



INFORME DE DESEMPEÑO 2023

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 2023: Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran 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.

Primera versión: junio de 2024

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	6
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	9
I.1. Composición accionaria	9
I.2. Principales características del Contrato de Concesión.....	9
I.3. Área de Influencia	14
I.4. Principales activos de la concesión	16
I.5. Hechos de importancia	17
II. OFERTA DE SERVICIOS	17
III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	18
III.1. Evolución del tráfico en el AIJCh	19
III.1.1. Tráfico de pasajeros	19
III.1.2. Tráfico de carga	22
III.1.3. Tráfico de aeronaves	25
III.2. Otros servicios prestados por LAP.....	29
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	29
IV.1. Régimen tarifario de precios tope	29
IV.2. Régimen de acceso	32
IV.3. Regímenes especiales.....	37
V. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO.....	38
V.1. Inversiones.....	38
V.2. Transferencias al Sector Público	40
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO DEL AIJCH	42
VI.1. Calidad al usuario intermedio y final	42
VI.1.1. Niveles de servicio en el AIJCh	42
VI.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios	43
VI.2. Reclamos	46
VI.3. Sanciones	47
VI.4. Penalidades	47
VII. DESEMPEÑO COMERCIAL DEL CONCESIONARIO	48
VIII. DESEMPEÑO FINANCIERO DE LA EMPRESA	49
VIII.1. Análisis de los Estados Financieros	49
VIII.1.1. Estado de Resultados Integrales	49
VIII.1.2. Estado de Situación Financiera	52
VIII.2. Análisis de los indicadores financieros	59
VIII.2.1. Ratios de liquidez	59
VIII.2.2. Ratios de endeudamiento financiero	60
VIII.2.3. Ratios de rentabilidad	60

IX. CONCLUSIONES	62
ANEXO N° 1: ADENDAS SUSCRITAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN	64
ANEXO N° 2: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	66
ANEXO N° 3: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL	69

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Datos generales de la Concesión.....	6
Cuadro 2: Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2023	15
Cuadro 3: Servicios prestados en el AIJCh y régimen tarifario.....	18
Cuadro 4: Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2023	20
Cuadro 5: Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2023	23
Cuadro 6: Evolución de las tarifas de los Servicios Aeroportuarios cobradas por el Concesionario, período 2013-2023	31
Cuadro 7: Servicio de rampa a terceros. Cargo de acceso mensual vigente por operaciones, por tipo de aeronaves, año 2023.....	33
Cuadro 8: Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual por tipo de aeronaves, año 2023.....	34
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	35
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	35
Cuadro 11: Playa de estacionamiento vehicular. Evolución de tarifas aplicables por vehículo ligero, período 2012-2023 (en soles, incluido IGV).....	38
Cuadro 12: Medición de Niveles de Servicio en el AIJCh, año 2023.....	43
Cuadro 13: Nivel de satisfacción general de pasajeros con el AIJCh, por segmentos,	44
Cuadro 14 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP,	45
Cuadro 15: Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2023.....	46
Cuadro 17: Estado de Resultados de LAP, periodo 2021 – 2023 (en miles de USD).....	50
Cuadro 18: Ingresos operativos de LAP, periodo 2019 – 2023 (en miles de USD)	51
Cuadro 19: EBITDA de LAP, periodo 2019 – 2023.....	52
Cuadro 20: Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2019 – 2023.....	53

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Participación de los vuelos en el AIJCh en el 2023, por el tipo de vuelo período.....	19
Gráfico 2 Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2023.....	21
Gráfico 3 Evolución de la composición del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2023.....	21
Gráfico 4: Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh durante el año 2023	22
Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga en el AIJCh, período 2001-2023	23
Gráfico 6: Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, años 2022-2023	24
Gráfico 7 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh.....	24
Gráfico 8: Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJCh, período 2001-2023	25
Gráfico 9: Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJCh, años 2022-2023	26
Gráfico 10: Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJCh, año 2023.....	26
Gráfico 11: Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJCh, periodo 2002 - 2023.....	27
Gráfico 12: Evolución de la composición de las operaciones en el AIJCh según el rango de PMD, periodo 2002 - 2023	28
Gráfico 13: Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible: Evolución de tarifas máximas por galón.....	36
Gráfico 14: Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2023	38
Gráfico 15: Evolución de las transferencias al Estado Peruano, periodo 2011-2023.....	42
Gráfico 16: Principales sugerencias de pasajeros indicadas en la encuesta de satisfacción	45
Gráfico 17: Tipificación de los reclamos resueltos, año 2023.....	47
Gráfico 18: Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2023	48
Gráfico 19: Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2023.....	49

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 1061,5 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 1200,0 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

Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Accionistas de la Concesión	- Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide: 80,01%. - International Finance Corporation (IFC): 19,99%.
Modalidad	Autofinanciada
Suscripción del Contrato	14 de febrero de 2001
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos ¹)
Compromiso de Inversión²	Inversión referencial ofertada: USD 1 061,5 millones (inc. IGV) Proyecto de ampliación del AIJCh: USD 1 200,0 millones (inc. IGV)
Inversión reconocida al 2022	USD 376,96 millones (inc. IGV)
Fecha de inicio de explotación	14 de febrero de 2001
Vigencia de la Concesión	40 años ³
Número de Adendas⁴	7

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

En el año 2023, el AIJCh se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando que movilizó el 59,1%, 89,0% y el 41,2% 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 2023 se ha registrado una recuperación parcial; así, el tráfico de pasajeros y operaciones se encuentra por debajo del registrado en el año 2019, en -8,7% y -13,8%, respectivamente.

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

² De acuerdo con el Reporte de Información N° 0002-2020-GSF-OSITRAN, el Compromiso de Inversión hace referencia a la Inversión Referencial contenida en los Contratos de Concesión, Presupuestos aprobados de expedientes y otras obras adicionales vigentes a la fecha, sujetas a revisión.

³ 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.

⁴ La primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2011, la sexta el 8 de marzo del 2013 y la séptima el 25 de julio 2017.

En 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 0,9% y 8,6% entre los años 2022 y 2023.

Los cargos de acceso por las Facilidades Esenciales para la prestación de los servicios de rampa a terceros, autoservicio de rampa, Servicio Esencial de Atención de tráfico de pasajeros y equipaje, Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas y Playa de estacionamiento vehicular se mantuvieron invariables durante el año 2023. Mientras que, mediante la Resolución N° 024-2023-GG-OSITRAN, se ajustó la tarifa del Servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de Combustible para aviones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para el periodo 2023-2025 a USD 0,1522 por galón, sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio, y entró en vigencia a partir del 20 de febrero del 2023.

De otro lado, las inversiones acumuladas ejecutadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 398,95 millones al 31 de diciembre de 2023, lo que representa un avance de 22,97% en el compromiso total de inversión de LAP en 22 años de Concesión.

A su vez, durante el año 2023, LAP generó obligaciones frente al Estado Peruano por las sumas de USD 202,0 millones por el concepto de Retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos), USD 42,9 millones por transferencias a CORPAC (50% sobre ingresos de aterrizaje y despegue y 20% por TUUA internacional) y USD 3,51 millones por concepto de Tasa Regulatoria. El monto total de transferencias al Estado Peruano durante el año 2023, en cumplimiento de sus obligaciones contractuales y tributarias, es superior en 19,9% a lo generado en el año anterior.

Con relación al desempeño operativo del Concesionario, durante el 2023, de los diecinueve (19) niveles de servicios evaluados, solo se han logrado cumplir siete (7), los cuales incluyen los procesos de Check in de las aerolíneas United Airlines, Star Perú, Sky Airline, y LATAM Airlines. Asimismo, se cumplieron con los servicios de Control de Seguridad Doméstico, Recojo de Equipaje Doméstico (Tiempo primera maleta – última maleta) y Recojo de Equipaje Internacional – Fuselaje Angosto (Tiempo primera maleta – última maleta).

Con respecto a la encuesta de satisfacción de usuarios, se muestra que las aerolíneas cargueras y las aerolíneas comerciales nacionales 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 91%.

De otro lado, en el 2023 se presentaron 516 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa una disminución del 21,6% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Mientras que, se resolvieron 509 reclamos, de los cuales el 50,5% se tipificaron como infundados, el 24,8% como improcedentes, el 9,0% como inadmisibles, el 2,8% como concluidos por sustracción de la materia; y solamente el 12,6% (64) fueron declarados fundados.

Con relación a los resultados contables del Concesionario durante el año 2023, los ingresos de operación de LAP fueron superiores en 20,6% con respecto a los observados en 2022, pasando de USD 292,7 millones a USD 352,9 millones. Por su parte, los gastos operativos se incrementaron en 43,8% y los gastos generales en 60,7%, con lo cual la utilidad de operación experimentó una reducción de 2,3% respecto del 2022, mientras que, el valor del EBITDA aumentó en 14,3%, registrando un total de USD 96,2 millones en el 2023.

Del análisis del Estado de Situación Financiera, se aprecia que durante el ejercicio 2023 el activo total de la empresa se incrementó en USD 547,2 millones, lo cual es explicado principalmente por el aumento del activo intangible en USD 518,8 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 2023 la empresa no disponía de

recursos para cubrir sus obligaciones corrientes; cabe precisar que, los ratios de liquidez aumentaron con relación al 2022, lo que se explica por la disminución de los pasivos corrientes en 62,4%, principalmente por la reducción de la deuda de corto plazo.

Finalmente, los ratios de rentabilidad de la empresa para el año 2023 experimentaron reducciones, con excepción del margen bruto que tuvo un pequeño aumento (al pasar de 47,9% en el 2022 a 48,2% en el 2023). Así, el margen neto de LAP se redujo, al pasar de 19,6% en 2022 a 14,0% en 2023, lo cual muestra que por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtuvo USD 14,0 de utilidad neta. Por su parte, el ROA de la empresa pasó de 4,8% en 2022 a 2,8% en 2023, lo que se explica por el incremento significativo del activo intangible improductivo, por encontrarse en etapa de inversión y la disminución 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 Aeropuertos⁵ adjudicó la buena pro al consorcio internacional LAP, conformado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (42,75%)⁶, por Bechtel Enterprises Services Ltd. (42,75%)⁷ y por Cosapi S.A. (14,5%)⁸, 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 2023, 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.
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

⁵ 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.

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

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

⁸ Compañía constructora peruana.

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”⁹, 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 Concesión¹⁰. 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 Obligatorias¹¹, Eventuales¹² o Complementarias¹³, 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)¹⁴. 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).
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

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

¹⁰ **“Cláusula Penal.** En el caso que el Concesionario no efectúe 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.”

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

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

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

¹⁴ 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)

ampliación del Aeropuerto, detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del Contrato de Concesión.¹⁵

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 “ $RPI-X$ ”¹⁶, 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.
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.

¹⁵ 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 m² destinada a la ampliación del aeropuerto. De esta manera, se completó la entrega total de los terrenos necesarios y se inició el cómputo del plazo para la ejecución de las Mejoras descritas en el numeral 1 del acápite III de la mencionada Acta¹⁵ así como en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión.

¹⁶ 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.

-
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 Esencial¹⁷. 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 Esenciales¹⁸ 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 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

¹⁷ 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".

¹⁸ 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."

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 esenciales¹⁹, 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 autofinanciada, 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 Concesión²⁰; 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 brutos²¹, estableciéndose una retribución mínima anual independiente de los resultados de la gestión del Concesionario²².
24. Según las Bases de la Licitación Pública del AIJCh²³, 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 MTC²⁴. 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.

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

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

²¹ Conforme a la definición de ingresos brutos de la cláusula 1.26 del Contrato de Concesión.

²² 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.

²³ Comisión de Promoción de la Inversión Privada – COPRI (2000). Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Agosto. Disponible en: <https://www.ositrان.gob.pe/joomlatools-files/docman-files//RepositorioAPS/0/0/par/BASES-LAP/BASES-LAP.pdf>

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

“10.3 Destino y utilización de los recursos que se generen para el Estado, por efecto de la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez al Sector Privado:

10.3.1 La cantidad mínima de la Retribución será destinada y utilizada para:

10.3.1.1 Durante el primer y segundo año de la Concesión, el 100% para la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por CORPAC.

10.3.1.2 A partir del tercer año de Vigencia de la Concesión:

a) El 80% de la cantidad mínima de la Retribución será destinada para la inversión, mantenimiento y operación de los demás aeropuertos administrados por CORPAC de acuerdo al Presupuesto aprobado por el Ministerio de Economía y Finanzas, hasta el octavo año de la Vigencia de la Concesión. Vencido dicho plazo, previa evaluación del OSITRAN, el MTC autorizará el incremento del porcentaje de ingresos a favor de CORPAC.

b) El 20% de la cantidad mínima de la Retribución para el MTC, que será destinado para el pago del justiprecio de los terrenos a ser expropiados para la ampliación del Aeropuerto, que será efectuado por el MTC.

10.3.2 En el supuesto que los ingresos que se generen sean superiores al monto mínimo establecido, el saldo será destinado al mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos de la República del Perú, que están a cargo del MTC.”

-
25. Posteriormente, el 04 de julio de 2005, mediante Resolución N° 033-2005-CD-OSITRAN, en atención a una consulta formulada por el MTC²⁵, 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 2005²⁶.
26. Asimismo, es importante resaltar que, mediante la Adenda 7 del Contrato de Concesión²⁷, 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 contrato²⁸.
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.
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 2023 (98,4%). 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 2023 (48,4%).

²⁵ 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.

²⁶ 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.
(...).

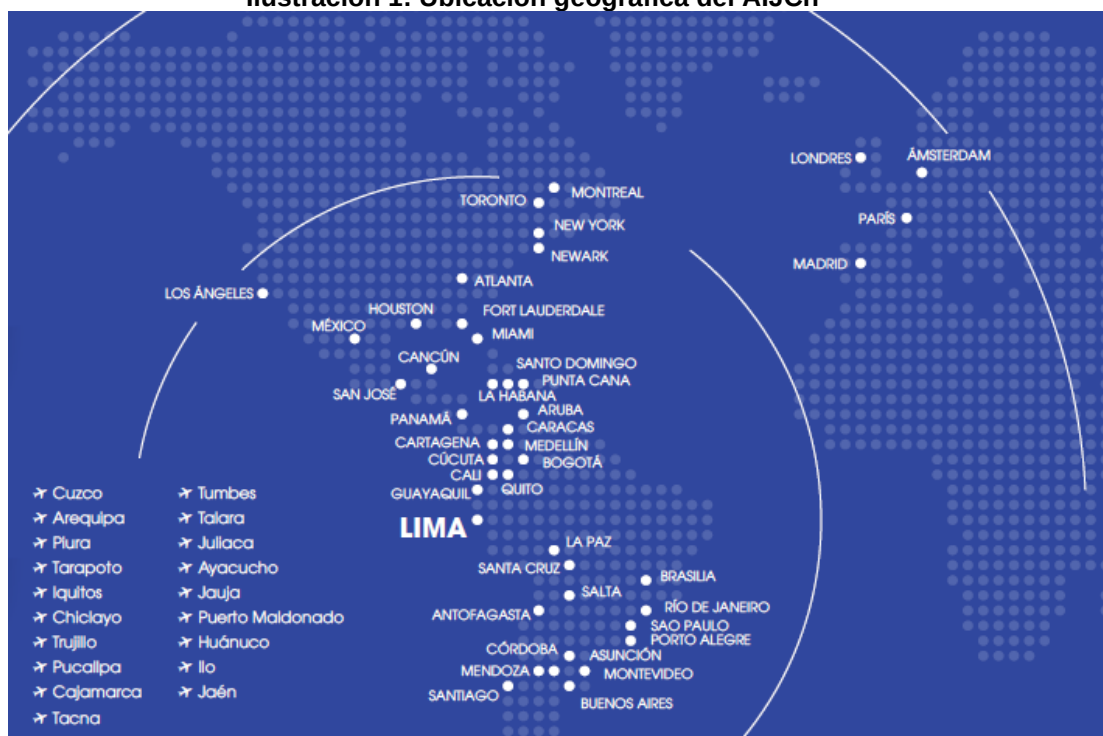
²⁷ De fecha 25 de julio de 2017.

²⁸ 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."

Ilustración 1: Ubicación geográfica del AIJCh



Fuente: Memoria Anual de LAP 2023. <https://d1fde6ae9achgi.cloudfront.net/memoria-integrada/2023-es.pdf>

30. De acuerdo con la Memoria Anual 2023 de LAP, durante el año 2023 el AIJCh conectó al Perú con el resto del mundo, a través de 43 destinos internacionales en Sudamérica, Centroamérica, Norteamérica y Europa.

Cuadro 2: Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2023

Región	Países	Destinos
Sudamérica	Argentina	Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, Salta
	Bolivia	La Paz y Santa Cruz
	Brasil	Brasilia, Porto Alegre, Río de Janeiro y Sao Paulo
	Chile	Antofagasta, Santiago
	Colombia	Bogotá, Cali, Cartagena, Cucuta y Medellín
	Ecuador	Guayaquil y Quito
	Paraguay	Asunción
	Uruguay	Montevideo
	Venezuela	Caracas
Centroamérica	Panamá	Panamá
	Rep. Dominicana	Punta Cana y Santo Domingo
	Costa Rica	San José
	Cuba	La Habana
	Aruba	Aruba
Norteamérica	Canadá	Montreal, Toronto
	EE.UU.	Atlanta, Miami, Fort Lauderdale, Houston, Los Ángeles, Nueva York y Newark
	México	México DF, Cancún
Europa	España	Madrid
	Países Bajos	Ámsterdam
	Reino Unido	Londres
	Francia	París

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

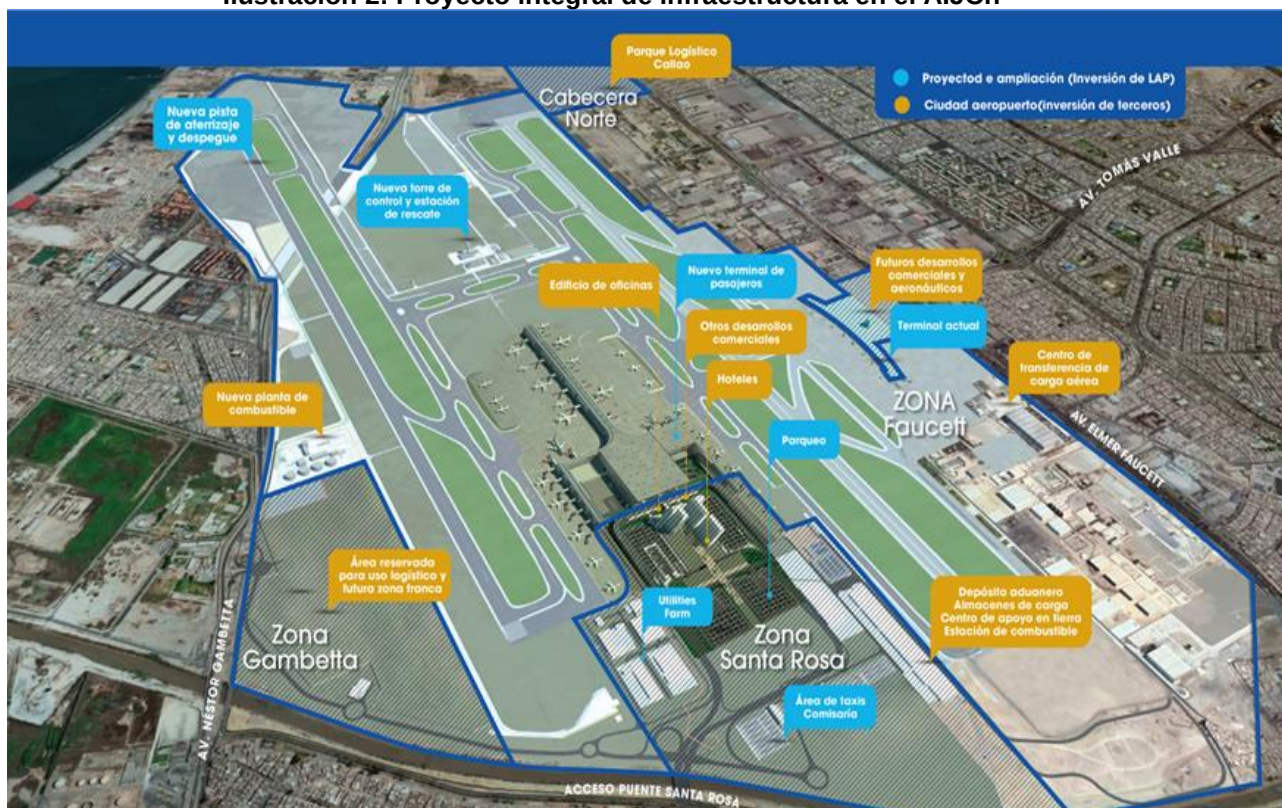
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. A nivel nacional, en el año 2023, el AIJCh conectó a la ciudad de Lima con las principales ciudades y regiones del país, a través de 19 destinos: Cusco, Arequipa, Piura, Tarapoto, Iquitos, Chiclayo, Trujillo, Pucallpa, Cajamarca, Tacna, Tumbes, Talara, Juliaca, Ayacucho, Jauja, Puerto Maldonado, Huánuco, Ilo y Jaén.

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 2023 la infraestructura del AIJCh contó con una pista de aterrizaje de 3 500 m de largo por 45 m de ancho, una plataforma de operaciones de 729 600 m², 58 posiciones de estacionamiento de aeronaves, un terminal de pasajeros de 90 300 m² de área techada, 44 salas de embarque, 19 puentes de abordaje, 142 mostradores para el proceso de *check-in* de pasajeros, 6 fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales y 78 locales comerciales²⁹. Asimismo, se inauguró la segunda pista de aterrizaje, la cual dispone de 3480 m por 45 m³⁰.
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.

Ilustración 2: Proyecto integral de infraestructura en el AIJCh



Fuente: Plan de Negocios de LAP 2023-2024

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

³⁰ Lima Airport Partners (2024). Plan de Negocios.

I.5. Hechos de importancia

35. El 25 de enero de 2023, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0004-2023-CD-OSITRAN, se aprobaron las “Condiciones y reglas generales para el uso de la playa de estacionamiento en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, presentadas por LAP y se dispuso su entrada en vigencia a partir del 1 de marzo de 2023. La finalidad de la citada norma es establecer las normas de conducta y reglas que deben ser cumplidas por todos los usuarios de la playa de estacionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a fin de garantizar el uso correcto de la infraestructura, el orden en la operación de ésta, así como la seguridad de los pasajeros y usuarios.
36. Posteriormente, el 05 de octubre de 2023, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 0044-2023-CD-OSITRAN, se aprobó la modificación de dichas Condiciones, eliminando del listado de las referidas condiciones de uso, el requisito de acreditar que se cuenta con una solicitud de servicio de taxi para el ingreso a la playa de estacionamiento del AIJCH. El 29 de noviembre de 2023, mediante Resolución de Presidencia N° 0052-2023-PD-OSITRAN, se prorrogó la fecha de entrada en vigencia de las mencionadas Condiciones, las cuales resultarán exigibles el 1 de febrero de 2024.
37. En abril de 2023, se produjo el primer vuelo inaugural de la segunda pista de aterrizaje y la nueva torre de control. Dicha pista cuenta con capacidad instalada para recibir todo tipo de aviones. A lo largo de 2023, la segunda pista ha sido empleada para más de 14 000 vuelos y más de 1,8 millones de pasajeros³¹.
38. Durante 2023, Latam Airlines inauguró una nueva ruta a Brasilia y ha ampliado sus rutas a destinos como Atlanta, La Habana, Londres, Salta y Aruba. Sky Airlines también ha expandido su red, inaugurando una ruta a Sao Paulo y ampliando sus servicios a Chiclayo y Cajamarca, además de agregar nuevos destinos como Jauja y Tacna. Por su parte, JetSmart ha inaugurado nuevas rutas a Medellín, Cartagena y Cúcuta. AirTransat, una nueva aerolínea en la región ha lanzado rutas a Toronto y Montreal. Además, la ruta Lima-Bogotá ha incrementado su frecuencia a 4 vuelos diarios desde el inicio de 2023. Iberia aumentará a 13 frecuencias semanales entre Lima y Madrid a partir de septiembre de 2023. La ruta Lima-Los Ángeles de LATAM tendrá 14 vuelos semanales desde agosto de 2023, y la ruta Lima-Punta Cana aumentará a 14 vuelos semanales desde diciembre de 2023. Finalmente, la ruta Lima-Montevideo de LATAM contará con una frecuencia diaria desde diciembre de 2023³².

II. OFERTA DE SERVICIOS

39. 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.
40. En el caso de los pasajeros, LAP debe garantizar una infraestructura aeroportuaria de primera clase, con comodidades y facilidades. Los servicios brindados a los pasajeros están relacionados con el uso de las instalaciones del aeropuerto que comprenden: seguridad, transporte de

³¹ Es importante indicar que en abril del año 2023 se inauguró la segunda pista de aterrizaje, la cual a diciembre de 2023 no se encontraba operando al 100% debido a una observación a los vidrios de la torre de control.

³² Lima Airport Partners (2024). Plan de Negocios.

pasajeros, sistemas de equipaje, información, iluminación y climatización de ambientes, salas de embarque y de espera, entre otros.

41. 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.
42. 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 ^{a/}	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
Otras actividades comerciales:			
- 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.

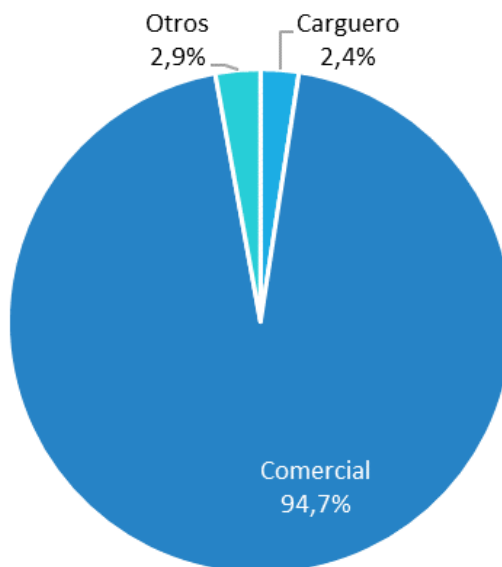
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

43. Durante el año 2023 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. No obstante, si bien el tráfico de pasajeros internacionales y nacionales muestran tasas de crecimiento positivas con relación al 2022, los niveles alcanzados aún se encuentran por debajo del nivel de tráfico aeroportuario prepandemia (año 2019).

44. En cuanto a la naturaleza de los vuelos, en el siguiente gráfico se observa que, durante el 2023, el 94,7% de los vuelos del AIJCh fueron comerciales (95 457). En segundo lugar, se encuentran otros tipos de vuelos (entre ellos los de las fuerzas armadas) con una participación de 2,9% (2 897), seguidos por los vuelos de carga con una participación del 2,4% (2 459).

Gráfico 1 Participación de los vuelos en el AIJCh en el 2023, por el tipo de vuelo período (en porcentaje)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

45. Cabe precisar que el 55,9% de los vuelos comerciales en el 2023 correspondían a vuelos domésticos (53 318); esta participación, siguiendo la tendencia del año pasado, ha mostrado una reducción de -9,6 puntos porcentuales con relación a lo registrado en el 2022. Por su parte, los vuelos comerciales internacionales tuvieron una participación de 44,1% (42 139) en el 2023, donde Latam Airlines tuvo una participación del 56,4% de estos vuelos.

III.1. Evolución del tráfico en el AIJCh

46. 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 Ositrán³³.

III.1.1. Tráfico de pasajeros

47. 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 2023. Esta participación en el tráfico total de pasajeros se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCh cubre el 98,4% del tráfico de pasajeros. Asimismo, cabe destacar que el AIJCh concentra el 100% de los pasajeros en tránsito y transferencia.

³³ 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 declaracion.estadistica@ositrان.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.

Cuadro 4: Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2023

Detalle	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nacional	46,8%	47,1%	47,2%	47,0%	46,8%	47,1%	47,7%
Internacional	99,3%	99,3%	99,4%	99,4%	99,3%	99,2%	99,2%
Transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total	63,7%	63,8%	63,2%	62,5%	61,8%	61,5%	62,1%

Detalle	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nacional	47,8%	47,4%	47,4%	47,7%	48,2%	47,7%	48,4%
Internacional	98,6%	98,3%	97,8%	96,7%	98,6%	98,2%	98,4%
Transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total	62,3%	61,8%	61,1%	57,8%	56,1%	58,2%	59,1%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

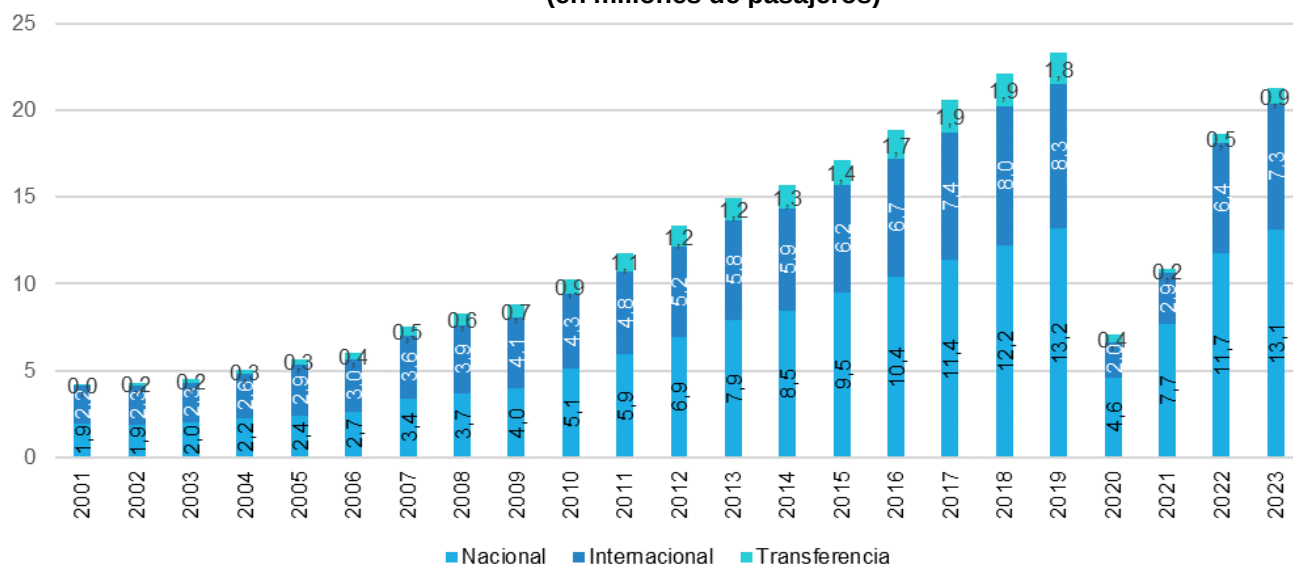
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. Durante el año 2023, alrededor de 21,2 millones de pasajeros hicieron uso del AIJCh, lo cual representó un incremento de 14,1% respecto del año anterior. La recuperación parcial en el tráfico de pasajeros es resultado de la vuelta a la normalidad en las operaciones y tráfico; sin embargo, esta cifra aún se encuentra por debajo (-8,7%) de los niveles registrados prepandemia (2019). Al respecto, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, vuelos internacionales y en tránsito alcanzó un crecimiento de 11,7%, 14,0% y 70,0% respecto del año anterior, respectivamente.
49. 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 11,47% 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 56,6% en 2019 y 61,7% en el 2023, 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.
50. 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; y, al cierre del año 2023 alcanzó el 4,1%.
51. 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 2006³⁴ y del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2011³⁵, 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.

³⁴ 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.

³⁵ 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.

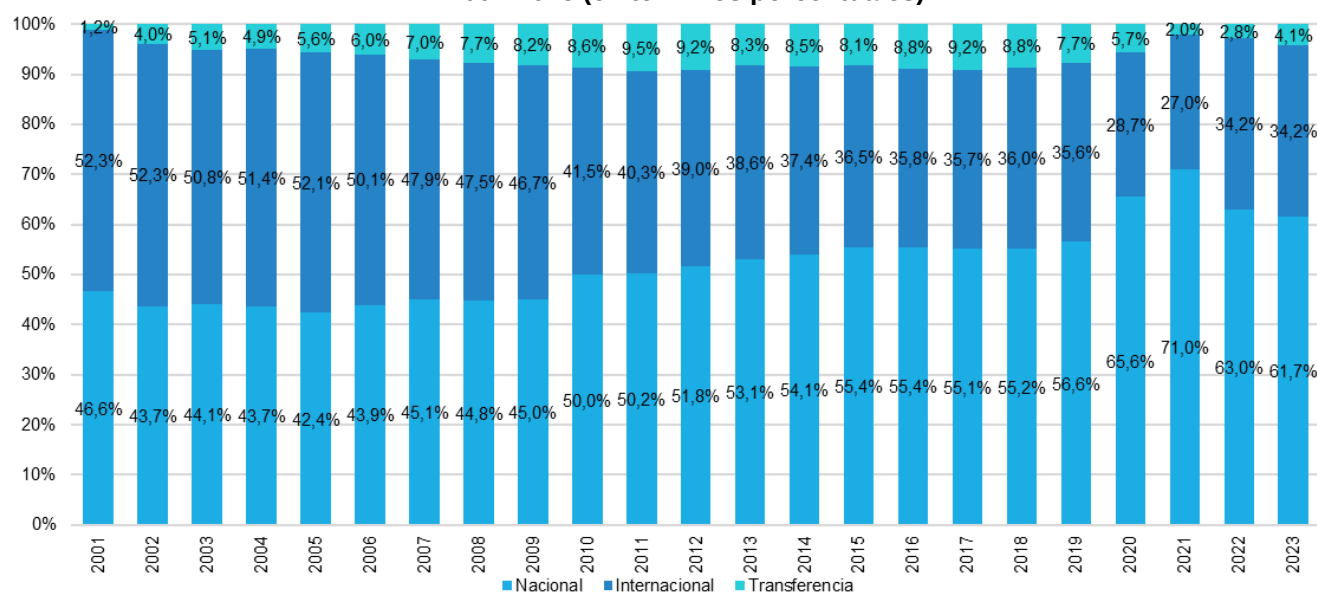
**Gráfico 2 Evolución del tráfico de pasajeros en el AIJCh, período 2001-2023
(en millones de pasajeros)**



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 2001-2023 (en términos porcentuales)

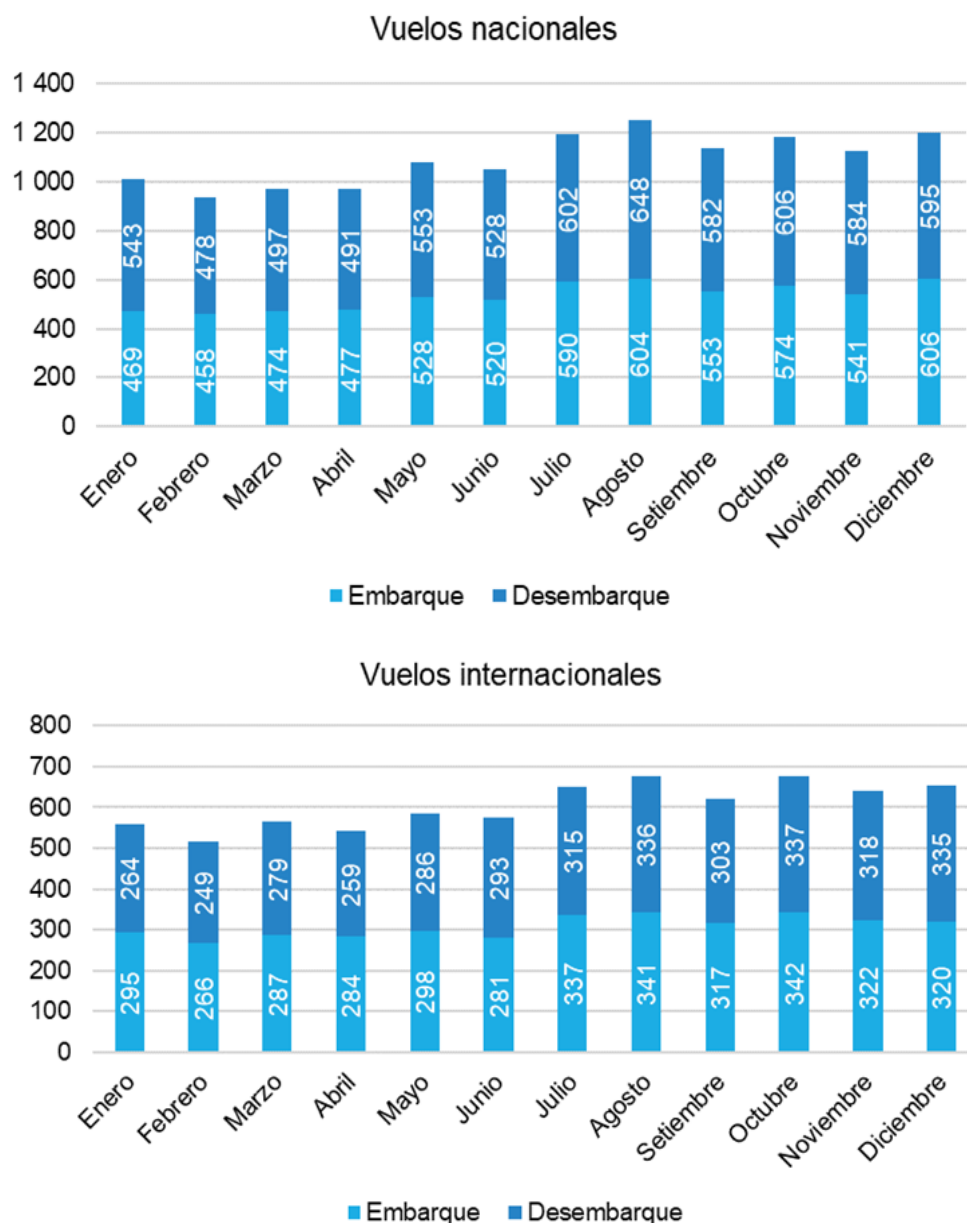


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

52. Con relación a la evolución del tráfico de pasajeros mensual durante el año 2023, 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 diciembre.

**Gráfico 4: Evolución del tráfico mensual de pasajeros en el AIJCh durante el año 2023
(en miles de pasajeros)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.2. Tráfico de carga

53. Con relación al tráfico de carga, el AIJCh también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país, movilizandó el 89,0% de la carga movilizada en la red aeroportuaria nacional. En el caso de la carga internacional, el AIJCh movilizó en el 2023 el 99,995% de la carga; mientras que, en el caso de la carga nacional, la participación fue de 51,0%.

Cuadro 5: Evolución de la participación porcentual del AIJCh en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, periodo 2010-2023

Detalle	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nacional	51,1%	51,8%	54,7%	54,4%	51,1%	52,2%	54,8%
Internacional	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total	89,7%	89,9%	90,8%	91,1%	91,3%	91,9%	92,6%

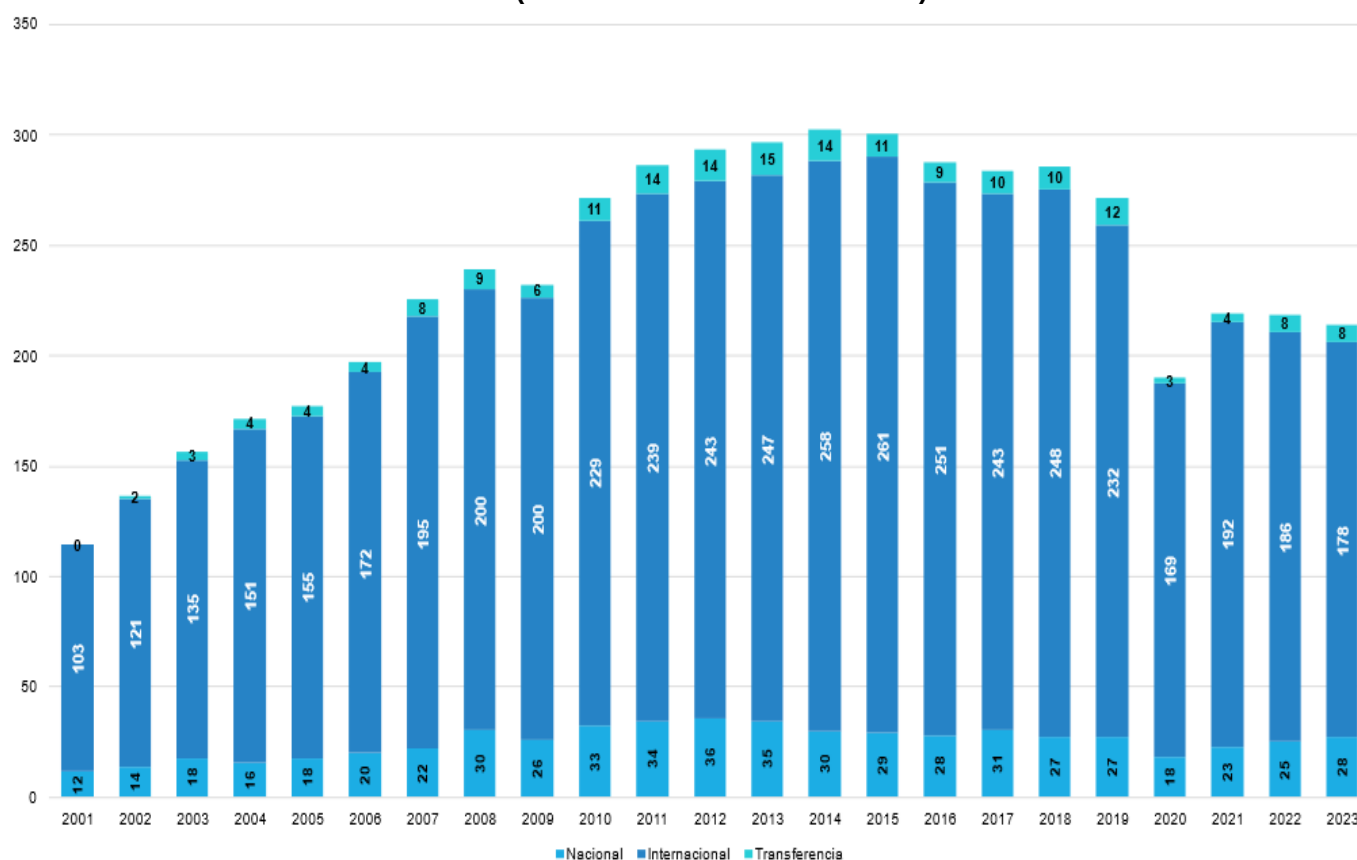
Detalle	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nacional	54,8%	53,7%	51,1%	50,8%	50,0%	50,3%	51,0%
Internacional	99,9%	100,0%	99,9%	100,0%	90,8%	100,0%	100,0%
Transferencia	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Total	91,8%	92,4%	91,2%	91,4%	83,7%	89,8%	89,0%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

54. 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; 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. Misma tendencia se notó en 2023, al registrarse una disminución de -2,2% respecto a 2022, obteniendo una cifra de 213 775 toneladas en el tráfico de carga.

Gráfico 5 Evolución del tráfico de carga en el AIJCh, periodo 2001-2023
(en miles de toneladas métricas)

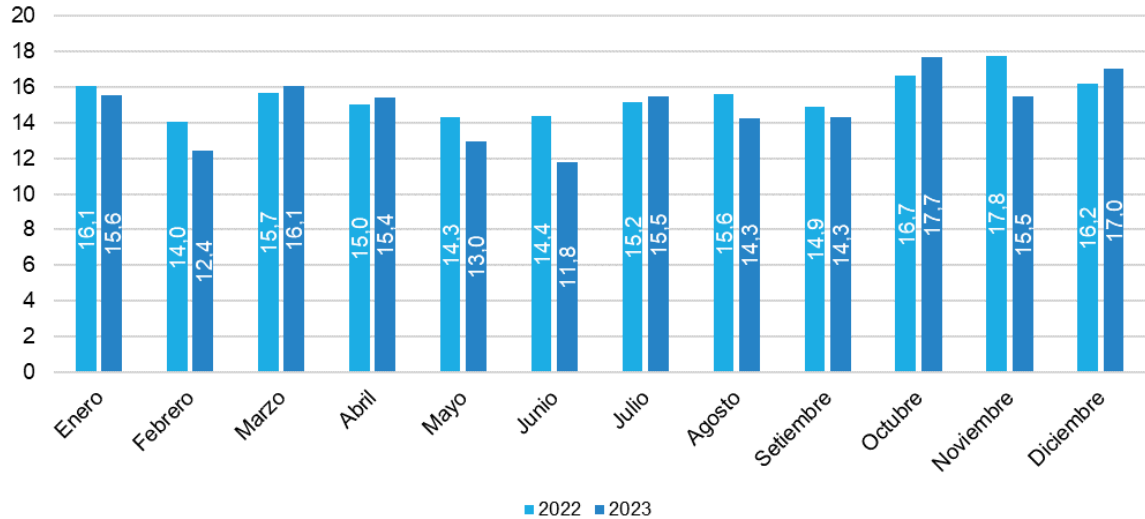


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

55. En cuanto a la carga internacional, que es la predominante en el AIJCh, en el siguiente gráfico se observa que, durante los meses de marzo, octubre y diciembre de 2023 se registraron los mayores movimientos, 16 058 toneladas, 17 681 toneladas y 17 014 toneladas, respectivamente. Asimismo, se observa que en el 2023 la carga movilizada en el AIJCh solamente fue mayor a lo registrado en el año 2022 en los meses de marzo, abril, julio, octubre y diciembre.

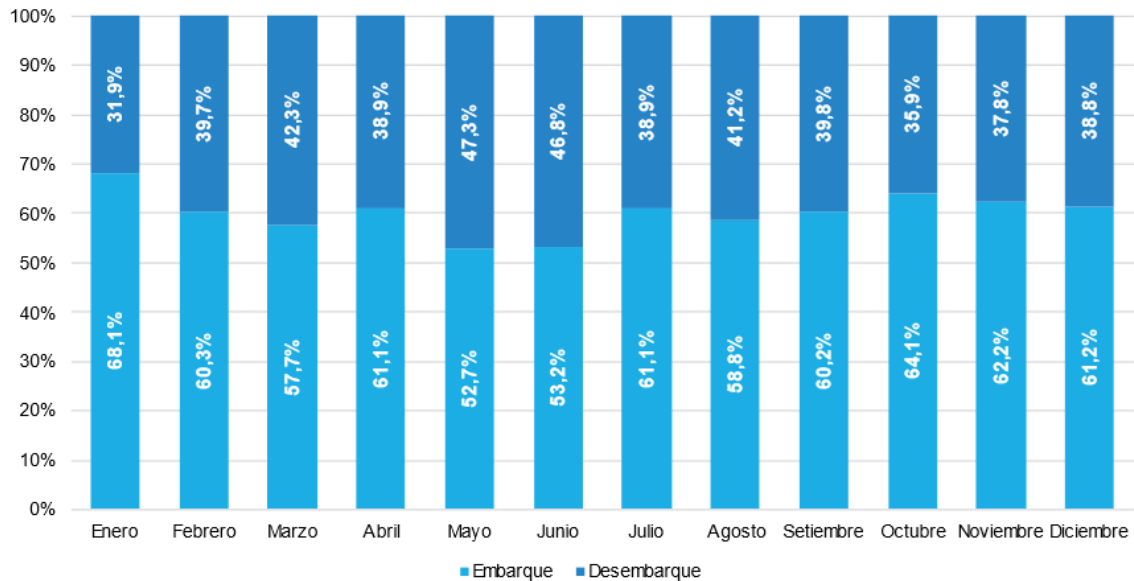
Gráfico 6: Evolución del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, años 2022-2023 (en miles de toneladas métricas)



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

56. Asimismo, durante el año 2023 se observa que, en promedio, la mayor participación de carga internacional se concentró en las operaciones de exportación (alrededor del 60,4% del total de carga internacional movilizada), presentando una mayor participación en los meses de enero (68,1%), octubre (64,1%) y noviembre (62,2%).

Gráfico 7 Evolución de la composición del tráfico mensual de carga internacional en el AIJCh, año 2023 (en términos porcentuales)

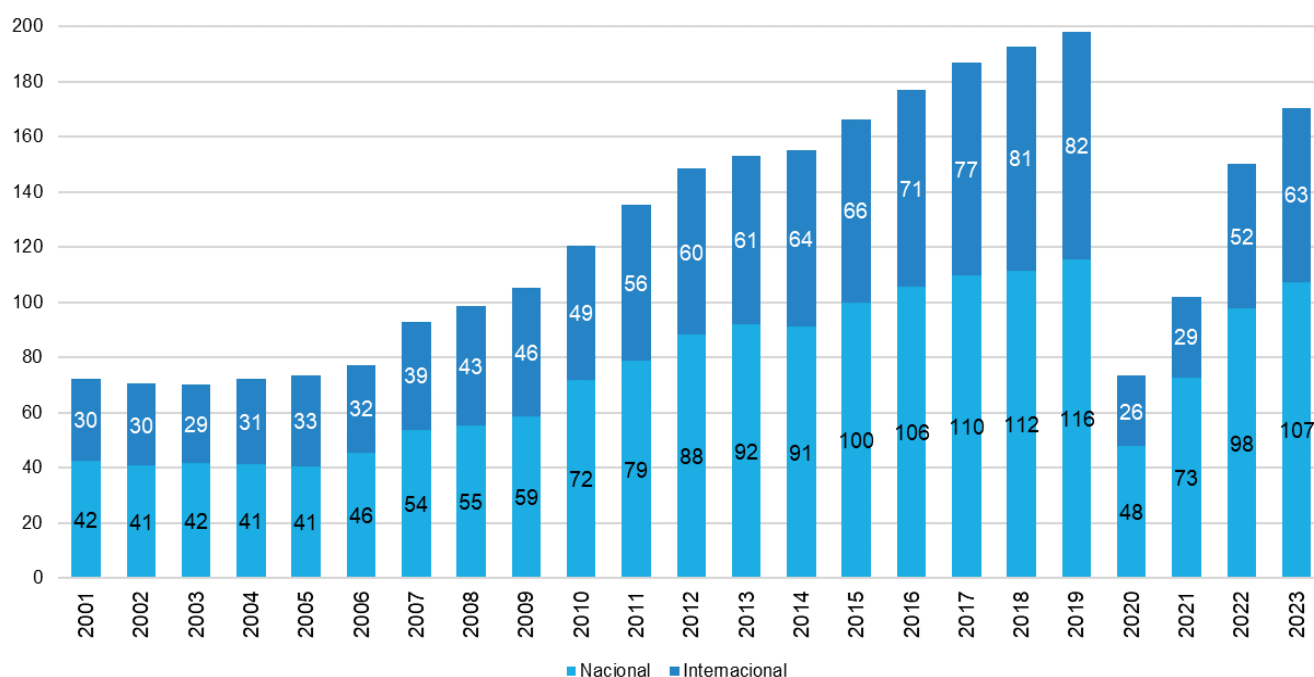


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.1.3. Tráfico de aeronaves

57. Con relación a las operaciones aéreas, tanto de aterrizaje como de despegue, durante el año 2023 el AIJCh concentró alrededor de 170 515 operaciones, esto es, un incremento de 13,7% respecto de lo observado en el año 2022; sin embargo, cifra aún inferior (en -13,8%) a lo registrado antes de la pandemia (2019). Las operaciones nacionales representaron el 63,0% (107 361 operaciones), mostrando un incremento de 9,8% con relación a lo registrado en el año previo. De otro lado, las operaciones internacionales tuvieron una participación de 37,0% (63 154 operaciones), mostrando un incremento de 21,1% con relación a lo registrado en el año previo.

**Gráfico 8: Evolución del tráfico de aeronaves en el AIJCh, período 2001-2023
(en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)**

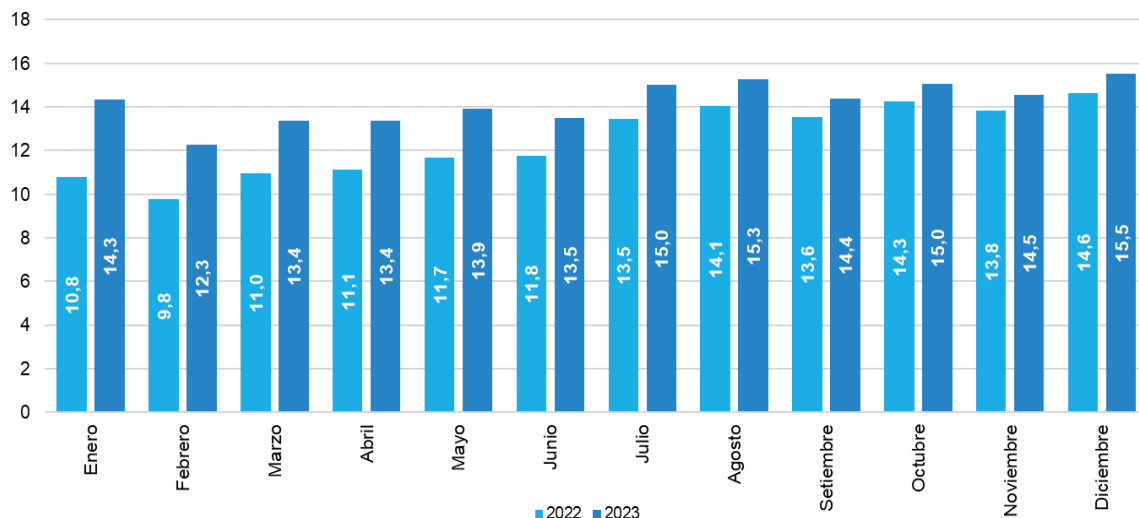


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

58. Por otro lado, con respecto a la evolución mensual de las operaciones durante el 2023, se observó que en todos los meses el movimiento de aeronaves fue mayor a lo registrado en el año previo; en particular, las mayores operaciones se registraron durante los meses de julio-diciembre con más de catorce mil operaciones por mes.

**Gráfico 9: Evolución del tráfico mensual de aeronaves en el AIJCh, años 2022-2023
(en miles de operaciones de aterrizaje o despegue)**

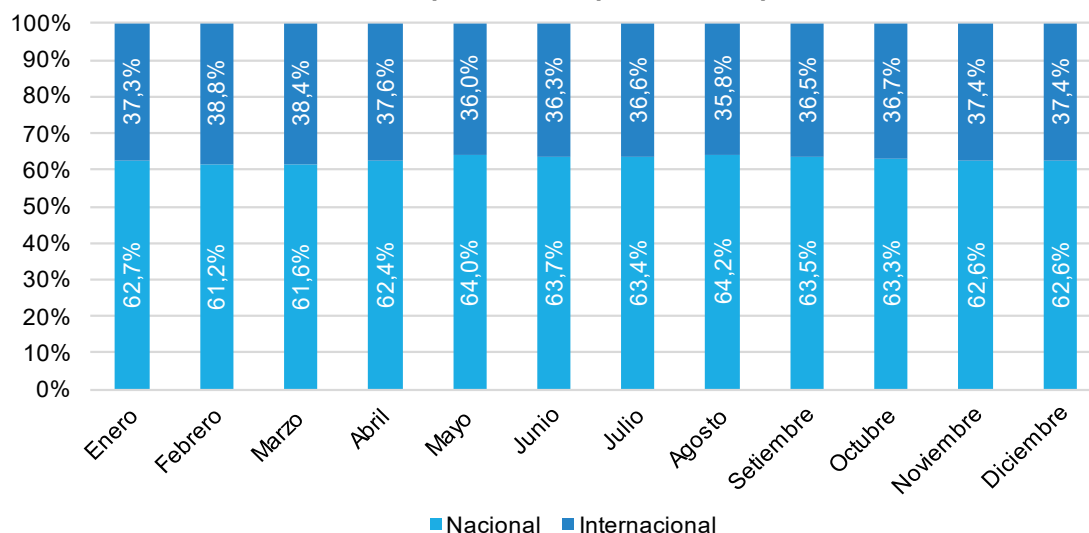


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. Asimismo, tal como se señaló anteriormente, las rutas nacionales ocupan la mayor participación en los vuelos, con tasas superiores al 61%; destacándose que, la mayor proporción de vuelos nacionales se observó en los meses de mayo, agosto, junio y setiembre, con tasas desde 63,5% hasta 64,0%; mientras que, la menor participación se observó en el mes de febrero con el 61,2% del tráfico total de aeronaves.

Gráfico 10: Evolución de la composición de las operaciones mensuales en el AIJCh, año 2023 (en términos porcentuales)

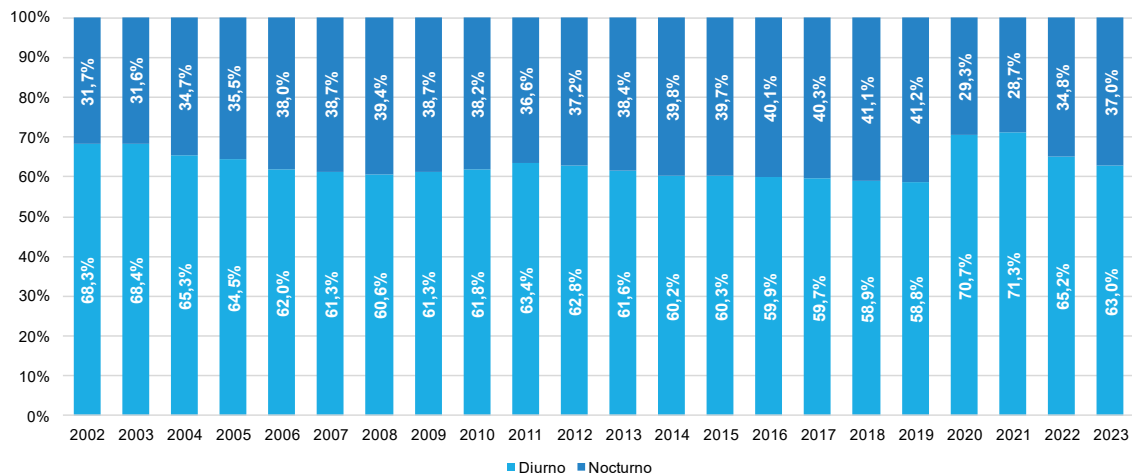


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. 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 2023 estas operaciones alcanzaron una participación de 37,0%; sin embargo, aún no supera los niveles prepandemia (41,2%). Asimismo, durante el año 2023 las operaciones diurnas (con el 63,0% de las operaciones) se encontraron compuestas en su mayoría por vuelos nacionales (72,1%), mientras que, en el caso de las operaciones nocturnas, se observó una mayor presencia de vuelos internacionales (51,0%).

Gráfico 11: Evolución de la composición de las operaciones diurno/nocturno en el AIJCh, periodo 2002 - 2023 (en términos porcentuales)

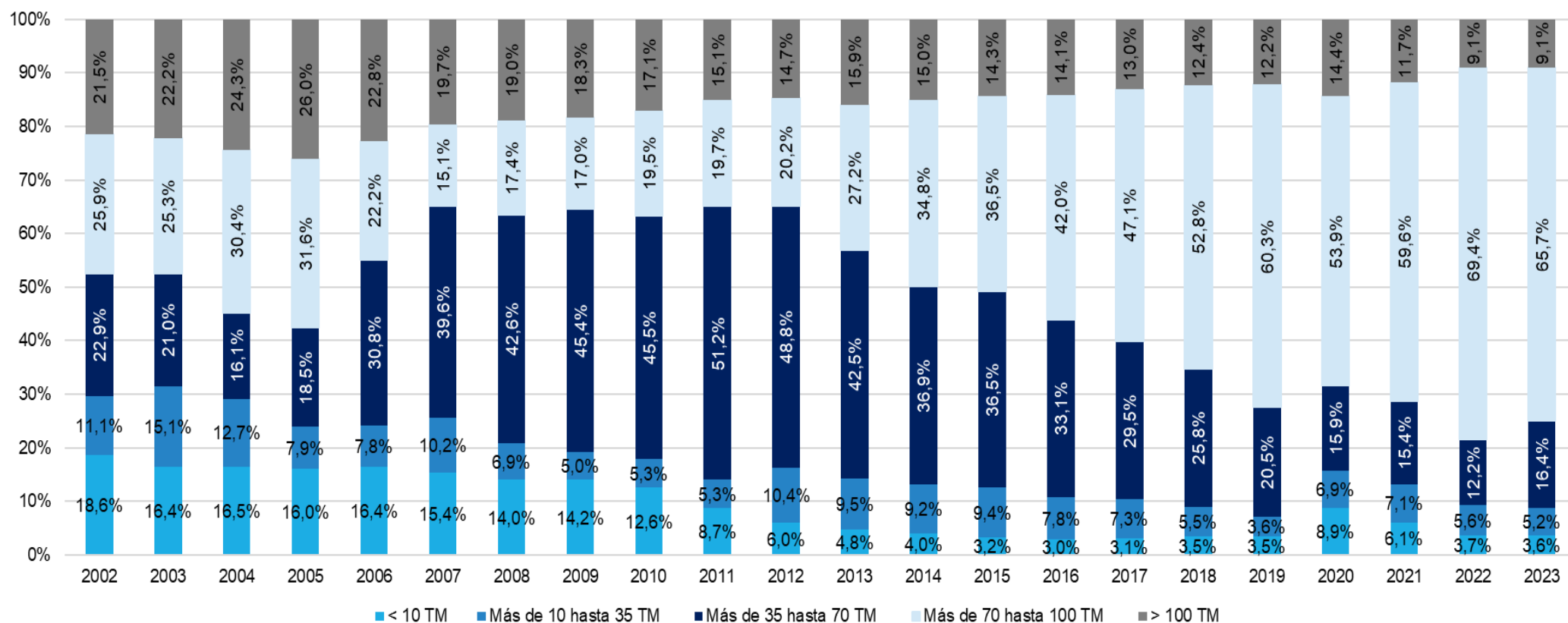


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. 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 65,7% de las operaciones totales en el AIJCh en el año 2023, 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 16,4% que han conformado en el 2023.

Gráfico 12: Evolución de la composición de las operaciones en el AIJCh según el rango de PMD, periodo 2002 - 2023 (en términos porcentuales)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Otros servicios prestados por LAP

62. 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

63. 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.
64. 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.
65. 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.
66. 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 conlleven a costos mínimos o eficientes, precios de factores de producción que reflejen sus costos de oportunidad, entre otros.

67. 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.
68. 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 $RPI - X$.
69. 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.
70. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de las Tarifas establecidas por el Concesionario durante el período 2013 – 2023. 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 2013-2023 (en USD, sin IGV)

Servicios aeroportuarios	Unidad de cobro	USD (no incluye IGV)										
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto												
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26,05	26,05	26,05	26,05	26,05	26,06	25,79	25,20	24,27	25,43	26,77
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	7,97	8,49	9,02	9,05	9,25	9,68	9,77	9,77	9,77	9,77	10,28
Aterrizaje / Despegue Internacional ^a												
Hasta 10 TM	Por operación	35,26	35,26	35,26	35,26	35,26	36,3	35,54	34,29	32,58	33,72	34,08
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	4,82
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	5,82
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	6,11
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	6,40
Aterrizaje / Despegue Nacional ^a												
Hasta 10 TM	Por operación	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6	14	13,71	13,23	12,58	13,02	13,16
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	1,91
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	2,31
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	2,48
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	2,56
Estacionamiento de Aeronaves Internacional ^b												
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	3,53	3,53	3,53	3,53	3,53	3,63	3,55	3,43	3,26	3,37	3,41
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	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	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	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	0,64
Estacionamiento de Aeronaves Nacional ^b												
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,4	1,37	1,32	1,26	1,30	1,32
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,19	0,18	0,19	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	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	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	0,26
Puentes de Embarque												
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	137,55
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	45,85
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0,0260	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0237	0,0235	0,0232	0,0227	0,0235	0,0244

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.

71. En el caso de las tarifas de la canasta de servicios a los pasajeros, la tarifa de TUUA nacional, luego de cuatro años, incrementó en 5,21% (pasando de USD 9,77 a USD 10,28), mientras que la tarifa de TUUA internacional aumentó en 5,26% (pasando de USD 25,43 en 2022 a USD 26,77 en 2023).
72. 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 2023 fue de +5,26% (RPI-X = 8,52% - 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 +3,85% (RPI-X = 7,11% - 3,26%).

73. Así, las tarifas de aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves presentaron incrementos de entre 0,9% y 1,6%, en función al rango o categoría de cobro, en tanto que la tarifa por uso de puentes de embarque presentó un incremento de 8,6% respecto del monto cobrado en el 2022.
74. Por su parte, la tarifa por uso de instalaciones de carga aérea registró en el 2023 un incremento de 3,83% respecto de lo cobrado en el año 2022, pasando de USD 0,0235 a USD 0,0244. 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

75. 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
76. 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.³⁶
77. 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.
78. 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.

³⁶ 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.

79. 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 esenciales³⁷, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente.
80. 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)

81. 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.
82. 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 2023 (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.

83. 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 2023.

³⁷ Con excepción del servicio de rampa de terceros, en cuyo caso el acceso se otorgó a través de un mecanismo de subasta.

Cuadro 8: Autoservicio de rampa. Cargo de acceso mensual por tipo de aeronaves, año 2023 (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	164,07
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

84. 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
85. Así, a solicitud de los usuarios intermedios, a través de las Resoluciones de Consejo Directivo N° 046-2022-CD-OSITRAN³⁸, 038-2022-CD-OSITRAN³⁹, 047-2022-CD-OSITRAN⁴⁰, 037-2019-CD-OSITRAN⁴¹ 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.

³⁸ 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.

³⁹ 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.

⁴⁰ 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.

⁴¹ 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	2022-2023
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 ² /mes	32,09	32,91	27,91	36,49
Alquiler de oficinas operativas (área gris)	Por m ² /mes	21,13	21	19,81	23,42
Alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado	Por m ² /mes	4,04	7,09	7,45	7,45
Sistema de inspección de equipaje en bodega o sistema HBS ^{1/}	Por pasajero que factura equipaje en salidas y transferencia	-	-	0,07	0,07

^{1/} 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

86. 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.
87. 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^{42,43} y N° 040-2022-CD-OSITRAN⁴⁴, 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	2022-2023
Almacén	Por m ² /mes	2,2	5,42	6,92	7,17
Oficinas	Por m ² /mes	3,68	9,04	4,34	11,95
Talleres	Por m ² /mes	2,3	5,66	4,15	7,49
Oficinas ejecutivas	Por m ² /mes	-	-	-	43,47
Almacén ejecutivo	Por m ² /mes	-	-	-	11,22

Fuente: Resoluciones de Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

⁴² 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.

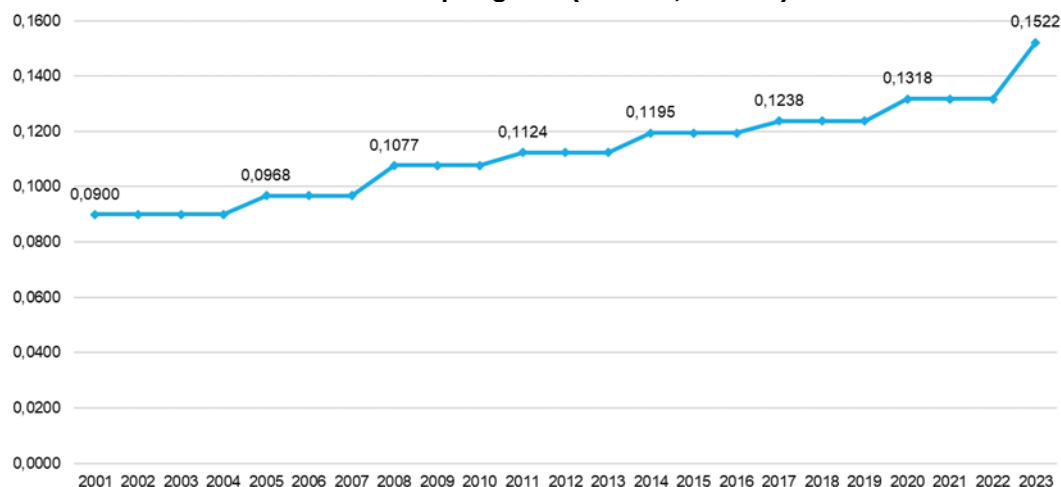
⁴³ Cabe precisar que en el 2022 se emitió por primera vez mandato de acceso por áreas de mantenimiento ejecutivo, áreas de mantenimiento con características superiores a las áreas de mantenimiento "clásico".

⁴⁴ 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

88. 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 Cierre⁴⁵.
89. Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 010-2005-CD-OSITRAN⁴⁶, 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.
90. Posteriormente, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2008-CD-OSITRAN⁴⁷, Resolución de Gerencia General N° 019-2011-GG-OSITRAN⁴⁸, Resolución de Gerencia General N° 012-2014-GG-OSITRAN⁴⁹, Resolución de Gerencia General N° 019-2017-GG-OSITRAN⁵⁰, Resolución de Gerencia General N° 027-2020-CD-OSITRAN y Resolución de Gerencia General N° 024-2023-GG-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, 2020-2022 y 2023-2025, 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.

⁴⁵ 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.

⁴⁶ De fecha 17 de febrero de 2005, sustentada en el Informe N° 004-2005-GRE-GAL-OSITRAN.

⁴⁷ De fecha 28 de enero de 2008, sustentada en el Informe N° 003-2008-GRE-OSITRAN.

⁴⁸ De fecha 25 de febrero de 2011, sustentada en el Informe N° 003-2011-GRE-GAL-OSITRAN.

⁴⁹ De fecha 3 de febrero de 2014, sustentada en el Informe N° 003-2014-GRE-GAJ-OSITRAN.

⁵⁰ 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

91. 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 terceros⁵¹. 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.
92. 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.
93. 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-OSITRAN⁵², 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.
94. 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 – 2023. 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.

⁵¹ 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.

⁵² 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 2012-2023 (en soles, incluido IGV)

Unidad de cobro	2012	2013	2014	2015	2016-2023
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.

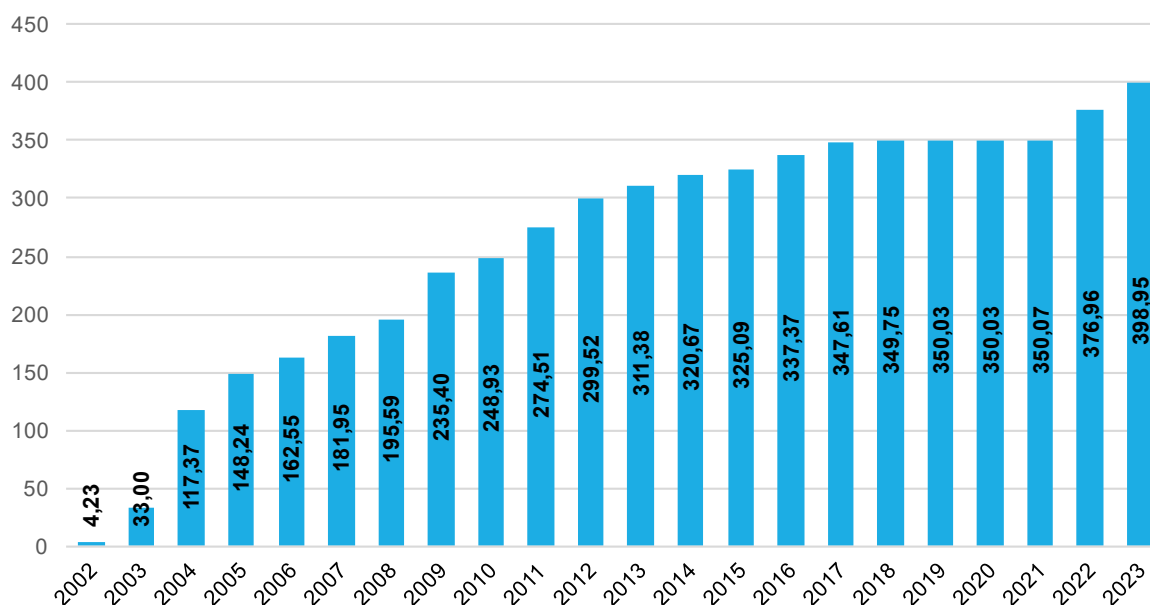
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO

V.1. Inversiones

95. 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.
96. 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.
97. Al 31 de diciembre de 2023, se ha registrado un avance de 22,97% 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 398,95 millones, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico 14: Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2023 (en millones de USD, incluido IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

98. En resumen, entre los años 2002 y 2023, 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 Concesión⁵³, 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 168,45 millones entre los años 2010 y 2023, 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.

99. 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

100. 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.

101. 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 2023, 4 se encuentran culminados, 2 culminados en levantamiento de observaciones, 1 en ejecución y 1 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, en levantamiento de observaciones** por el cambio de vidrios del fanal de la Torre). - 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 (Culminado, 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 ya se encuentran culminadas.

⁵³ 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. Se viene ejecutando bajo la modalidad fast track la obra e Ingeniería Definitiva, habiéndose realizado trabajos de las estructuras del Edificio Procesador, Diques y otros elementos conexos, así como se ha llevado a cabo la procura del equipamiento del nuevo Terminal; asimismo, se continúa trabajando con movimiento de tierras y pavimentación en las diversas Plataformas y Calles de Rodaje de conexión.
 - vi. Se encuentra en la fase de estudio la **Rehabilitación de la actual Pista de Aterrizaje y Despegue**.
102. Habiéndose superado la propuesta de operación con dos terminales (actual y nuevo) por parte del Concesionario, LAP mediante Carta C-LAP-GRAP-2022-0095 del 6 de julio de 2022 comunicó que retomará la propuesta de operar el AIJC 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 30/11/2022, el cual se superó las demoras en la ejecución de la ingeniería y construcción de algunas especialidades del Nuevo Terminal.
103. Asimismo, la demora en la procura de las Luces de Borde de Calle de Rodaje por parte del Concesionario, generaron atrasos para la culminación de la obra. Esto se debió a la interpretación por parte del Concesionario de no incluir en los alcances del paquete WP 2.2 – Construcción del Lado Aire (incluye la segunda pista) la colocación de las Luces de Borde de Calle de Rodaje, que, si bien estas no son exigibles en la norma aeroportuaria, son mandatorio por acuerdo de las Partes, según el numeral 1.16 de los Requisitos Técnicos Mínimos.
104. 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 AIJC, 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 2023⁵⁴. 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.
105. Asimismo, es necesario la toma de acciones que el Concedente viene implementando para la construcción del Puente Santa Rosa y Vías de Conexión, teniendo en cuenta que este será el acceso al nuevo Terminal de Pasajeros del AIJC.

V.2. Transferencias al Sector Público

Retribución al Estado

106. 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

⁵⁴ 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.

Consumidor de los Estados Unidos de América publicado por la Oficina de Estadísticas Laborales.

107. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2023, la retribución al Estado pagada en el 2023 y 2022 asciende aproximadamente a USD 202,0 millones y USD 104,5 millones, respectivamente. Sin embargo, la retribución al Estado devengada en los años 2023 y 2022 asciende a USD 146,2 millones y USD 121,4 millones, respectivamente.

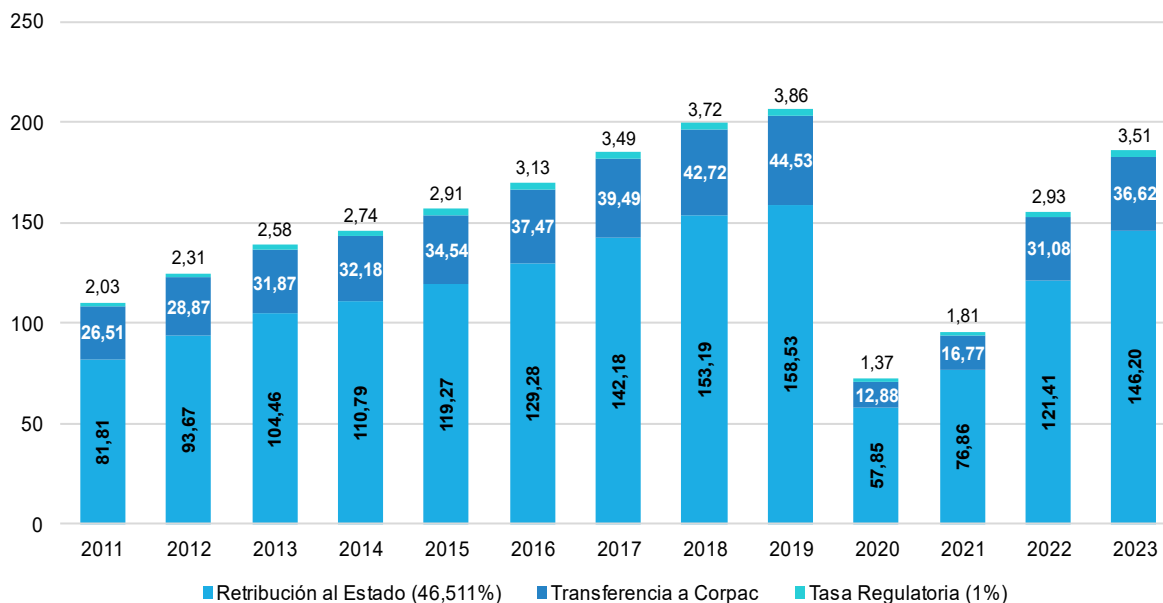
Aporte por Regulación

108. 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 2023, dicho pago ascendió a USD 3,51 millones, monto superior en 19,8% respecto del monto desembolsado en el año 2022 y -9,0% menor a lo registrado en el 2019 (3,86 millones).

Transferencias a CORPAC

109. 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.
110. 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.
111. De acuerdo con los Estados Financieros Auditados del ejercicio 2023, las transferencias a CORPAC durante los años 2023 y 2022 ascienden aproximadamente a USD 42,9 millones y USD 35,8 millones, respectivamente; mientras que la retribución a CORPAC devengada durante los años 2023 y 2022 asciende aproximadamente a USD 36,6 millones y USD 31,1 millones, respectivamente.

**Gráfico 15: Evolución de las transferencias al Estado Peruano, periodo 2011-2023
(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

112. El Anexo 3 del Contrato de Concesión dispone que las operaciones principales y no principales del AIJCh deben ser llevadas a cabo de acuerdo con los 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 2023

PROCESO		NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
CHECK IN				
Volaris	Tiempo máximo espera (min)	20	51	No Cumple
KLM Royal Dutch Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	30	No Cumple
Spirit Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	30	No Cumple
United Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	19	Cumple
Star Perú	Tiempo máximo espera (min)	20	16	Cumple
Sky Airline	Tiempo máximo espera (min)	20	15	Cumple
LATAM Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	19	Cumple
Copa Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	37	No Cumple
Delta Airlines	Tiempo máximo espera (min)	20	33	No Cumple
CONTROL PASAPORTE SALIDAS				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	82	No Cumple
CONTROL DE SEGURIDAD INTERNACIONAL				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	29	No Cumple
CONTROL DE SEGURIDAD DOMÉSTICO				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	8	Cumple
CONTROL DE PASAPORTES LLEGADAS				
Tiempo máximo de espera	Tiempo máximo espera (min)	10	12	No Cumple
RECOJO DE EQUIPAJE DOMÉSTICO:				
Tiempo primera maleta-primer pasajero	Tiempo máximo espera (min)	0	16	No Cumple
Tiempo primera maleta-última maleta	Tiempo máximo espera (min)	15	6	Cumple
RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL - FUSELAJE ANGOSTO				
Tiempo primera maleta-primer pasajero	Tiempo máximo espera (min)	0	22	No Cumple
Tiempo primera maleta-última maleta	Tiempo máximo espera (min)	25	8	Cumple
RECOJO DE EQUIPAJE INTERNACIONAL - FUSELAJE ANCHO				
Tiempo primera maleta-primer pasajero	Tiempo máximo espera (min)	0	3	No Cumple
Tiempo primera maleta-última maleta	Tiempo máximo espera (min)	25	47	No Cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

113. Como se observa en el cuadro anterior, en la medición del año 2023, de los diecinueve (19) niveles de servicios evaluados, solo se han logrado cumplir siete (7), los cuales incluyen los procesos de *Check in* de las aerolíneas United Airlines, Star Perú, Sky Airline, y LATAM Airlines. Asimismo, se incluyen los servicios de *Control de Seguridad Doméstico*, *Recojo de Equipaje Doméstico* (Tiempo primera maleta – última maleta) y *Recojo de Equipaje Internacional – Fuselaje Angosto* (Tiempo primera maleta – última maleta)⁵⁵.

VI.1.2. Encuestas de satisfacción de usuarios

114. De conformidad con el numeral 4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, el Concesionario realiza semestralmente encuestas entre los pasajeros, visitantes y demás usuarios del AIJCh, a fin de establecer el grado de satisfacción de estos por los servicios que se prestan. A continuación, se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Pasajeros y del Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionarios en el AIJCh, realizado por LAP, a través de la empresa IPSOS Perú, sobre los niveles de satisfacción del usuario realizada en el año 2023.

⁵⁵ 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.

- Pasajeros y acompañantes

115. La encuesta se aplicó sobre una muestra de 385 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.
116. 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 91%.

Cuadro 13: Nivel de satisfacción general de pasajeros con el AIJCh, por segmentos, año 2023

Nivel de satisfacción con:	Medición 2023-II		
	Top Two Box %	Media	Base
Salidas Nacionales	81	4,0	385
Salidas Internacionales	85	4,2	385
Llegadas Internacionales	87	4,3	385
Llegadas Nacionales	89	4,2	385
Pasajeros en tránsito	91	4,4	385

Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJCh. Enero 2024.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. 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 14%, sugirieron ampliar/modernizar la infraestructura del aeropuerto y el 12% en mejoras en atención/servicio. En el siguiente gráfico se presentan las principales sugerencias a nivel general y por segmento.

Gráfico 16: Principales sugerencias de pasajeros indicadas en la encuesta de satisfacción, año 2023

De manera declarada aproximadamente 1 de cada 2 acompañantes indica que no tiene alguna sugerencia respecto a la atención o instalaciones del Aeropuerto Jorge Chávez.

SUGERENCIAS
ACOMPañANTES

	Total
MEJORAS EN LA INFRAESTRUCTURA	14%
Más asientos / mejorar los asientos	3%
Ampliar el estacionamiento	3%
MEJORAS EN ATENCIÓN / SERVICIO	12%
Contar con más personal	5%
Mejorar en la información / orientación	3%
SEÑALÉTICA / PANELES INFORMATIVOS	10%
Contar con pantallas grandes / mejorar las pantallas	4%
Mejorar la señalización de la playa de estacionamiento	1%
Mejorar la señalización / más señalización	1%
MÁS ORDEN / MEJORAR EL ORDEN	7%
Mas orden (en general)	3%
Mas orden en el estacionamiento	1%
ACCESO / ACCESIBILIDAD	5%
Mejorar el tráfico dentro/ fuera del aeropuerto	3%
Mejorar las vías de acceso libre	2%



© Ipsos | LAP



Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros en el AIJCh. Enero 2024.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Aerolíneas y concesionarios

118. La encuesta también se aplicó sobre las aerolíneas comerciales nacionales e internacionales (24), aerolíneas cargueras (7), servicios en plataforma (14), concesionarios comerciales (51), siendo un total de 96 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.
119. 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 2023

Segmento	Medición 2023-II		
	Top Two Box %	Media	Base
Aerolíneas Comerciales Nacionales	58	3,3	3
Aerolíneas Comerciales Internacionales	70	3,9	21
Servicios en Plataforma	63	3,7	14
Aerolíneas Cargueras	57	3,5	7
Concesionarios Comerciales	75	4,0	51

Fuente: Estudio de Satisfacción de Aerolíneas y Concesionario. Enero 2024.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

120. 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

con la administración de LAP. Así, por ejemplo, con relación a los servicios de concesionarios comerciales, se obtuvo una calificación de 75%.

121. Las principales conclusiones que se desprenden del estudio aplicado a aerolíneas y concesionarios son los siguientes:
- Solo el segmento de aerolíneas comerciales internacionales alcanzó su objetivo de satisfacción (67%), los demás obtienen resultados similares a la medición anterior aún por debajo de la meta.
 - Las aerolíneas comerciales, tanto nacionales como internacionales, y los servicios en plataforma valoran más los aspectos del personal operativo de LAP. Por otro lado, las aerolíneas cargueras indican mayor satisfacción con las facilidades en la zona de carga y los clientes comerciales se sienten más satisfechos con los servicios ofrecidos por LAP.
 - Finalmente, respecto a las oportunidades de mejora, la principal mejora debe estar enfocada en la gestión y coordinación de expedientes técnicos y debe realizarse para las aerolíneas comerciales, los servicios en plataforma y los clientes comerciales.
 - El principal medio de comunicación de LAP por el cual se enteran de las noticias o comunicados es el mail.

VI.2. Reclamos

122. De acuerdo con la información del Registro mensual de Reclamos enviado por LAP, durante el año 2023 se presentaron 516 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa una disminución de 21,6% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Por lo tanto, el indicador de número de reclamos por cada mil pasajeros disminuyó de 0,035 reclamos en el 2022 a 0,024 reclamos en el 2023. Del total de reclamos presentados, el 33,9% estuvo asociado a daños y pérdidas en perjuicio de los usuarios, el 16,7% estuvo asociado a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios; mientras que, el 7,8% estuvo referido a la información proporcionada a los usuarios al acceso a la infraestructura y el 3,1% en acceso a la infraestructura.

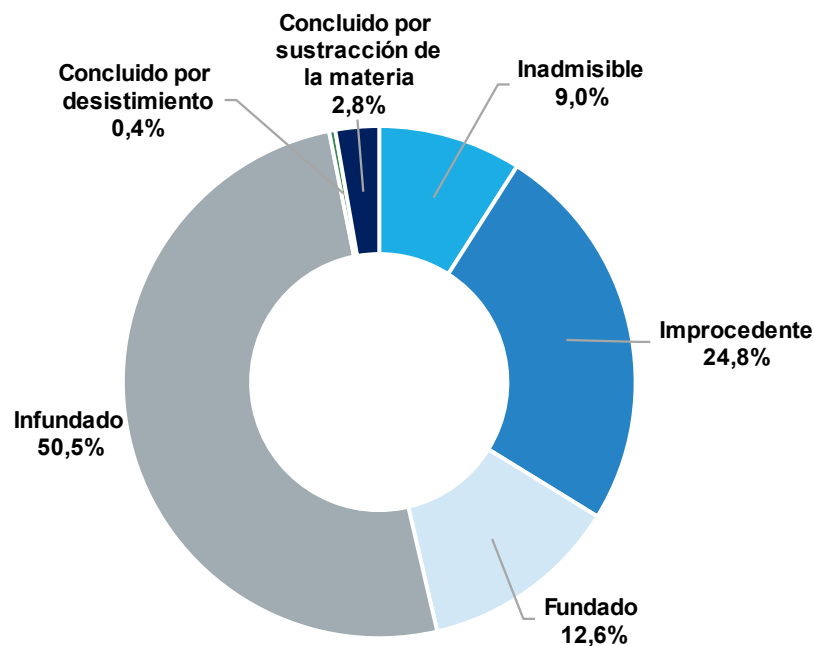
Cuadro 15: Porcentaje de reclamos presentados, según materia, año 2023

Materia	Reclamos	Participación
Calidad y oportuna prestación del servicio	175	33,9%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	86	16,7%
Acceso a la infraestructura	16	3,1%
Información proporcionada a los usuarios	40	7,8%
Otros	199	38,6%
Total	516	100%

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

123. En cuanto a los reclamos resueltos, en el año 2023 se registraron 509, de los cuales el 50,5% se tipificaron como infundados, el 24,8% como improcedentes, el 9,0% como inadmisibles, el 2,8% concluidos por sustracción de la materia; y solamente fundados el 12,6% (64).

**Gráfico 17: Tipificación de los reclamos resueltos, año 2023
(en porcentajes)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

124. Cabe mencionar que, del total de reclamos resueltos declarados fundados en el 2023, la mayor parte estuvieron relacionados con calidad y la oportuna prestación del servicio, los cuales representaron el 45,3%; y, en segundo lugar, se encontraron los reclamos relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (43,8%).

VI.3. Sanciones

125. 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 Sanciones⁵⁶ del Ositrán.
126. Al respecto, durante el año 2023 no se impuso ninguna amonestación al Concesionario, este resultado muestra una mejora con relación al año previo, donde se le impuso una sanción a LAP.

VI.4. Penalidades

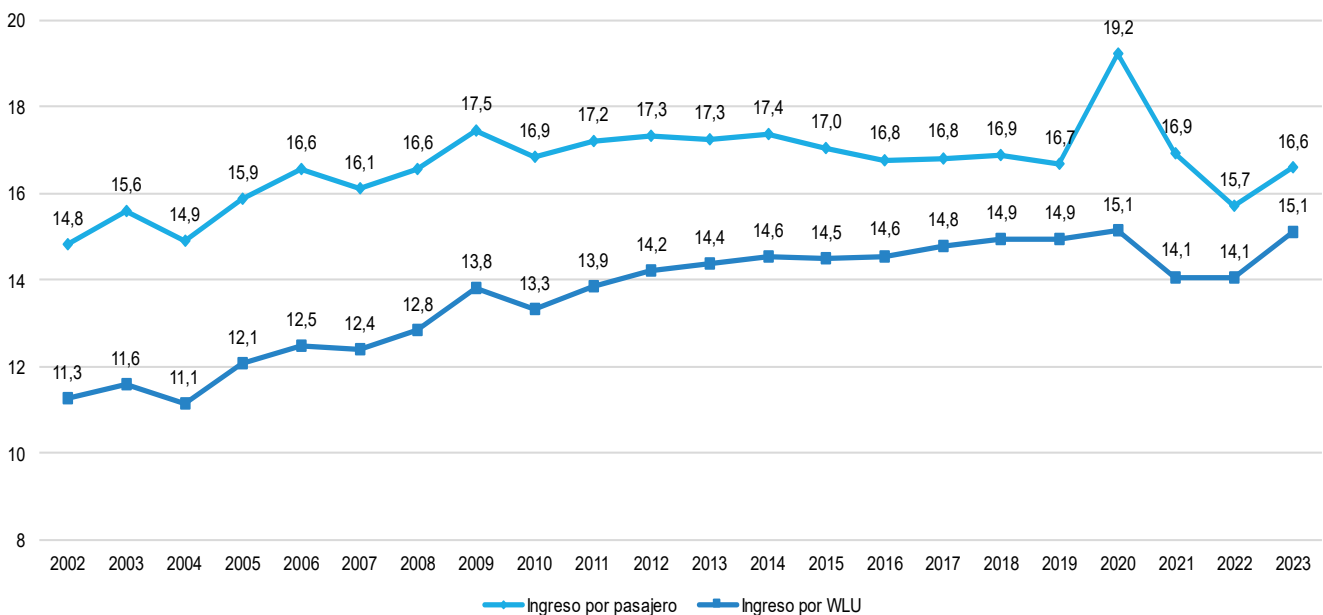
127. Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (MTC) por los incumplimientos contractuales en que incurra el Concesionario. Estas penalidades están establecidas en cada Contrato de Concesión bajo el ámbito del Ositrán, y se aplican conforme el procedimiento establecido en el mismo, 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.
128. Cabe mencionar que, durante el año 2023 tampoco se le impuso penalidades a LAP, mostrando un resultado similar al registrado en el año 2021 y 2022.

⁵⁶ 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.

VII. DESEMPEÑO COMERCIAL DEL CONCESIONARIO

129. Durante el año 2023, el ingreso operativo por pasajero en el AIJCh, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario, alcanzó un nivel de USD 16,6, cifra superior a la observada el año anterior (5,7%). Por su parte, los ingresos por WLU⁵⁷ registraron un nivel de USD 15,1 cifra superior en 7,3% con respecto al 2022.
130. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del ingreso promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2002 – 2023. Al respecto, nótese que la evolución que viene mostrando el ingreso promedio durante los últimos años, a excepción del 2020, empieza a situarse en torno a un nivel estacionario, en comparación a la tendencia creciente observada durante los primeros años de la concesión, lo cual se encuentra relacionado a la capacidad, cada vez más limitada, del actual terminal del AIJCh.

Gráfico 18: Ingreso promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2023 (en USD)

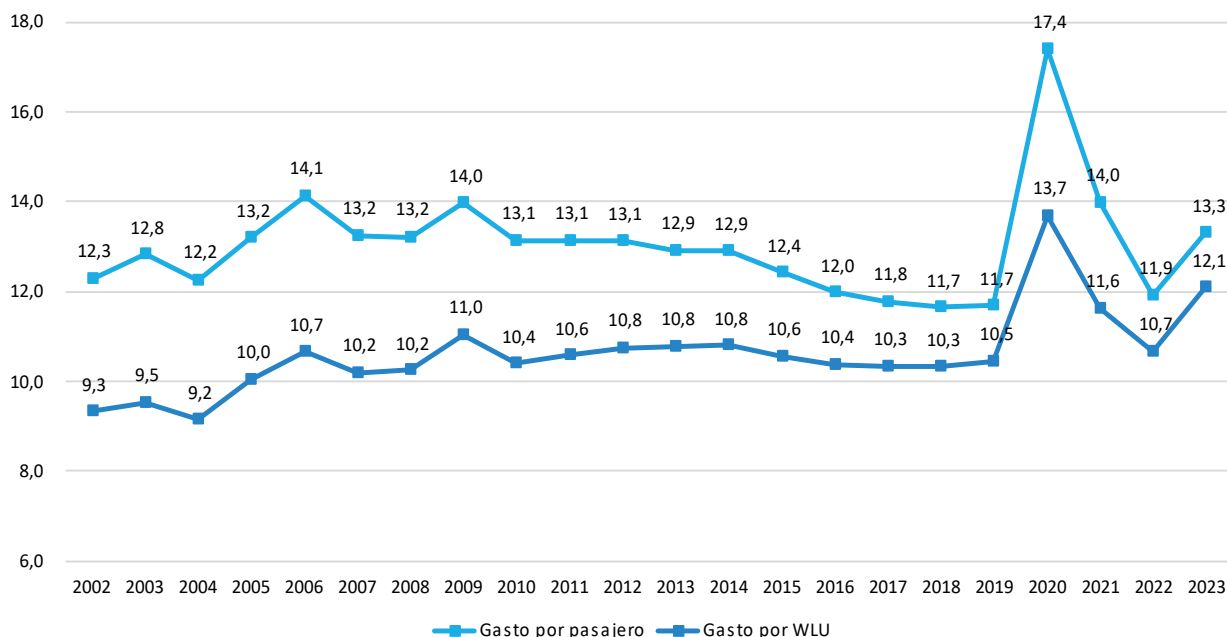


Fuente: Declaración Estadística del Ositrán, Estados Financieros de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

131. Por su parte, el costo operativo total por pasajero (sin considerar gastos financieros) durante el año 2023 ascendió a USD 13,4 cifra superior (12,3%) a la registrada en el año anterior. Del mismo modo, el costo por WLU alcanzó los USD 12,2 cifra que representó un aumento de 14,0% respecto del año anterior. Este comportamiento es atribuible a la variación de los gastos ejecutados por el concesionario, los cuales se incrementaron en 28,1% con relación al año anterior.
132. En el siguiente gráfico se detalla la evolución histórica del costo promedio por pasajero y por WLU, correspondiente al período 2002 – 2023. 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. En el 2023, observamos que, inicia una tendencia creciente, debido al incremento significativo del gasto total y el incremento moderado del tráfico de pasajeros y WLU.

⁵⁷ Weight Load Unit, medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre la carga y los pasajeros: 100 kg = 1 pasajero.

**Gráfico 19: Costo promedio por pasajero y por WLU, período 2002-2023
(en USD)**



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

133. En suma, durante el año 2023, 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

134. El estado de resultados de LAP muestra que en el ejercicio 2023 los ingresos brutos totales ascendieron a USD 856,4 millones, lo que representa un incremento de USD 235,0 millones (37,8%) 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 2023, los ingresos de operación ascendieron a USD 352,9 millones, lo que representa un incremento de USD 60,3 millones (20,6%) con respecto al ejercicio 2022. Por su parte, los ingresos por construcción ascendieron a USD 503,5 millones, representando el 58,8% de los ingresos de operación de dicho periodo, estos ingresos muestran un incremento de USD 174,8 millones (53,2%) con respecto al ejercicio 2022. Estos ingresos corresponden a las inversiones ejecutadas por la sociedad concesionaria en el ejercicio 2023, 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 2023.
135. Por otro lado, con respecto a la retribución al Estado Peruano, en el ejercicio 2023, esta ascendió a USD 146,2 millones, representando el 41,4% de los ingresos de operación de la concesión, y

mostrando un incremento de USD 24,8 millones (20,4%) con respecto al ejercicio 2022. Dicho incremento se explica por los mayores ingresos de operación de la concesión. En cuanto a la retribución a CORPAC, en el ejercicio 2023, esta ascendió a USD 36,6 millones, representando el 10,4% de los ingresos de operación de la concesión y un incremento de USD 5,5 millones (17,8%) con respecto al ejercicio 2022. Dicho incremento se explica también por los mayores ingresos de operación de la concesión.

136. Los gastos operativos, en el ejercicio 2023, ascendieron a USD 88,8 millones, representando el 25,2% de los ingresos de operación y un incremento de USD 27,0 millones (43,8%) con respecto al ejercicio 2022. Los gastos generales, en el ejercicio 2023, ascendieron a USD 11,9 millones, representando el 3,4% de los ingresos de operación, así como un incremento de USD 4,5 millones (60,7%) con respecto al ejercicio 2022. 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 19,7%, al pasar de 725 empleados en el ejercicio 2022 a 868 en el ejercicio 2023, este incremento es explicado por el proyecto de expansión.
137. Como resultado de los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2023, la utilidad de operación ascendió a USD 69,4 millones, lo cual representa el 19,7% de los ingresos de operación y supone una reducción de USD 1,6 millones (2,3%) con respecto al ejercicio 2022.
138. Con relación a los ingresos financieros, en el ejercicio 2023, estos ascendieron a USD 2,6 millones, lo cual representa el 0,7% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 0,5 millones (24,5%) con respecto al ejercicio 2022. Por su parte, los gastos financieros se han mantenido alrededor de USD 18,8 millones lo cual representa el 5,3% de los ingresos de operación. Por otro lado, en cuanto a la diferencia de cambio neta, la empresa registró en el ejercicio 2023 una ganancia neta de alrededor de USD 34 000.
139. Considerando lo anterior, la utilidad neta en el ejercicio 2023 ascendió a USD 49,4 millones, lo cual representa el 14,0% de los ingresos de operación de dicho ejercicio y supone una disminución de USD 7,9 millones (13,8%) con respecto al ejercicio 2022.

Cuadro 16: Estado de Resultados de LAP, periodo 2021 – 2023 (en miles de USD)

	2019	2020	2021	2022	2023
Ingresos de operación	388 458	135 490	183 205	292 660	352 913
Ingresos por construcción	99 571	109 274	225 087	328 728	503 504
Ingresos brutos totales	488 029	244 764	408 292	621 388	856 417
Retribución por concesión al Estado Peruano	158 531	57 851	76 860	121 406	146 201
Retribución a Corpac	44 529	12 881	16 771	31 081	36 618
Costo de los ingresos por construcción	99 571	109 274	225 087	328 728	503 504
Total ingresos netos	185 398	64 758	89 574	140 173	170 094
Gastos operativos	57 988	43 965	49 693	61 728	88 772
Gastos generales	10 833	7 771	8 105	7 406	11 904
Utilidad de operación	116 577	13 022	31 776	71 039	69 418
Gastos financieros	566	203	61	61	18 766
Ingresos financieros	4 743	1 263	260	2 091	2 604
Diferencia de cambio	412	-1 531	-1 043	241	34
Otros, neto	-17	-34	-6	360	-932
Utilidad antes de impuesto a la renta	121 149	12 517	30 926	73 670	52 358
Impuesto a la renta	-26 813	-2 911	-6 704	-16 378	-11 744
Otros resultados integrales del año					8 770
Utilidad (pérdida) neta del año	94 336	9 606	24 222	57 292	49 384

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

140. Cabe remarcar que los mayores ingresos de operación en el ejercicio 2023 son explicados principalmente por el aumento del tráfico de pasajeros respecto del ejercicio 2022.

141. Como puede observarse en el siguiente cuadro, en el ejercicio 2023, los ingresos de operación ascendieron a USD 352,9 millones, de los cuales los ingresos Aeronáuticos ascendieron a USD 266,0 millones, representando el 75,4% de los ingresos operativos y un incremento de USD 40,7 millones (18,1%) con respecto al ejercicio 2022. Dentro de esta categoría de ingresos, la TUUA nacional e internacional asciende a USD 164,7 millones, lo cual representa el 46,7% de los ingresos operativos y supone un incremento de USD 25,6 millones (18,4%) con respecto al ejercicio 2022. Por otro lado, los ingresos Aeronáuticos por Aterrizaje y Despegue ascendieron a USD 33,7 millones, representando el 9,5% de los ingresos operativos, así como un incremento de USD 4,9 millones (17,1%) con respecto al ejercicio 2022.

Cuadro 17: Ingresos operativos de LAP, periodo 2019 – 2023 (en miles de USD)

	2019	2020	2021	2022	2023
Aeronáuticos					
TUUA nacional e internacional	165 974	48 886	72 630	139 074	164 665
Aterrizaje y despegue	44 683	15 460	19 008	28 745	33 668
Comisión por venta de combustible a aeronaves	28 536	10 665	15 299	22 118	29 078
Puentes de abordaje de pasajeros	17 634	9 108	16 427	18 427	20 575
Carga	6 364	4 412	4 973	5 130	9 348
Rampa	11 468	3 895	5 518	8 480	5 211
Estacionamiento de aeronaves	3 650	3 403	2 967	2 974	3 108
Otros	839	374	208	293	319
Sub total	279 148	96 203	137 030	225 241	265 972
Comerciales					
Duty free	26 854	7 375	9 027	12 490	20 221
Comidas y bebidas	13 446	3 721	4 033	8 590	12 098
Salones VIP	10 272	2 910	2 605	4 958	7 980
Retail	10 021	2 653	3 414	6 756	7 095
Estacionamiento vehicular	9 451	2 526	4 210	7 072	7 703
Publicidad	4 649	1 379	1 731	1 829	2 389
Transporte terrestre de pasajeros	3 533	1 044	1 346	2 190	2 572
Servicios financieros	2 321	658	668	1 420	1 603
Otros	9 337	4 418	5 338	6 960	7 755
Sub total	89 884	26 684	32 372	52 265	69 416
Aviación					
Almacenes	3 890	3 518	3 977	4 567	5 029
Alquileres	6 026	4 538	3 698	2 998	3 790
Catering	4 895	1 775	2 510	3 553	3 261
Otros servicios de aviación	3 412	2 372	2 477	2 833	4 181
Sub total	18 223	12 203	12 662	13 951	16 261
Otros ingresos	1 203	400	1 141	1 203	1 264
Total	388 458	135 490	183 205	292 660	352 913

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

142. Por su parte, en el ejercicio 2023, los ingresos comerciales ascendieron a USD 69,4 millones, representando el 19,7% de los ingresos de operación y un incremento de USD 17,2 millones (32,8%) con respecto al ejercicio 2022. Dentro de esta categoría de ingresos, los de *Duty free* ascendieron a USD 20,2 millones, lo cual representa el 5,7% de los ingresos de operación y supone un incremento de USD 7,7 millones (61,9%) con respecto al ejercicio 2022. El segundo tipo de ingreso en importancia es el servicio de Comidas y bebidas, el cual generó ingresos por USD 12,1 millones, representando el 3,4% de los ingresos de operación y un incremento de USD 3,5 millones (40,8%) con respecto al ejercicio 2022.

143. En cuanto a los ingresos de aviación, estos ascendieron a USD 16,3 millones en el ejercicio 2023, representando el 4,6% de los ingresos de operación y un incremento de USD 2,3 millones (16,6%) con respecto al ejercicio 2022. Estos ingresos han experimentado un menor incremento en comparación con los ingresos aeronáuticos y comerciales (18,1% y 32,8%, respectivamente). Dentro de esta categoría de ingresos, los generados por almacenes ascendieron a USD 5,0 millones, lo cual representa el 1,4% de los ingresos de operación y supone un incremento de alrededor de USD 462 000 (10,1%) con respecto al ejercicio 2022. El segundo tipo de ingreso en importancia es alquileres, el cual generó ingresos por USD 3,8 millones, representando el 1,1% de los ingresos de operación y un incremento de USD 792 000 (26,4%) con respecto al ejercicio 2022.
144. De otro lado, en lo referente al EBITDA⁵⁸ -indicador que brinda una estimación del flujo de caja operativo de la empresa-, en el ejercicio 2023 este ascendió a USD 96,2 millones, lo cual significa un aumento de USD 12,0 millones (14,3%) con respecto al ejercicio 2022, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 18: EBITDA de LAP, periodo 2019 – 2023
(En miles de USD)

	2019	2020	2021	2022	2023
Utilidad Operativa	116 577	13 022	31 776	71 039	69 418
Depreciación	1 845	2 262	2 414	2 523	2 660
Amortización	9 985	10 096	10 639	10 663	24 163
EBITDA	128 407	25 380	44 829	84 225	96 241

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

145. En conclusión, de la información analizada, es posible afirmar que en el ejercicio 2023 la empresa ha obtenido una utilidad neta de USD 49,4 millones, lo cual supone una reducción de USD 7,9 millones (13,8%) con respecto al ejercicio 2022. Esta disminución es explicada principalmente por un incremento en los costos de construcción, los cuales fueron USD 503,5 millones, un 53,2% más de lo registrado en el año previo.

VIII.1.2. Estado de Situación Financiera

146. El estado de situación financiera da cuenta que, en el ejercicio 2023, el activo total ascendió a USD 1 739,1 millones, lo cual supone un incremento de USD 547,2 millones (45,9%) con respecto al ejercicio 2022. Este crecimiento es explicado por un aumento de USD 480,8 millones (45,9%) del activo no corriente y un aumento de USD 66,3 millones (46,0%) del activo corriente.
147. Al respecto, el activo corriente en el ejercicio 2023 ascendió a USD 210,6 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 78,7 millones en el 2023, un 38,2% más a lo registrado en el ejercicio previo, con una participación del 4,5% del activo total. Mientras que, la cuenta otras cuentas por cobrar tuvo una participación del 6,6% del activo total, mostrando un incremento de USD 39,6 millones (53,3%) con relación a lo registrado en el 2022.
148. De otro lado, en el ejercicio 2023 el activo no corriente ascendió a USD 1 528,5 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 2023, ascendió a USD 1 511,4 millones, representando el 86,9% del activo total, lo cual significó un crecimiento de USD 518,8 millones (52,3%) con respecto al ejercicio 2022. 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, 2022 y 2023.

⁵⁸ EBITDA por sus siglas en inglés: Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization, es calculado como Utilidad Operativa más Depreciación y Amortización.

Cuadro 19: Estado de Situación Financiera de LAP, periodo 2019 – 2023
(en miles de USD)

ACTIVO	2019	2020	2021	2022	2023
Efectivo y equivalentes de efectivo	179 367	72 454	47 983	56 916	78 654
Cuentas por cobrar comerciales	14 828	8 410	8 447	8 520	13 338
Otras cuentas por cobrar	13 966	44 336	26 405	74 328	113 956
Existencias	1 219	1 166	1 741	1 861	1 789
Gastos pagados por anticipado	4 893	2 778	2 797	2 643	2 870
Total Activo Corriente	214 273	129 144	87 373	144 268	210 607
Otras cuentas por cobrar	4 031	3 988	3 489	2 423	
Gastos pagados por anticipado	1 587	1 470	31	126	
Equipo y unidades de transporte	13 133	14 616	14 543	13 809	13 883
Activos intangibles	358 580	459 355	674 227	992 611	1 511 408
Impuesto a la renta diferido	12 339	10 355	9 601	6 329	
Otros activos			4 600	32 309	3 159
Total Activo No Corriente	389 670	489 784	706 491	1 047 607	1 528 450
TOTAL ACTIVO	603 943	618 928	793 864	1 191 875	1 739 057
Cuentas por pagar comerciales	23 715	28 581	67 337	105 712	131 906
Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac	45 659	44 203	45 237	99 437	69 581
Imp., remunerac. y otras ctas. por pagar	21 693	2 456	8 769	28 551	11 160
Ingresos diferidos	5 636	4 512	3 339	2 104	1 742
Deuda a corto plazo			68 654	335 000	
Total Pasivo Corriente	96 703	79 752	193 336	570 804	214 389
Cuentas por pagar a Ositrán y Corpac			62 805	25 852	
Ingresos diferidos	3 411	1 171	66	270	
Préstamos y obligaciones		24 570			697 006
Pasivo por impuesto a las ganancias diferido					2 329
Total Pasivo No Corriente	3 411	25 741	62 871	26 122	699 335
TOTAL PASIVO	100 114	105 493	256 207	596 926	913 724
Capital social	67 016	67 016	67 016	67 016	248 016
Reservas					8 770
Resultados acumulados	436 813	446 419	470 641	527 933	568 547
TOTAL PATRIMONIO NETO	503 829	513 435	537 657	594 949	825 333
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	603 943	618 928	793 864	1 191 875	1 739 057

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

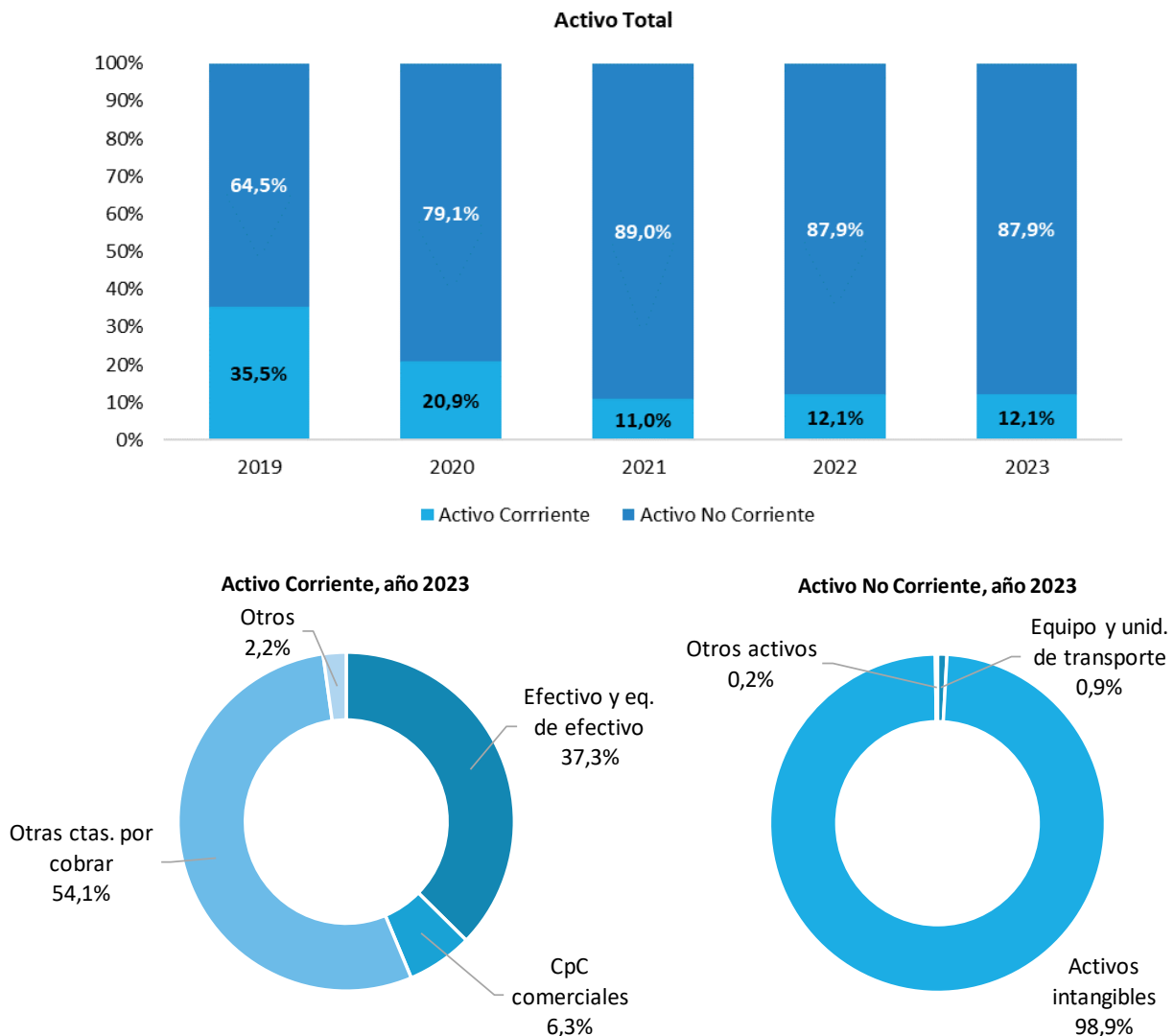
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

149. Por su parte, el pasivo total ascendió a USD 913,7 millones en el ejercicio 2023, representando el 52,5% del activo total y significando un incremento de USD 316,8 millones (53,1%) con respecto al ejercicio 2022. Este crecimiento neto es explicado por un aumento del pasivo no corriente de USD 673,2 millones (2 577,2%) con relación al ejercicio previo.
150. El pasivo corriente, en el ejercicio 2023, ascendió a USD 214,4 millones, lo cual representó el 12,3% del activo total, la disminución del pasivo corriente es explicado principalmente por la inexistencia de la deuda financiera a corto plazo y la reducción de la cuenta por pagar a Ositrán y Corpac. Esta última cuenta ascendió a USD 69,6 millones, y, representó el 4,0% del activo total, mostrando una disminución de 30,0% con relación al ejercicio 2022.
151. Con respecto a la cuenta de patrimonio neto, en el ejercicio 2023, esta ascendió a USD 825,3 millones, lo cual representó el 47,5% del activo total y significó un incremento de USD 230,4 millones (38,7%) con respecto al ejercicio 2022. El crecimiento del patrimonio neto es explicado por el crecimiento de la cuenta capital social, la cual en el ejercicio 2023 ascendió a USD 248,0 millones, representando el 14,3% del activo total y significó un incremento de USD 181,0 millones (270,1%) con respecto al ejercicio 2022. Este crecimiento es explicado porque los socios realizaron aportes por USD 181 000 000 a la compañía. Asimismo, el incremento de los resultados acumulados explica el crecimiento del patrimonio neto; donde en el 2023 registró el

monto de USD 568,5 millones, representando el 32,7% del activo total y a la vez significó un incremento de USD 40,6 millones (7,7%) con relación al año 2022. Esto es explicado por la generación de utilidades en el ejercicio 2023 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.

152. El activo total se incrementó en USD 547,2 millones, lo cual es explicado principalmente por el aumento del activo intangible de USD 518,8 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 aumentado, lo que se evidencia con una disminución de los pasivos corrientes (USD 356,4 millones) mayor al incremento de los activos corrientes (USD 66,3 millones).

Gráfico 20: Composición de activos de la empresa, 2019-2023 (en términos porcentuales)



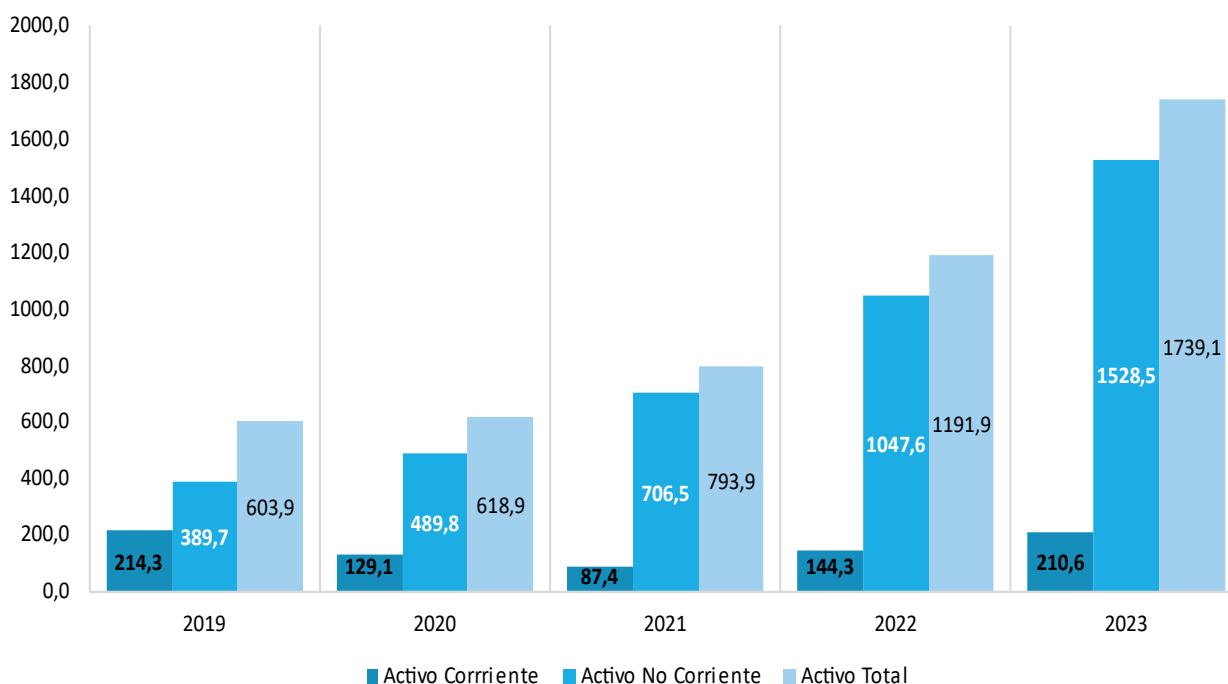
Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

Nota: En el activo corriente, la cuenta otros está representada por existencias y gastos pagados por anticipado.

153. Al cierre del 2023, el activo total estuvo compuesto en un 12,1% por activos corrientes, mientras que el 87,9% restante lo conformaron los activos no corrientes. En el siguiente gráfico, se observa que, en el caso de los activos corrientes, se componían principalmente por otras cuentas por cobrar, con una participación de 54,1%, seguido de la cuenta efectivo y equivalente de efectivo, con una participación de 37,3%; en tanto, la cuenta por cobrar comerciales, con participación de 6,3% y otros conformados por las cuentas existencias y gastos pagados por anticipado estuvo conformado por el 2,2%. Por otro lado, los activos no corrientes, al cierre del 2023 estuvieron conformados por los activos intangibles, con una participación de 98,9%, equipo y unidades de transporte representaron el 0,9% y otros activos tuvieron una participación de 0,2%.
154. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de LAP, en el siguiente gráfico se puede apreciar que, durante en el periodo 2019-2023 presentó una tendencia creciente, particularmente sustentada por los activos intangibles con una tasa de variación promedio anual de +33,3%. Así, al finalizar el año 2023 la empresa alcanzó, un total de activos equivalentes a USD 1739,1 millones, que significó una diferencia de USD 547,2 millones (45,9%) respecto al 2022; este incremento se dio principalmente por el aumento significativo de los activos no corrientes durante dicho año (45,9% respecto del año 2022). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2019 y 2023 resulta equivalente a +23,6%, siendo ello explicado por el incremento observado en los activos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+31,4% anual, en promedio).

**Gráfico 21: Evolución de los de activos de la empresa, periodo 2019-2023
(en millones de USD)**



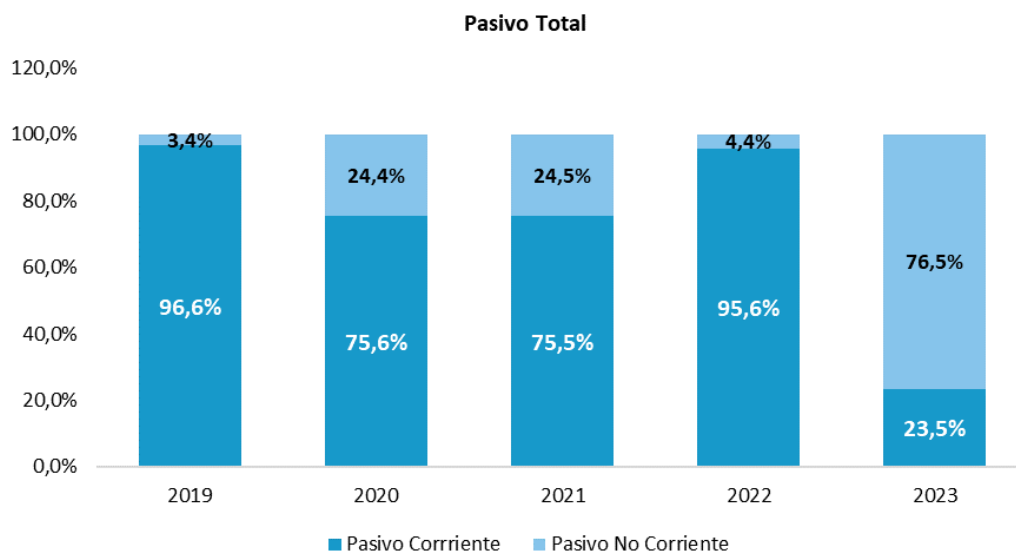
Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

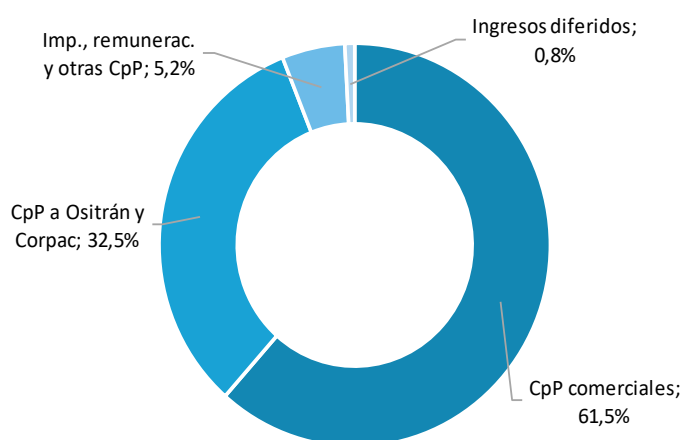
155. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de LAP, al cierre del año 2023 estos ascendieron a USD 913,7 millones, lo cual representó un aumento de USD 316,8 millones (53,1%) respecto de lo observado al cierre del año 2022. Dicho pasivo total se encontró compuesto en un 23,5% por pasivos corrientes, mientras que el 76,5% restante lo conformaron los pasivos no corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2023 estos se conformaron principalmente por las cuentas por pagar comerciales, con una participación de 61,5%, seguido de las cuentas por pagar a Ositrán y Corpac, el cual representó el 32,5% y, finalmente, los impuestos, remuneraciones y otras cuentas por pagar y los ingresos diferidos, con participaciones del 5,2% y 0,8%, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los

pasivos no corrientes, estuvieron compuestos por Préstamos y Obligaciones, con una participación de 99,7%, y los impuestos a las ganancias diferido, con una participación de 0,3%.

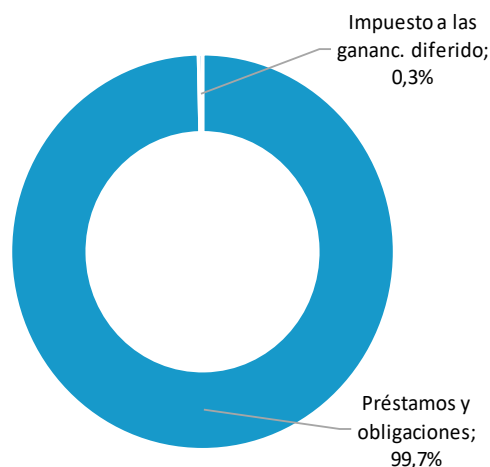
**Gráfico 22: Composición de pasivos de la empresa, 2019-2023
(en términos porcentuales)**



Pasivo Corriente, año 2023



Pasivo No Corriente, año 2023

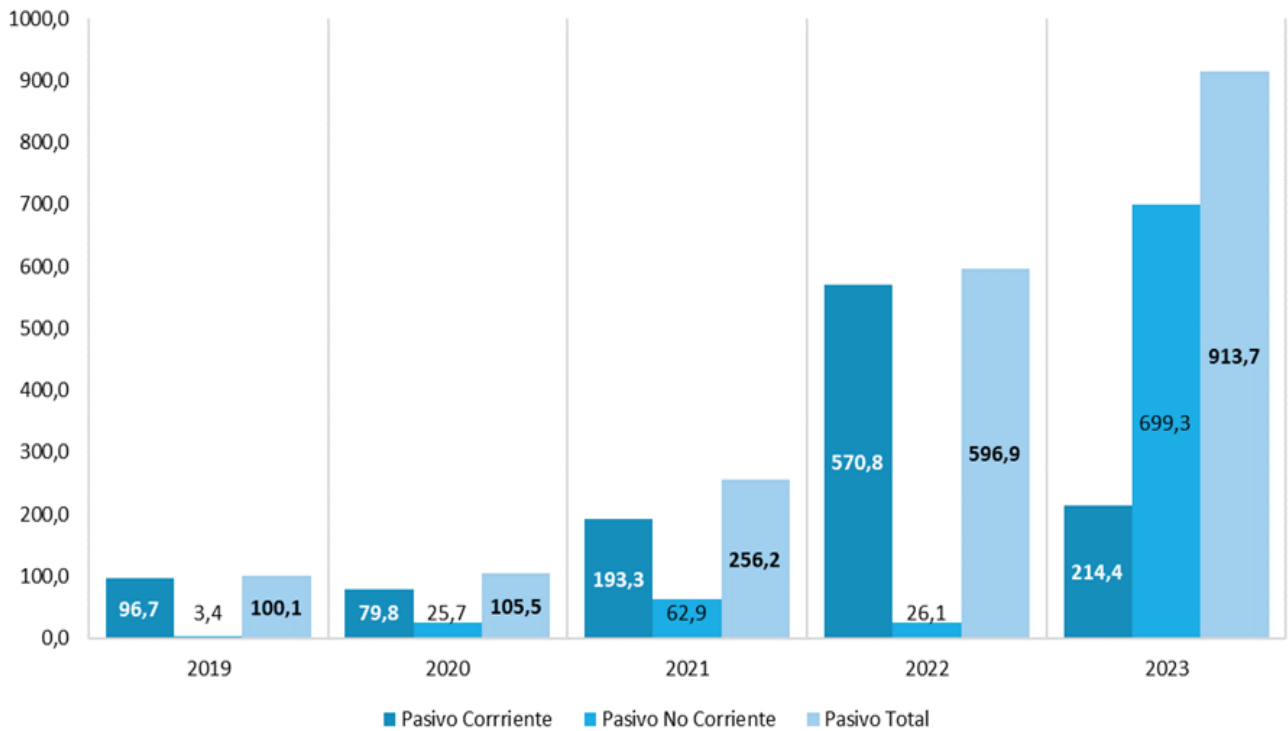


Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

156. Respecto a la evolución histórica de los pasivos totales, se puede apreciar en el siguiente gráfico que, en el periodo de análisis se presenta una tendencia creciente respaldada principalmente por los mayores pasivos corrientes de la empresa, particularmente por las cuentas por pagar comerciales; donde en el 2023 fue equivalente a USD 131,9 millones; siendo este último año de análisis, en donde se apreció el mayor aumento de esta cuenta. De este modo, al cierre del año 2023 la empresa alcanzó un total de pasivos equivalentes a USD 913,7 millones, compuesto mayormente por pasivos corrientes, alcanzado los USD 214,4 millones y los pasivos no corrientes alcanzaron los USD 699,3 millones. Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2019 y 2023 resultó equivalente a +55,6%, siendo ello explicado por el incremento observado en los pasivos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+190,0% anual, en promedio).

Gráfico 23: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2019-2023
(en millones de USD)

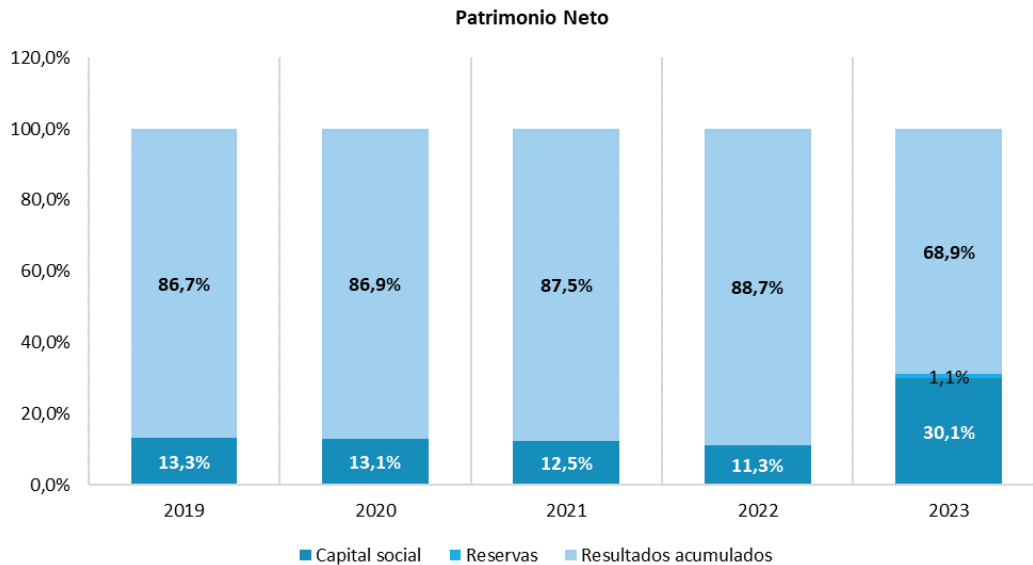


Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

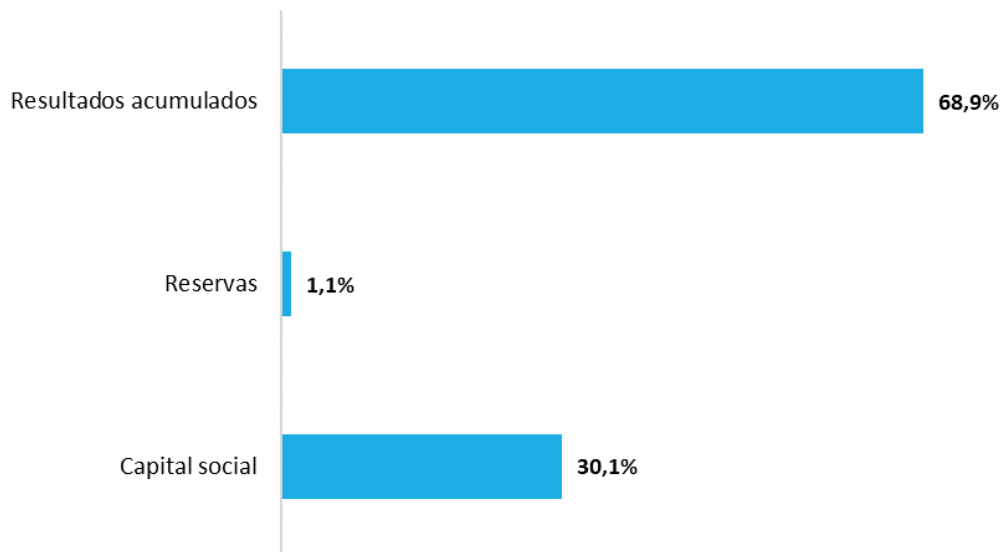
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

157. Finalmente, con relación al patrimonio neto, al cierre del año 2023 este ascendió a USD 825,3 millones, lo cual representó un incremento de USD 230,4 millones (38,7%) respecto de lo observado al cierre del año 2022. Dicho total se encontró compuesto en un 68,9% por los resultados acumulados; un 30,1% por el capital social y el 1,1% restante por las reservas. Como se puede observar en el siguiente gráfico, al cierre del 2023 el capital pagado de la empresa ascendió a USD 248,0 millones, mientras que los resultados acumulados ascendieron a USD 568,5 millones.

**Gráfico 24: Composición del patrimonio de la empresa, 2019-2023
(en términos porcentuales)**



Composición del Patrimonio Neto, año 2023

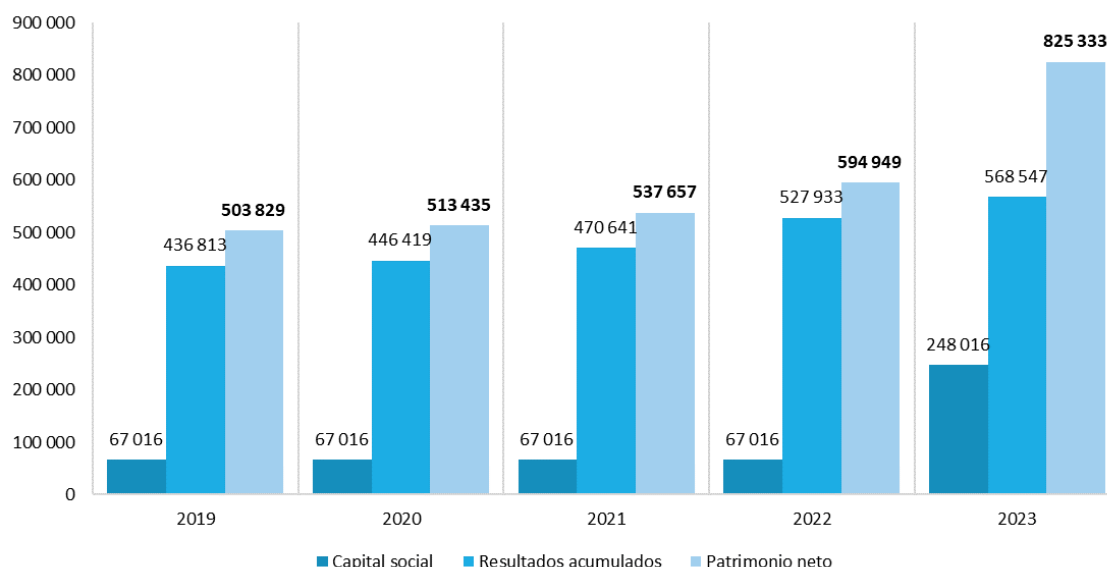


Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

158. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el 2019 la concesión presentó una tendencia creciente respaldada por los resultados acumulados. Al respecto, entre los años 2019 y 2022 la empresa registró la misma cantidad de aportes de capital, alcanzando un total de USD 67,0 millones cada año. Sin embargo, en el año 2023, el capital social registró un total de USD 248,0 millones. Cabe señalar que en el 2023 la empresa alcanzó un máximo en las ganancias acumuladas, ello como consecuencia, según las Notas a los Estados Financieros de la empresa, la compañía decidió no distribuir los dividendos por algunos años, sino utilizar todos los recursos en el programa de expansión e infraestructura aeroportuaria; lo cual incrementó las ganancias acumuladas en 7,7% respecto del año 2022, acrecentando con ello el valor del patrimonio neto de la empresa en un 38,7% respecto del valor registrado al cierre del año 2022.

**Gráfico 25: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, periodo 2019-2023
(en millones de USD)**



Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán

VIII.2. Análisis de los indicadores financieros

VIII.2.1. Ratios de liquidez

159. En el ejercicio 2023, la empresa presenta mayores ratios de liquidez que en el ejercicio 2022. Los ratios de liquidez clásica⁵⁹, prueba ácida⁶⁰ y de liquidez absoluta⁶¹ tienen un valor menor a la unidad, lo cual significa que los activos corrientes al cierre del ejercicio 2023 cubren una mayor proporción del pasivo corriente que en el ejercicio 2022. Asimismo, los activos corrientes al cierre del ejercicio 2023 son menores a los pasivos corrientes.
160. En el ejercicio 2023, los ratios de liquidez clásica, prueba ácida y liquidez absoluta aumentaron de 0,25, 0,24 y 0,1 a 0,98, 0,96 y 0,37, respectivamente, con relación al ejercicio 2022. El incremento de dichos indicadores se explica por la disminución significativa de los pasivos corrientes (USD 356,4 millones); específicamente, por la reducción de la deuda a corto plazo.
161. Por otro lado, el ratio de rotación de capital de trabajo⁶² (rotación K) muestra una reducción, al pasar de -0,69 en el ejercicio 2022 a -93,31 en el ejercicio 2023. Así, en el ejercicio 2022, por cada dólar de ingresos operativos corresponde un capital de trabajo negativo de USD 0,69; mientras que, en el caso del ejercicio 2023 por cada dólar de ingresos operativos corresponde un capital de trabajo negativo de USD 93,31. 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 2023 y se espera una mayor recuperación en el 2024.
 - Desembolso del préstamo Mini Perm en 2024, el cual permitirá a la Compañía pagar el crédito puente y continuar con el programa de expansión.

⁵⁹ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

⁶⁰ Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado) / Pasivo Corriente.

⁶¹ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.

⁶² Calculado como Ingresos Operativos / Capital de Trabajo, a su vez, Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

Cuadro 21: Ratios de liquidez de LAP, periodo 2021 – 2022

Ratios	2019	2020	2021	2022	2023
Liquidez clásica	2,22	1,62	0,45	0,25	0,98
Prueba ácida	2,15	1,57	0,43	0,24	0,96
Liquidez absoluta	1,85	0,91	0,25	0,10	0,37
Capital de Trabajo	117 570	49 392	-105 963	-426 536	-3 782
Rotación K	3,30	2,74	-1,73	-0,69	-93,31

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

VIII.2.2. Ratios de endeudamiento financiero

162. En los ejercicios 2023 y 2022, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio⁶³ y Endeudamiento del Activo⁶⁴, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado. En tanto, los ratios Calidad de la Deuda⁶⁵ e Índice de Solvencia⁶⁶ han disminuido. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera se aprecia que ha reducido la deuda de corto plazo (pasivo corriente); que equivale al 12,3% del activo total.
163. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2023 que por cada USD 110,7 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 2022, donde por cada USD 100,3 de deuda correspondía USD 100 de patrimonio.
164. El ratio endeudamiento de activo aumentó en el ejercicio 2023 con respecto al ejercicio 2022. Así, el activo total en el ejercicio 2023 es financiado en un 52,5% por el pasivo total, mientras que, en el ejercicio 2022 el valor de este ratio es de 50,1%, denotando un aumento del financiamiento del activo con recursos de terceros.
165. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2022, el 95,6% del pasivo total estuvo conformado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente). Mientras que, en el ejercicio 2023, este ratio se redujo al pasar a 23,5%, lo cual refleja la disminución de la deuda de corto plazo.
166. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2023 muestra que por cada dólar de pasivo total corresponde USD 1,9 de activo total. Cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa. Para el ejercicio 2022 este indicador fue 2,0, con lo cual se desprende que en el ejercicio 2023 el nivel de solvencia ha disminuido ligeramente con respecto al año anterior, lo cual es explicado por el aumento del pasivo no corriente.

Cuadro 22: Ratios de endeudamiento de LAP, periodo 2021 – 2022

Ratios	2019	2020	2021	2022	2023
Deuda - Patrimonio	19,9%	20,5%	47,7%	100,3%	110,7%
Endeudamiento del Activo	16,6%	17,0%	32,3%	50,1%	52,5%
Calidad de la Deuda	96,6%	75,6%	75,5%	95,6%	23,5%
Índice de Solvencia	6,0	5,9	3,1	2,0	1,9

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

VIII.2.3. Ratios de rentabilidad

167. 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.

⁶³ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

⁶⁴ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

⁶⁵ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

⁶⁶ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.

Cuadro 23: Ratios de rentabilidad de LAP, periodo 2021 – 2022

Ratios	2019	2020	2021	2022	2023
Margen Bruto	47,7%	47,8%	48,9%	47,9%	48,2%
Margen Operativo	30,0%	9,6%	17,3%	24,3%	19,7%
Margen Neto	24,3%	7,1%	13,2%	19,6%	14,0%
Margen EBITDA	33,1%	18,7%	24,5%	28,8%	27,3%
ROE	18,7%	1,9%	4,5%	9,6%	6,0%
ROA	15,6%	1,6%	3,1%	4,8%	2,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

168. Como puede observarse en el cuadro precedente, el margen bruto⁶⁷ ha aumentado ligeramente puesto que en el ejercicio 2022 ascendía a 47,9% y en el ejercicio 2023 pasó a 48,2%. A diferencia de ello, el margen operativo⁶⁸ disminuyó casi 5 puntos porcentuales al pasar de 24,3% en el ejercicio 2022 a 19,7% en el 2023. 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.
169. De igual forma, el margen neto⁶⁹ presenta una disminución al pasar de 19,6% en el ejercicio 2022 a 14,0% en el ejercicio 2023, lo cual muestra que, en 2023, por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtiene USD 14,0 de utilidad neta.
170. En cuanto al margen EBITDA⁷⁰, este es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2023, el margen de EBITDA es de 27,3%, 1,5 puntos porcentuales menor a lo registrado en el ejercicio previo (28,8%). Cabe indicar que estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
171. Por su parte, el ROE⁷¹ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa; así, se aprecia que en el ejercicio 2023 disminuye con respecto al ejercicio 2022, puesto que en el ejercicio 2022, por cada USD 100 de patrimonio se obtiene USD 9,6 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2023 se obtiene USD 6,0 por cada USD 100 de patrimonio. Al respecto, esta disminución 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, ii) la reducción de la utilidad neta, producto de la reducción en el nivel de operaciones y iii) el significativo aumento del patrimonio neto, explicado principalmente por las aportaciones de capital.
172. Finalmente, el ROA⁷² mide la eficiencia en el uso de los activos totales de la empresa. Este indicador también presenta una disminución, al pasar de 4,8% en 2022 a 2,8% en 2023. La reducción de este indicador responde al incremento del activo intangible improductivo, por encontrarse en etapa de inversión y a la reducción de la utilidad neta.

⁶⁷ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

⁶⁸ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

⁶⁹ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

⁷⁰ Calculado como EBITDA / Ingresos de Operación, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

⁷¹ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

⁷² Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.

IX. CONCLUSIONES

173. 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 43 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa; mientras que, a nivel nacional, conecta a Lima con 19 destinos de los principales departamentos del Perú.
174. De la evaluación del desempeño de la Concesión del AIJCh durante el año 2023, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) En el año 2023, el AIJCh se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando que movilizó el 59,1%, 89,0% y el 41,2% 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 2023 se ha registrado una recuperación parcial; así, el tráfico de pasajeros y operaciones se incrementó en 14,1% y 13,7%, respectivamente, con relación al año 2022.
 - (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 0,9% y 8,6% entre los años 2022 y 2023, encontrándose dentro de la variación máxima permitida establecida por el Contrato de Concesión.
 - (iii) Los cargos de por las Facilidades Esenciales para la prestación de los servicios de rampa a terceros, autoservicio de rampa, Servicio Esencial de Atención de tráfico de pasajeros y equipaje, Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas y Playa de estacionamiento vehicular se mantuvieron invariables durante el año 2023. Mientras que, como resultado de la Resolución N° 024-2023-GG-OSITRAN, el Servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de Combustible para aviones en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para el periodo 2023-2025 se fijó en USD 0,1522 por galón, sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio, y entró en vigor a partir del 20 de febrero del 2023.
 - (iv) De acuerdo con lo informado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización, al cierre del 2023, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, que ha sido reconocida por el Ositrán, ascendió a USD 398,95 millones, lo que representa un avance de 22,97% (USD 1 061,5 millones) en el compromiso total de inversión de LAP en 22 años de Concesión. En el 2023, Ositrán ha reconocido inversiones por parte del Concesionario de USD 21,99 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 2023, LAP pagó al Estado Peruano la suma de USD 202,0 millones y devengó USD 146,2 millones por concepto de Retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos). Asimismo, transfirió a CORPAC aproximadamente USD 42,9 millones y devengó USD 36,6 millones por concepto de 50% sobre ingresos de aterrizaje y despegue y 20% por TUUA internacional. Además, pagó al Ositrán USD 3,51 millones por concepto de Tasa Regulatoria.
 - (vi) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2023, se ha verificado lo siguiente:
 - La encuesta de satisfacción de usuarios muestra que las aerolíneas cargueras y las aerolíneas comerciales nacionales 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 91%.
 - Por otro lado, se presentaron 516 reclamos relacionados al servicio prestado por el Concesionario en el AIJCh, lo cual representa una disminución del 21,6% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Mientras que, se resolvieron 509 reclamos, de los cuales el 50,5% se tipificaron como infundados, el 24,8% como improcedentes, el 9,0% como inadmisibles, el 2,8% como concluidos por sustracción de la materia; y solamente el 12,6% (64) fueron declarados fundados.
- (vii) Con relación al desempeño financiero de la Concesión, de la revisión de los Estados Financieros Auditados, durante el año 2023 se ha verificado lo siguiente:
- Los ingresos brutos totales de LAP ascendieron a USD 856,4 millones, significando un incremento de USD 235,0 millones (37,8%) 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 352,9 millones (20,6% mayores a los registrados en el 2022); mientras que, los ingresos por construcción ascendieron a USD 503,5 millones (53,2% mayores a los registrados en el 2022).
 - Como resultado de la diferencia entre los ingresos y costos de la concesión en el ejercicio 2023, la utilidad de operación ascendió a USD 69,4 millones, lo cual representa el 19,7% de los ingresos de operación y supone una reducción de USD 1,6 millones (2,3%) con respecto al ejercicio 2022. Asimismo, el valor del EBITDA de la empresa ascendió en 14,3% con respecto al 2022, registrando un total de USD 96,2 millones en el 2023.
 - Del análisis del Estado de Situación Financiera, se aprecia que el activo total de la empresa se incrementó en USD 547,2 millones, lo cual es explicado principalmente por el aumento del activo intangible de USD 518,8 millones, el cual considera el aumento de las inversiones que la empresa viene ejecutando desde el ejercicio 2018.
 - Por su parte, durante el año 2023, 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 no corrientes en 2577,2%, principalmente por el aumento de deuda de largo plazo.
 - Finalmente, los ratios de rentabilidad de la empresa para el año 2023 experimentaron disminuciones, con excepción del margen bruto que tuvo un pequeño incremento. Así, el margen neto de LAP disminuyó, al pasar de 19,6% en 2022 a 14,0% en 2023, lo cual muestra que por cada USD 100 de ingresos operativos, LAP obtuvo USD 14,0 de utilidad neta. Por su parte, el ROA de la empresa pasó de 4,8% en 2022 a 2,8% en 2023, lo que se explica por el incremento del activo intangible improductivo, por encontrarse en etapa de inversión y la disminución 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

Concesionario: Lima Airport Partners S.R.L. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez		
Tema	Contenido	Ref.
Infraestructura	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incluyendo los bienes identificados en el Anexo 2 del Contrato y las áreas descritas en el Anexo 11.	Cláusula 1.8
Fecha de suscripción	14 de febrero de 2001	p. 81
Plazo de la concesión	40 años. En el marco del Trato Directo celebrado entre el Concesionario y el Concedente el 20 de diciembre de 2016, las partes acordaron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por diez (10) años adicionales al plazo establecido en la cláusula 3.1, por lo que el plazo inicial de la concesión (30 años) se amplió a 40 años.	Cláusula 3.1 (p. 19), Cláusula 3.2 y 3.3 (p. 19-20), Cláusula 3.4 (p. 20)
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado.	Bases de Concurso
Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.1 (p. 20)
Capital mínimo	USD 30 millones de capital suscrito, 50% pagadero a la fecha de cierre y el saldo pagadero dentro del primer año de vigencia de la Concesión.	Cláusula 11.1.9
Garantías a favor del concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento por USD 30 millones, reducible en proporción directa a la inversión efectuada en Mejoras Obligatorias por el Concesionario, hasta alcanzar la suma mínima de USD 10 millones.	Cláusula 10.1
Garantías a favor del concesionario	No se precisa.	
Compromisos de inversión	A los 36 meses: USD 25 millones. A los 42 meses: USD 80 millones. Al año 4: USD 110 millones. Al año 8: Completar inversiones denominadas Mejoras Obligatorias. A partir del 9 hasta los 30: Mejoras Complementarias. A partir de la liberación de interferencias: Segunda pista de aterrizaje. Compromiso de inversión inicial USD 1 061.52 millones (referencial, incluye IGV). Cabe resaltar que, a partir de la firma del Acta de Acuerdos del Trato Directo, el Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años, un monto no menor de USD 1 200 millones incluido el IGV, para el desarrollo de la segunda pista de aterrizaje y el nuevo terminal.	Cláusula 5.6 Adenda 4 Adenda 7
Solución de controversia	- Negociación - Controversias Técnicas se someterán a peritaje (Adenda 4) - Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho. - Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima.	Cláusula 17.1. Cláusula 17.3. Cláusula 17.4. Cláusula 17.5.
Penalidades	El incumplimiento de los compromisos de inversión mínima para Mejoras Obligatorias, es penalizado con el pago del 30% del monto dejado de invertir para esos períodos sin perjuicio de la aplicación de la penalidad de la cláusula 5.8.	Cláusula 5.6.1.1 Cláusula 5.8.
Causales de caducidad	- Vencimiento de la vigencia de la Concesión - Incumplimiento del Concesionario	Cláusula 14 Cláusula 15.1.1 y 15.2
	- Incumplimiento del Concedente - Resolución opcional por el Concedente - Fuerza Mayor - Destrucción total del aeropuerto - Acuerdo entre las partes	Cláusula 15.1.2 y 15.5 Cláusula 15.1.3 y 15.6 Cláusula 15.1.4 Adenda 2 Cláusula 15.1.5 Cláusula 15.1.6

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	- De responsabilidad de trabajadores y empleadores. - De Responsabilidad y de Propiedad - Seguro que cubra costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. - Responsabilidad Civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. - Responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes y responsabilidad pública.	Cláusula 20.1 (p.67) Cláusula 20.2 (p.67) Cláusula 20.2.1 (p 67) Cláusula 20.2.2 (p 67) Cláusula 20.2.3 (p 68)
Inicio de operaciones	El Concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Aeroportuarios a partir de la Fecha de Cierre.	Cláusula 5.2
Estándares de servicio	Período Inicial (0 - 8) - Pistas de A/D con capacidad de manejo de 33 naves comerciales en hora punta. - Segunda Pista 15R 33L: 3480 m, 45 m - Total de salidas y llegadas en un día punta: 347 - Total de salidas y llegas en hora punta: 26 19 posiciones de contacto al año 8 - Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 7.2 millones PAX/año 8 - Hora punta combinada 2789 PAX - IATA B, GSE E y CAT 9 - Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(2); B767,DC10 y A300, 4 en total; y B737,MD80 y A320, 10 - Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total 14. Período Remanente (9 - 30) - Pistas de A/D con capacidad de manejo de 74 naves comerciales en hora punta y 151 mil operaciones/año 30 - Total de salidas y llegadas en un día punta:585 - Total de salidas y llegadas en hora punta:45 56 posiciones de contacto al año 30. - Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 18.4 millones PAX/año 30 - Hora punta combinada 6016 PAX GSE E y CAT 9. - Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16 - Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total en total 28.	Anexo 14

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

Anexo N° 3: Resumen Estadístico Anual

INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

Concesionario:	Lima Airport Partners S.R.L.
Modalidad:	Autosostenible
Periodo:	2001-2023

a. Tráfico

Indicador	Unidad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pasajeros Totales	Miles de pasajeros	4 166	4 305	4 530	5 066	5 653	6 039	7 524	8 281	8 784	10 280	11 795	13 330
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
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
Transito	Miles de pasajeros	48	170	229	250	314	363	529	640	724	883	1 117	1 227
Carga Total	Toneladas	114 251	136 676	156 353	171 538	177 062	196 930	225 370	239 112	232 374	271 794	286 641	293 675
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
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
Tránsito	Toneladas	-	1 567	3 486	4 391	4 194	4 465	7 535	9 140	5 982	10 542	13 529	14 480
Operaciones Totales	N° de operaciones	61 262	70 327	70 230	72 310	73 279	77 319	92 878	98 730	104 966	120 496	135 082	148 326
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
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

b. Ingresos (Miles de dólares)

Ingresos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
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
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

INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

Concesionario:	Lima Airport Partners S.R.L.
Modalidad:	Autosostenible
Periodo:	2001-2023

a. Tráfico

Indicador	Unidad	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Pasajeros Totales	Miles de pasajeros	14 913	15 659	17 113	18 845	20 607	22 128	23 280	7 044	10 822	18 623	21 247
Nacionales	Miles de pasajeros	7 919	8 474	9 480	10 434	11 355	12 218	13 181	4 620	7 680	11 733	13 101
Internacionales	Miles de pasajeros	5 755	5 854	6 239	6 747	7 362	7 968	8 296	2 023	2 927	6 371	7 264
Transito	Miles de pasajeros	1 239	1 331	1 394	1 663	1 891	1 941	1 803	400	216	519	882
Carga Total	Toneladas	296 517	302 406	300 686	287 826	283 702	285 637	271 326	190 365	219 203	218 567	213 775
Nacional	Toneladas	34 636	30 147	29 020	28 043	30 625	27 336	27 325	18 420	22 797	25 163	27 594
Internacional	Toneladas	247 075	258 304	260 958	250 832	242 915	248 155	231 999	168 824	192 196	185 878	178 402
Tránsito	Toneladas	14 806	13 955	10 708	8 951	10 162	10 146	12 002	3 121	4 209	7 525	7 779
Operaciones Totales	N° de operaciones	153 121	155 093	166 388	176 864	186 825	192 695	197 855	73 256	102 005	149 944	170 515
Nacionales	N° de operaciones	91 908	91 128	99 976	105 552	109 583	111 501	115 552	47 733	72 761	97 804	107 361
Internacionales	N° de operaciones	61 213	63 965	66 412	71 312	77 242	81 194	82 303	25 523	29 244	52 140	63 154

b. Ingresos (Miles de dólares)

Ingresos	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ingresos aeroportuarios	187 943	196 716	216 717	235 567	252 800	271 715	279 148	96 203	142 313	230 809	275 820
Ingresos no aeronáuticos	69 403	75 200	75 044	80 710	93 904	101 661	109 310	39 287	40 892	61 851	77 093

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
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

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

Sandra Queija de La Sotta
**Ejecutiva de la Jefatura de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jef de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthya López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Marisol Huaman Velasque – Practicante
Micaela Guillen Delgado – Practicante
Jhon Perez Gonzales – Practicante
Cesar Vasquez Marín – Practicante