millones, representando el 77,0% de los ingresos operativos y un incremento de USD 88,2 millones (64,4%) con respecto al ejercicio 2021. Dentro de esta categoría de ingresos, la TUUA nacional e internacional asciende a USD 139,1 millones, lo cual representa el 47,5% de los ingresos operativos y supone un incremento de USD 66,4 millones (91,5%) con respecto al ejercicio 2021. Por otro lado, los ingresos Aeronáuticos por Aterrizaje y Despegue ascendieron a USD 28,7 millones, representando el 9,8% de los ingresos operativos, así como un incremento de USD 9,7 millones (51,2%) con respecto al ejercicio 2021.
146. Por su parte, en el ejercicio 2022, los ingresos comerciales ascendieron a USD 52,3 millones, representando el 17,9% de los ingresos de operación y un incremento de USD 19,9 millones (61,5%) con respecto al ejercicio 2021. Dentro de esta categoría de ingresos, los de *Duty free* ascendieron a USD 12,5 millones, lo cual representa el 4,3% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 3,5 millones (38,4%) con respecto al ejercicio 2021. El segundo tipo de ingreso en importancia es el servicio de Comidas y bebidas, el cual generó ingresos por USD 8,6 millones, representando el 2,9% de los ingresos de operación y un incremento de USD 4,6 millones (113,0%) con respecto al ejercicio 2021.

147. En cuanto a los ingresos de aviación, estos ascendieron a USD 14,0 millones en el ejercicio 2022, representando el 4,8% de los ingresos de operación y un incremento de USD 1,3 millones (10,2%) con respecto al ejercicio 2021. Estos ingresos han experimentado un menor incremento en comparación con los ingresos aeronáuticos y comerciales (64,4% y 61,5%, respectivamente). Dentro de esta categoría de ingresos, los generados por almacenes ascendieron a USD 4,7 millones, lo cual representa el 1,6% de los ingresos de operación y supone un incremento de alrededor de USD 590 000 (14,8%) con respecto al ejercicio 2021. El segundo tipo de ingreso en importancia es el servicio catering, el cual generó ingresos por USD 3,6 millones, representando el 1,2% de los ingresos de operación y un incremento de USD 1,0 millones (41,6%) con respecto al ejercicio 2021.

**Cuadro 18: Ingresos operativos de LAP, periodo 2021 – 2022 (en miles de USD)**

	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2022	2021	2022/2021	
<b>Aeronáuticos</b>						
TUUA nacional e internacional	139 074	72 630	47,5%	39,6%	91,5%	66 444
Aterrizaje y despegue	28 745	19 008	9,8%	10,4%	51,2%	9 737
Comisión por venta de combustible a aeronaves	22 118	15 299	7,6%	8,4%	44,6%	6 819
Puentes de abordaje de pasajeros	18 427	16 427	6,3%	9,0%	12,2%	2 000
Carga	5 130	4 973	1,8%	2,7%	3,2%	157
Rampa	8 480	5 518	2,9%	3,0%	53,7%	2 962
Estacionamiento de aeronaves	2 974	2 967	1,0%	1,6%	0,2%	7
Otros	293	208	0,1%	0,1%	40,9%	85
<b>Sub total</b>	<b>225 241</b>	<b>137 030</b>	<b>77,0%</b>	<b>74,8%</b>	<b>64,4%</b>	<b>88 211</b>
<b>Comerciales</b>						
Duty free	12 490	9 027	4,3%	4,9%	38,4%	3 463
Comidas y bebidas	8 590	4 033	2,9%	2,2%	113,0%	4 557
Salones VIP	4 958	2 605	1,7%	1,4%	90,3%	2 353
Retail	6 756	3 414	2,3%	1,9%	97,9%	3 342
Estacionamiento vehicular	7 072	4 210	2,4%	2,3%	68,0%	2 862
Publicidad	1 829	1 731	0,6%	0,9%	5,7%	98
Transporte terrestre de pasajeros	2 190	1 346	0,7%	0,7%	62,7%	844
Servicios financieros	1 420	668	0,5%	0,4%	112,6%	752
Otros	6 960	5 338	2,4%	2,9%	30,4%	1 622
<b>Sub total</b>	<b>52 265</b>	<b>32 372</b>	<b>17,9%</b>	<b>17,7%</b>	<b>61,5%</b>	<b>19 893</b>
<b>Aviación</b>						
Almacenes	4 567	3 977	1,6%	2,2%	14,8%	590
Alquileres	2 998	3 698	1,0%	2,0%	-18,9%	-700
Catering	3 553	2 510	1,2%	1,4%	41,6%	1 043
Otros servicios de aviación	2 833	2 477	1,0%	1,4%	14,4%	356
<b>Sub total</b>	<b>13 951</b>	<b>12 662</b>	<b>4,8%</b>	<b>6,9%</b>	<b>10,2%</b>	<b>1 289</b>
Otros ingresos	1 203	1 141	0,4%	0,6%	5,4%	62
<b>Total</b>	<b>292 660</b>	<b>183 205</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>59,7%</b>	<b>109 455</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

148. De otro lado, en lo referente al EBITDA<sup>57</sup> -indicador que brinda una estimación del flujo de caja operativo de la empresa-, en el ejercicio 2022 este ascendió a USD 84,2 millones, lo cual significa un aumento de USD 39,4 millones (87,9%) con respecto al ejercicio 2021, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

<sup>57</sup> EBITDA por sus siglas en inglés: Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization, es calculado como Utilidad Operativa más Depreciación y Amortización.

**Cuadro 19: EBITDA de LAP, periodo 2021 – 2022**  
(En miles de USD)

	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2022	2021	2022/2021	
Utilidad Operativa	71 039	31 776	84,3%	70,9%	123,6%	39 263
Depreciación	2 523	2 414	3,0%	5,4%	4,5%	109
Amortización	10 663	10 639	12,7%	23,7%	0,2%	24
<b>EBITDA</b>	<b>84 225</b>	<b>44 829</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>87,9%</b>	<b>39 396</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

149. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que en el ejercicio 2022 la empresa ha obtenido una utilidad neta de USD 57,3 millones, lo cual supone un aumento de USD 33,1 millones (136,5%) con respecto al ejercicio 2021. Este aumento es explicado principalmente por i) una disminución de la pérdida neta por diferencia de cambio y ii) por un aumento de la utilidad operativa de 123,6%.
150. La utilidad neta en el ejercicio 2022 representó el 19,6% de los ingresos de operación de dicho ejercicio y refleja un incremento de USD 33,1 millones (136,5%) con respecto al ejercicio 2021.

#### VIII.1.2. Estado de Situación Financiera

151. El estado de situación financiera da cuenta que, en el ejercicio 2022, el activo total ascendió a USD 1 191,9 millones, lo cual supone un incremento de USD 398,0 millones (50,1%) con respecto al ejercicio 2021. Este crecimiento es explicado por un aumento de USD 341,1 millones (48,3%) del activo no corriente y un aumento de USD 56,9 millones (65,1%) del activo corriente.
152. Al respecto, el activo corriente en el ejercicio 2022 ascendió a USD 144,3 millones, lo cual representa el 12,1% del activo total. Las principales partidas que explican el incremento del activo corriente es la de efectivo y equivalentes de efectivo y la de otras cuentas por cobrar. En cuanto al efectivo y equivalente de efectivo, esta cuenta alcanzó los USD 56,9 millones en el 2022, un 18,6% más a lo registrado en el ejercicio previo, con una participación del 4,8% del activo total. Mientras que, la cuenta otras cuentas por cobrar tuvo una participación del 6,2% del activo total, mostrando un incremento de USD 47,9 millones (181,5%) con relación a lo registrado en el 2021.
153. De otro lado, en el ejercicio 2022 el activo no corriente ascendió a USD 1 047,6 millones, lo cual representó el 87,9% del activo total. El aumento del activo no corriente es explicado principalmente por el crecimiento del activo intangible, el cual, en el ejercicio 2022, ascendió a USD 992,6 millones, representando el 83,3% del activo total, lo cual significó un crecimiento de USD 318,4 millones (47,2%) con respecto al ejercicio 2021. Cabe indicar que la cuenta activo intangible aumenta principalmente debido a la ejecución de inversiones que la empresa viene realizando en los ejercicios 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022.

**Cuadro 20: Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2021 – 2022**  
(en miles de USD)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>144 268</b>	<b>87 373</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>570 804</b>	<b>193 336</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	56 916	47 983	Cuentas por pagar comerciales	105 712	67 337
Cuentas por cobrar comerciales	8 520	8 447	Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	99 437	45 237
Otras cuentas por cobrar	74 328	26 405	Imp., remunerac. y otras ctas. por pagar	28 551	8 769
Exitencias	1 861	1 741	Ingresos diferidos	2 104	3 339
Gastos contratados por anticipado	2 643	2 797	Deuda a corto plazo	335 000	68 654
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>1 047 607</b>	<b>706 491</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>26 122</b>	<b>62 871</b>
Otras cuentas por cobrar	2 423	3 489	Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	25 852	62 805
Gastos pagados por anticipado	32 435	4 631	Ingresos diferidos	270	66
Equipo y unidades de transporte	13 809	14 543	Deuda a mediano plazo		-
Intangibles	992 611	674 227	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>596 926</b>	<b>256 207</b>
Impuesto a la renta diferido	6 329	9 601	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>594 949</b>	<b>537 657</b>
			Capital social	67 016	67 016
			Resultados acumulados	527 933	470 641
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>1 191 875</b>	<b>793 864</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>1 191 875</b>	<b>793 864</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

**Cuadro 21: Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, periodo 2021 – 2022 (en porcentajes)**

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2022	2021	2022/2021		2022	2021	2022/2021
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>12%</b>	<b>11%</b>	<b>65%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>48%</b>	<b>24%</b>	<b>195%</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	5%	6%	19%	Cuentas por pagar comerciales	9%	8%	57%
Cuentas por cobrar comerciales	1%	1%	1%	Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	8%	6%	120%
Otras cuentas por cobrar	6%	3%	181%	Imp., remunerac. y otras ctas. por pagar	2%	1%	226%
Exitencias	0%	0%	7%	Ingresos diferidos	0%	0%	-37%
Gastos contratados por anticipado	0%	0%	-6%	Deuda a corto plazo	28%	9%	-
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>88%</b>	<b>89%</b>	<b>48%</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>2%</b>	<b>8%</b>	<b>-58%</b>
Otras cuentas por cobrar	0%	0%	-31%	Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	2%	8%	-
Gastos pagados por anticipado	3%	1%	600%	Ingresos diferidos	0%	0%	309%
Equipo y unidades de transporte	1%	2%	-5%	Deuda a mediano plazo	0%	0%	-
Intangibles	83%	85%	47%	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>50%</b>	<b>32%</b>	<b>133%</b>
Impuesto a la renta diferido	1%	1%	-34%	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>50%</b>	<b>68%</b>	<b>11%</b>
				Capital social	6%	8%	0%
				Resultados acumulados	44%	59%	12%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>50%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>50%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

154. Por su parte, el pasivo total ascendió a USD 596,9 millones en el ejercicio 2022, representando el 50,1% del activo total y significando un incremento de USD 340,7 millones (133,0%) con respecto al ejercicio 2021. Este crecimiento neto es explicado por un aumento del pasivo corriente de USD 377,5 millones (195,2%) con relación al ejercicio previo.

155. El pasivo corriente, en el ejercicio 2022, ascendió a USD 570,8 millones, lo cual representó el 47,9% del activo total, el aumento del pasivo corriente es explicado principalmente por el aumento de la deuda financiera a corto plazo. Esta cuenta ascendió a USD 335 millones, y, representó el 28,1% del activo total, mostrando un incremento de 388,9% con relación al ejercicio 2021.



- 
156. Con respecto a la cuenta de patrimonio neto, en el ejercicio 2022, esta ascendió a USD 594,9 millones, lo cual representó el 49,9% del activo total y significó un incremento de USD 57,3 millones (10,7%) con respecto al ejercicio 2021. El crecimiento del patrimonio neto es explicado por el crecimiento de la cuenta resultados acumulados, la cual en el ejercicio 2022 ascendió a USD 527,9 millones, representando el 44,3% del activo total y significó un incremento de USD 57,3 millones (12,2%) con respecto al ejercicio 2021. Este crecimiento es explicado por la generación de utilidades en el ejercicio 2022 y porque en dicho ejercicio no se pagaron dividendos. Cabe precisar que, la Compañía ha decidido no distribuir dividendos por algunos años, sino utilizar todos los recursos en el programa de expansión e infraestructura Aeroportuaria.
157. El activo total se incrementó en USD 398,0 millones, lo cual es explicado principalmente por el aumento del activo intangible de USD 318,4 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). Sin embargo, sus niveles de liquidez han disminuido, lo que se evidencia con un aumento de los pasivos corrientes (USD 377,5 millones) mayor al incremento de los activos corrientes (USD 56,9 millones).

## VIII.2. Análisis de los indicadores financieros

### VIII.2.1. Ratios de liquidez

158. En el ejercicio 2022, la empresa presenta menores ratios de liquidez que en el ejercicio 2021. Los ratios de liquidez clásica<sup>58</sup>, prueba ácida<sup>59</sup> y de liquidez absoluta<sup>60</sup> tienen un valor menor a la unidad, lo cual significa que los activos corrientes al cierre del ejercicio 2022 cubren una menor proporción del pasivo corriente que en el ejercicio 2021. Asimismo, los activos corrientes al cierre del ejercicio 2021 son menores a los pasivos corrientes.
159. En el ejercicio 2022, los ratios de liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta disminuyen de 0,45, 0,43 y 0,25 a 0,25, 0,24 y 0,1, respectivamente, con relación al ejercicio 2021. La disminución de dichos indicadores se explica por el aumento significativo de los pasivos corrientes (USD 377,5 millones); específicamente, por el aumento de la deuda a corto plazo.
160. Por otro lado, el ratio de rotación de capital de trabajo<sup>61</sup> (rotación K) muestra un incremento, al pasar de -1,73 en el ejercicio 2021 a -0,69 en el ejercicio 2022. Así, en el ejercicio 2021, por cada dólar de ingresos operativos corresponde un capital de trabajo negativo de USD 1,73; mientras que, en el caso del ejercicio 2022 por cada dólar de ingresos operativos corresponde un capital de trabajo negativo de USD 0,69. Con el fin de revertir esta situación, los Estados Financieros de LAP señalan que el concesionario busca:
- Mejorar en ventas y margen como parte del aumento del tráfico aéreo, que ya se viene recuperando progresivamente en el 2022 y se espera una mayor recuperación en el 2023.
  - Desembolso del préstamo Mini Perm en 2023, el cual permitirá a la Compañía pagar el crédito puente y continuar con el programa de expansión.

---

<sup>58</sup> Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>59</sup> Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado) / Pasivo Corriente.

<sup>60</sup> Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.

<sup>61</sup> Calculado como Ingresos Operativos / Capital de Trabajo, a su vez, Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

**Cuadro 22: Ratios de liquidez de LAP, periodo 2021 – 2022**

Ratios	2022	2021
Liquidez clásica	0,25	0,45
Prueba ácida	0,24	0,43
Liquidez absoluta	0,10	0,25
Capital de Trabajo	-426 536	-105 963
Rotación K	-0,69	-1,73

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

### VIII.2.2. Ratios de endeudamiento financiero

161. En los ejercicios 2022 y 2021, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio<sup>62</sup>, Endeudamiento del Activo<sup>63</sup>, Calidad de la Deuda<sup>64</sup> e Índice de Solvencia<sup>65</sup>, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera se aprecia que ha aumentado la deuda de corto plazo (pasivo corriente); que equivale al 28,1% del activo total.
162. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2021 que por cada USD 100,3 de deuda corresponde USD 100 de patrimonio, lo cual denota un alto nivel de apalancamiento de la empresa; el cual es mayor al valor registrado en el ejercicio del año 2021, donde por cada USD 47,7 de deuda correspondía USD 100 de patrimonio.
163. El ratio endeudamiento de activo aumentó en el ejercicio 2022 con respecto al ejercicio 2021. Así, el activo total en el ejercicio 2022 es financiado en un 50,1% por el pasivo total, mientras que, en el ejercicio 2021 el valor de este ratio es de 32,3%, denotando un aumento del financiamiento del activo con recursos de terceros.
164. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2021, el 75,5% del pasivo total estuvo conformado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente). Mientras que, en el ejercicio 2022, este ratio se incrementó al pasar a 95,6%, lo cual refleja el incremento de la deuda de corto plazo.
165. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2022 muestra que por cada dólar de pasivo total corresponde USD 2,0 de activo total. Cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa. Para el ejercicio 2021 este indicador fue 3,1, con lo cual se desprende que en el ejercicio 2022 el nivel de solvencia ha disminuido con respecto al año anterior, lo cual es explicado por el aumento del pasivo corriente.

**Cuadro 23: Ratios de endeudamiento de LAP, periodo 2021 – 2022**

Ratios	2022	2021
Deuda - Patrimonio	100,3%	47,7%
Endeudamiento del Activo	50,1%	32,3%
Calidad de la Deuda	95,6%	75,5%
Índice de Solvencia	2,0	3,1

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

### VIII.2.3. Ratios de rentabilidad

166. 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.

<sup>62</sup> Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

<sup>63</sup> Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

<sup>64</sup> Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

<sup>65</sup> Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

**Cuadro 24: Ratios de rentabilidad de LAP, periodo 2021 – 2022**

Ratios	2022	2021
Margen Bruto	47,9%	48,9%
Margen Operativo	24,3%	17,3%
Margen Neto	19,6%	13,2%
Margen EBITDA	28,8%	24,5%
ROE	9,6%	4,5%
ROA	4,8%	3,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

167. Como puede observarse en el cuadro precedente, el margen bruto<sup>66</sup> ha disminuido ligeramente puesto que en el ejercicio 2021 ascendía a 48,9% y en el ejercicio 2022 pasó a 47,9%. A diferencia de ello, el margen operativo<sup>67</sup> aumentó casi 7 puntos porcentuales al pasar de 17,3% en el ejercicio 2021 a 24,3% en el 2022. Estos resultados se explican debido a que el aumento de ingresos operativos se ha dado en una mayor proporción que el aumento de los gastos operativos.
168. De igual forma, el margen neto<sup>68</sup> presenta un aumento al pasar de 13,2% en el ejercicio 2021 a 19,6% en el ejercicio 2022, lo cual muestra que, en 2022, por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtiene USD 19,6 de utilidad neta.
169. En cuanto al margen EBITDA<sup>69</sup>, este es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2022, el margen de EBITDA es de 28,8%, 4,3 puntos porcentuales mayor a lo registrado en el ejercicio previo (24,5%). Cabe indicar que estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
170. Por su parte, el ROE<sup>70</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2022 aumenta con respecto al ejercicio 2021, puesto que en el ejercicio 2021, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 4,5 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2022 se obtiene USD 9,6 por cada USD 100 de patrimonio. Al respecto, su aumento se debe principalmente a: i) el aumento del activo intangible improductivo (ejecución de la mejora de la infraestructura del aeropuerto), el cual es financiado principalmente con capital propio, es improductivo porque dicha inversión aún no se encuentra en etapa de operación y ii) el significativo aumento de la utilidad neta, producto del aumento en el nivel de operaciones.
171. Finalmente, el ROA<sup>71</sup> mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa. Este indicador también presenta un aumento, al pasar de 3,1% en 2021 a 4,8% en 2022. El aumento de este indicador responde al incremento del activo intangible improductivo, por encontrarse en etapa de inversión y al aumento en la utilidad neta.

<sup>66</sup> Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

<sup>67</sup> Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

<sup>68</sup> Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

<sup>69</sup> Calculado como EBITDA / Ingresos de Operación, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

<sup>70</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

<sup>71</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.

---

## IX. CONCLUSIONES

172. 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 44 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa; mientras que, a nivel nacional, conecta a Lima con 30 ciudades de los principales departamentos del Perú.
173. De la evaluación del desempeño de la Concesión del AIJCh durante el año 2022, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En el año 2022, el AIJCh se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando que movilizó el 59,1%, 89,8% y el 37,9% del total de pasajeros, carga y operaciones de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. Sin embargo, luego de haber 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 en el 2020, para el 2022 se ha registrado una recuperación parcial de los niveles prepandemia; así, el tráfico de pasajeros y operaciones se incrementó en 72,1% y 46,8%, respectivamente, con relación al año 2021.
  - (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, uso de puentes de embarque y uso de instalaciones de carga aérea se incrementaron entre 3,2% y 4,8% entre los años 2021 y 2022, encontrándose dentro de la variación máxima permitida establecida por el Contrato de Concesión.
  - (iii) Los cargos de acceso por las Facilidades Esenciales para la prestación de los servicios de rampa autoservicio, y abastecimiento de combustible se mantuvieron invariables durante el año 2022. Mientras que, como resultado de la subasta de rampa por terceros se establecieron nuevos cargos de acceso. Asimismo, se emitieron mandatos de acceso para las siguientes facilidades esenciales: oficinas operativas terminadas, oficinas operativas-área gris, mostradores de *check-in*, áreas de mantenimiento clásico y áreas de mantenimiento ejecutivo.
  - (iv) De acuerdo con lo informado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, al cierre del 2022, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, que ha sido reconocida por el Ositrán, ascendió a USD 376,96 millones, lo que representa un avance de 21,7% (USD 1 061,5 millones) en el compromiso total de inversión de LAP en 21 años de Concesión. En el 2022, Ositrán ha reconocido inversiones por parte del Concesionario en el segundo trimestre de USD 26,9 millones. Cabe destacar que, el Concesionario viene avanzando en el proyecto de "Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", el cual comprende la construcción de la Segunda Pista, Nuevo Terminal de Pasajeros, nuevas Plataformas y elementos conexos, lo cual representa un compromiso de inversión no menor a USD 1 200 millones.
  - (v) Durante el año 2022, LAP pagó al Estado Peruano la suma de USD 104,5 millones y devengó USD 121,4 millones por concepto de Retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos). Asimismo, transfirió a CORPAC aproximadamente USD 35,8 millones y devengó USD 31,1 millones por concepto de 50% sobre ingresos de aterrizaje y despegue y 20% por TUUA internacional. Además, pagó al Ositrán USD 2,93 millones por concepto de Tasa Regulatoria.
  - (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2022, se ha verificado lo siguiente:
    - La encuesta de satisfacción de usuarios muestra que las empresas de servicios de plataforma y las aerolíneas cargueras son las que se encuentran menos satisfechas con relación a la infraestructura del AIJCh; mientras que los concesionarios comerciales son los más satisfechos.

- 
- 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 en tránsito registran el mayor nivel de satisfacción en 95%.
  - Por otro lado, se presentaron 658 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa un aumento del 85,9% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Mientras que, se resolvieron 583 reclamos, de los cuales el 48,2% se tipificaron como infundados, el 31,0% como improcedentes, el 31%, el 6,0% como inadmisibles, el 5,8% como concluidos por sustracción de la materia; y solamente se declararon como fundados el 8,6% (50).
- (vii) Con relación al desempeño financiero de la Concesión, de la revisión de los Estados Financieros Auditados, durante el año 2022 se ha verificado lo siguiente:
- Los ingresos brutos totales de LAP ascendieron a USD 621,4 millones, significando un incremento de USD 213,1 millones (52,2%) con respecto al ejercicio anterior, los cuales se componen de ingresos de operación y de ingresos por construcción. Los ingresos de operación ascendieron a USD 292,7 millones (59,7% mayores a los registrados en el 2021); mientras que, los ingresos por construcción ascendieron a USD 328,7 millones (46,0% mayores a los registrados en el 2021).
  - Como resultado de la diferencia entre los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2022, la utilidad de operación ascendió a USD 71,0 millones, lo cual representa el 24,3% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 39,3 millones (123,6%) con respecto al ejercicio 2021. Asimismo, el valor del EBITDA de la empresa ascendió en 76,6%, registrando un total de USD 84,2 millones en el 2022.
  - Del análisis del Estado de Situación Financiera, se aprecia que el activo total de la empresa se incrementó en USD 398,0 millones, lo cual es explicado principalmente por el aumento del activo intangible de USD 318,4 millones, el cual considera el aumento de las inversiones que la empresa viene ejecutando desde el ejercicio 2018.
  - Por su parte, durante el año 2022, la empresa presenta ratios de liquidez inferiores a 1,00, lo cual significa que la empresa no dispone de recursos para cubrir sus obligaciones corrientes. La disminución de los indicadores se explica por el aumento de los pasivos corrientes en 195,2%, principalmente por el aumento de deuda de corto plazo.
  - Finalmente, los ratios de rentabilidad de la empresa para el año 2022 experimentaron incrementos, con excepción del margen bruto que tuvo una pequeña reducción. Así, el margen neto de LAP aumentó, al pasar de 13,2% en 2021 a 19,6% en 2022, lo cual muestra que por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtuvo USD 19,6 de utilidad neta. Por su parte, el ROA de la empresa pasó de 3,1% en 2021 a 4,8% en 2022, lo que se explica por el incremento del activo intangible improductivo, por encontrarse en etapa de inversión y el aumento de la utilidad neta

## Anexo N° 1: Adendas suscritas al Contrato de Concesión

N°	Fecha	Principales modificaciones
1	6/04/2001	(1) Precisiones respecto al plan de emergencias y operación de siniestros en el AIJCh
		(2) Precisión respecto a las excepciones para el Cierre del Aeropuerto
		(3) Precisiones respecto a los pagos que efectúe el Nuevo Concesionario al Concedente, en el supuesto de efectuarse una nueva licitación producto de la Caducidad de la Concesión
		(4) Precisiones respecto al equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión
2	25/07/2001	(1) Modificación de la definición de "Acreeedores 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

N°	Fecha	Principales modificaciones
		(9) Modificación del Apéndice 2 e inclusión del Apéndice 5 en el Anexo 5: Se establece que el período regulatorio que inicia en el año 2019 tendrá una vigencia mayor a 5 años, esto es, hasta el segundo año del inicio de operación del segundo terminal del AIJCH. Asimismo, se incluyen lineamientos metodológicos para el cálculo del factor de productividad.
		(10) Modificación del numeral 1 del anexo 11: Se modifica el área (en m2) destinada para la ampliación del AIJCH.
		(11) Eliminación del numeral 4 del anexo 11: Referido a la entrega de terrenos para la ampliación del AIJCH.
		(12) Inclusión del numeral 5 al Anexo 11: La modificación regula el tratamiento de las interferencias Ducto de Gas Natural operado por Calidad y Túnel de la Av. Gambetta, a fin de que el Concedente las libere a más tardar al 01 de enero de 2018.
		(13) Modificación del anexo 14: Se modifican los RTMs contenidos en dicho anexo.
		(14) Eliminación del anexo 19: Referido a gatillos de demanda que determinarían la necesidad de ejecutar las mejoras eventuales para satisfacer los niveles de calidad de servicio establecidos en el Contrato de Concesión.

*Fuente: Adendas al Contrato de Concesión de LAP. La primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2011, la sexta el 8 de marzo del 2013 y la séptima el 25 de julio 2017.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

## Anexo N° 2: Ficha del contrato de concesión

<b>Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L.</b> <b>Aeropuerto Internacional Jorge Chávez</b>		
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	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Cláusula 5.6                      Adenda 4</p> <p>Adenda 7</p>
Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negociación</li> <li>• Controversias Técnicas se someterán a peritaje (Adenda 4)</li> <li>• Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho.</li> <li>• Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima.</li> </ul>	<p>Cláusula 17.1.                      Cláusula 17.3.                      Cláusula 17.4.                      Cláusula 17.5.</p>
Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El incumplimiento de los compromisos de inversión mínima para Mejoras Obligatorias, es penalizado con el pago del 30% del monto dejado de invertir para esos períodos sin perjuicio de la aplicación de la penalidad de la cláusula 5.8.</li> </ul>	<p>Cláusula 5.6.1.1                      Cláusula 5.8.</p>
Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vencimiento de la vigencia de la Concesión</li> <li>• Incumplimiento del Concesionario</li> </ul>	<p>Cláusula 14                      Cláusula 15.1.1 y 15.2</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incumplimiento del Concedente</li> <li>• Resolución opcional por el Concedente</li> <li>• Fuerza Mayor</li> <li>• Destrucción total del aeropuerto</li> <li>• Acuerdo entre las partes</li> </ul>	<p>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</p>



**Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L.  
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Tema	Contenido	Ref.
Equilibrio económico	Por cambios en las leyes aplicables que produzcan reducción de ingresos y/o incremento de costos en 5.5% o más en 4 trimestres consecutivos.	Cláusula 26.2 Adenda 4
Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía los bienes de la Concesión, el derecho de Concesión y los ingresos de la Concesión.	Cláusula 21.1 (p. 70)
Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De responsabilidad de trabajadores y empleadores.</li> <li>• De Responsabilidad y de Propiedad</li> <li>• Seguro que cubra costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto.</li> <li>• Responsabilidad Civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública.</li> <li>• Responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes y responsabilidad pública.</li> </ul>	Cláusula 20.1 (p.67) Cláusula 20.2 (p.67) Cláusula 20.2.1 (p 67) Cláusula 20.2.2 (p 67) Cláusula 20.2.3 (p 68)
Inicio de operaciones	El Concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Aeroportuarios a partir de la Fecha de Cierre.	Cláusula 5.2
Estándares de servicio	<p><b>Período Inicial (0 - 8)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pistas de A/D con capacidad de manejo de 33 naves comerciales en hora punta.</li> <li>• Segunda Pista 15R 33L: 3480 m, 45 m</li> <li>• Total de salidas y llegadas en un día punta: 347</li> <li>• Total de salidas y llegas en hora punta: 26</li> <li>• 19 posiciones de contacto al año 8</li> <li>• Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 7.2 millones PAX/año 8</li> <li>• Hora punta combinada 2789 PAX</li> <li>• IATA B, GSE E y CAT 9</li> <li>• Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(2); B767,DC10 y A300, 4 en total; y B737,MD80 y A320, 10</li> <li>• Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total 14.</li> </ul> <p><b>Período Remanente (9 - 30)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pistas de A/D con capacidad de manejo de 74 naves comerciales en hora punta y 151 mil operaciones/año 30</li> <li>• Total de salidas y llegadas en un día punta:585</li> <li>• Total de salidas y llegadas en hora punta:45</li> <li>• 56 posiciones de contacto al año 30.</li> <li>• Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 18.4 millones PAX/año 30</li> <li>• Hora punta combinada 6016 PAX</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GSE E y CAT 9.</li> <li>• Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16</li> <li>• Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total en total 28.</li> </ul>	Anexo 14

**Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L.  
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Tema	Contenido	Ref.
Tarifas, precios y otros	<p><b><u>Mecanismo de regulación de RPI-X:</u></b> Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto –TUUA (Nacional e internacional), Tarifa de Aterrizaje y Despegue (Nacional e internacional), Tarifa de Estacionamiento de aeronaves (Nacional e internacional), Tarifa por uso de Puentes de abordaje (mangas), Tarifa por uso de instalaciones de carga aérea.</p> <p><b><u>Régimen de Acceso:</u></b> Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros), Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para la operación y counters de <i>check-in</i>), Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas, Almacenamiento y abastecimiento de combustible.</p> <p><b><u>Regímenes especiales:</u></b> Playa de estacionamiento vehicular, Otras actividades comerciales.</p>	Anexo 5, REMA y REA de LAP, Tarifarios de LAP
Revisión de tarifas, precios y otros.	<p>Mecanismo RPI-X: A partir del noveno año de vigencia de concesión, para el reajuste de las tarifas de servicios bajo regulación tarifaria se aplicará la fórmula RPI – X. La revisión se realizará cada cinco años.</p> <p>Régimen de acceso: Emisión de Mandatos de Acceso, conforme con las solicitudes de Acceso de los usuarios intermedios</p> <p>Almacenamiento y abastecimiento de combustible: Nivel máximo durante los primeros cuatro años de la Concesión. A partir del siguiente año, reajuste por inflación cada 3 años.</p> <p>Playa de estacionamiento vehicular: Revisión tarifaria en base a una muestra de playas de estacionamiento.</p>	Anexo 5, Apéndice 2 del Anexo 5, Anexo 8
Retribución al Estado	El consorcio ganador ofreció 46,511% de los ingresos brutos de la Concesión. (Factor de competencia)	Cláusula 1.48 y Cláusula 4.1

## Anexo N° 3: Resumen Estadístico Anual

### INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

<b>Concesionario:</b>	Lima Airport Partners S.R.L.
<b>Modalidad:</b>	Autosostenible
<b>Periodo:</b>	2001-2022

a. Tráfico																							
Indicador	Unidad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Pasajeros Totales</b>	<b>Miles de pasajeros</b>	<b>4 166</b>	<b>4 305</b>	<b>4 530</b>	<b>5 066</b>	<b>5 653</b>	<b>6 039</b>	<b>7 524</b>	<b>8 281</b>	<b>8 784</b>	<b>10 280</b>	<b>11 795</b>	<b>13 330</b>	<b>14 913</b>	<b>15 659</b>	<b>17 113</b>	<b>18 845</b>	<b>20 607</b>	<b>22 128</b>	<b>23 280</b>	<b>7 044</b>	<b>10 822</b>	<b>18 623</b>
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	7 680	11 733
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	2 927	6 371
Tránsito	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	216	519
<b>Carga Total</b>	<b>Toneladas</b>	<b>114 251</b>	<b>136 676</b>	<b>156 353</b>	<b>171 538</b>	<b>177 062</b>	<b>196 930</b>	<b>225 370</b>	<b>239 112</b>	<b>232 374</b>	<b>271 794</b>	<b>286 641</b>	<b>293 675</b>	<b>296 517</b>	<b>302 406</b>	<b>300 686</b>	<b>287 826</b>	<b>283 702</b>	<b>285 637</b>	<b>271 326</b>	<b>190 365</b>	<b>219 203</b>	<b>218 567</b>
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	22 797	25 163
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	192 196	185 878
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	4 209	7 525
<b>Operaciones Totales</b>	<b>N° de operaciones</b>	<b>61 262</b>	<b>70 327</b>	<b>70 230</b>	<b>72 310</b>	<b>73 279</b>	<b>77 319</b>	<b>92 878</b>	<b>98 730</b>	<b>104 966</b>	<b>120 496</b>	<b>135 082</b>	<b>148 326</b>	<b>153 121</b>	<b>155 093</b>	<b>166 388</b>	<b>176 864</b>	<b>186 825</b>	<b>192 695</b>	<b>197 855</b>	<b>73 256</b>	<b>102 005</b>	<b>149 793</b>
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	72 761	97 670
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	29 244	52 123

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	2021	2022
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	142 313	230 809
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	40 892	61 851

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



Somos el **regulador**  
de la **infraestructura**  
de **transporte** de  
**uso público**

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

---

#### GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré  
**Gerente de Regulación y  
Estudios Económicos**

Sandra Queija de La Sotta  
**Jefe de Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera  
**Jefe de Regulación**

---

#### Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cintha López Vásquez – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
María Alejandra Mendez Vega - Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente  
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante  
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante  
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante