



# INFORME DE DESEMPEÑO 2016

## Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos





## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DEL CONCESIONARIO .....</b>	<b>7</b>
	II.1. Composición de la Empresa.....	7
	II.2. Principales características del contrato de concesión.....	7
	II.3. Área de Influencia .....	10
	II.4. Principales activos de la concesión .....	12
	II.5. Hechos Importantes .....	13
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA .....</b>	<b>15</b>
<b>IV.</b>	<b>DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....</b>	<b>16</b>
	IV.1. Servicios regulados.....	16
	IV.2. Servicios no regulados.....	24
<b>V.</b>	<b>EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS.....</b>	<b>25</b>
	V.1. Tarifas reguladas .....	25
	V.2. Cargos de acceso .....	28
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO.....</b>	<b>31</b>
	VI.1. Inversiones .....	31
	VI.2. Transferencias al Sector Público .....	33
<b>VII.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>34</b>
	VII.1. Desempeño comercial .....	34
	VII.2. Calidad al usuario intermedio y final .....	35
	VII.3. Reclamos.....	38
<b>VIII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES .....</b>	<b>40</b>
<b>X.</b>	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>41</b>
	<b>ANEXO N° 1 Ficha del contrato de concesión .....</b>	<b>44</b>
	<b>ANEXO N° 2 Resumen Estadístico Anual .....</b>	<b>48</b>



## Cuadros

Cuadro N° 1 Destinos internacionales.....	11
Cuadro N° 2 Principales cifras de infraestructura.....	12
Cuadro N° 3 Servicios prestados en el AIJCH .....	16
Cuadro N° 4 Aerolíneas Operando en el AIJCH, 2016 .....	17
Cuadro N° 5 Participación del AIJCH en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional .....	17
Cuadro N° 6 Participación del AIJCH en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional .....	21
Cuadro N° 7 Participación del AIJCH en las operaciones de la red aeroportuaria nacional .....	22
Cuadro N° 8 Servicios aeroportuarios: Evolución de tarifas máximas aplicadas 2012-2016 .....	26
Cuadro N° 9 Playa de estacionamiento: Evolución de tarifas máximas aplicadas 2012-2016 .....	28
Cuadro N° 10 Servicio de rampa a terceros: Evolución de cargos de acceso .....	29
Cuadro N° 11 Auto servicio de rampa a terceros: Evolución de cargos de acceso.....	30
Cuadro N° 12 Atención de tráfico de pasajeros y equipaje: Evolución de cargos de acceso.....	30
Cuadro N° 13 Mantenimiento preventivo de aeronaves: Evolución de cargos de acceso .....	31
Cuadro N° 14 Transferencias al Estado Peruano .....	33
Cuadro N° 15 RTM: Resultados de las mediciones realizadas en 2016 .....	36
Cuadro N° 16 Nivel de satisfacción general de pasajeros y acompañantes .....	37
Cuadro N° 17 Nivel de satisfacción general de aerolíneas y concesionarios .....	38
Cuadro N° 18 Reclamos resueltos – 2016.....	39

## Gráficos

Gráfico N° 1 Tráfico de pasajeros en el AIJCH .....	18
Gráfico N° 2 Estructura porcentual del tráfico de pasajeros en el AIJCH, según tipo de vuelo.....	19
Gráfico N° 3 Tráfico proyectado vs. Tráfico real de pasajeros .....	19
Gráfico N° 4 Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCH, 2016 .....	20
Gráfico N° 5 Tráfico de carga en el AIJCH, según tipo de vuelo .....	21
Gráfico N° 6 Tráfico mensual de carga internacional en el AIJCH, 2016 .....	22
Gráfico N° 7 Tráfico de aeronaves en el AIJCH, según tipo de vuelo.....	23
Gráfico N° 8 Operaciones proyectadas vs. Operaciones reales.....	23
Gráfico N° 9 Evolución del número de concesionarios comerciales .....	24
Gráfico N° 10 Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2002-2016 .....	32
Gráfico N° 11 Ingreso promedio por pasajero y por unidad de tráfico (WLU)* .....	34
Gráfico N° 12 Costo promedio por pasajero y por unidad de tráfico (WLU)* .....	34
Gráfico N° 13 Principales sugerencias de pasajeros y acompañantes.....	37
Gráfico N° 14 Resultado de los reclamos resueltos – 2016 .....	39
Gráfico N° 15 Evolución de los ingresos aeroportuarios y comerciales 2001 – 2016 .....	40
Gráfico N° 16 Composición de los ingresos aeroportuarios– 2016 .....	41



# INFORME DE DESEMPEÑO 2016

## AEROPUERTO INTERNACIONAL

### JORGE CHÁVEZ



## I. Resumen Ejecutivo

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño de Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, LAP), consorcio concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCH), a diciembre de 2016.

El 14 de febrero de 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC) y LAP suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH, con una vigencia de 30 años, con la posibilidad de ser prorrogado por períodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años. Tal como se puede observar en el siguiente cuadro, la Concesión es de tipo autosostenible e involucra un compromiso de inversión de USD 1 062 millones.

Datos generales de la Concesión	
Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Accionistas de la Concesión	<ul style="list-style-type: none"><li>Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide: <b>70,01%</b></li><li>International Finance Corporation (IFC): <b>19,99%</b></li><li>Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI S.A.: <b>10,00%</b></li></ul>
Tipo de Concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado
Inversión comprometida	USD 1 062 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2015	USD 337,4 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	14 de febrero de 2001
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas <sup>1</sup>	6

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

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

El Contrato de Concesión establece, entre otros, los compromisos de inversión asumidos por LAP, el esquema de regulación tarifaria de los servicios prestados, así como el factor de retribución y otros pagos al Estado. A diciembre de 2016, se han suscrito 6 adendas al Contrato de Concesión, y se encuentra en proceso de aprobación al séptima adenda, a fin de establecer un nuevo plazo para la entrega de los terrenos y viabilizar la ejecución de las obras de ampliación de la infraestructura<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Cabe mencionar que, de acuerdo a lo establecido en la sexta adenda, el Estado Peruano estaba obligado a entregar a LAP el 100% de los terrenos necesarios para la ampliación del aeropuerto al 31 de diciembre de 2015; no obstante, no se ha cumplido con ello.



En el AIJCH se brindan una serie de servicios regulados (uso de aeropuerto, atención de pasajeros y equipaje, aterrizaje/despegue, uso de puente de abordaje, uso de instalaciones de carga, mantenimiento de aeronaves, entre otros), siendo el único servicio no regulado el alquiler de locales comerciales. En el caso de los servicios regulados, los principales clientes son los pasajeros, aerolíneas y operadores aeroportuarios; mientras que en el caso de los servicios no regulados, los principales clientes son los concesionarios que operan los locales comerciales.

El AIJCH se ha mantenido como principal terminal aéreo de la red aeroportuaria nacional durante el año 2016, habiendo concentrado el 93%, 62,1% y 40,7% del tráfico total de carga, pasajeros y aeronaves, respectivamente.

En 2016, el tráfico total de pasajeros alcanzó los 18,84 millones, cifra 10,1% mayor con respecto al año anterior. Los pasajeros nacionales representaron el 55,4% del total de pasajeros, habiéndose incrementado en 10,1%, mientras que los pasajeros internacionales representaron el 35,8% y los pasajeros en tránsito el 8,8%, habiéndose incrementado el tráfico de los mismos en 8,1% y 19,4%, respectivamente.

La carga movilizada por el AIJCH alcanzó un nivel de 297 mil toneladas durante el año 2016, lo que representó una ligera caída de 1,3% respecto del 2015. La carga internacional representó el 87,5% del total de carga movilizada, habiéndose mantenido prácticamente en el mismo nivel del año anterior (al pasar de 261 a 260 mil toneladas). Por su parte, la carga nacional representó el 9,7% y la carga en tránsito el 3,4%, habiéndose reducido 3,4% y 16,4% entre 2015 y 2016, respectivamente.

El movimiento de aeronaves se incrementó 6,3% entre 2014 y 2015, al pasar de 166,4 mil a 176,9 mil operaciones. Las operaciones nacionales representaron el 59,7% del total de operaciones y registraron un aumento de 5,6%; mientras que las operaciones internacionales representaron el 40,3%, habiéndose incrementado 7,4%.

En el 2016, las tarifas reguladas correspondientes al TUUA Internacional y al aterrizaje y despegue (nacional e internacional) se mantuvieron estables; mientras que las tarifas del TUUA Nacional y del servicio de puentes de embarque experimentaron un ligero incremento de 0,3% y 1,8%, respectivamente. Por su parte, en relación a los cargos de acceso, el cargo por el servicio de rampa a terceros, autoservicio de rampa, acceso a otros servicios y abastecimiento de combustible se mantuvo estable durante el año 2016.

En cuanto a inversiones ejecutadas por el Concesionario, OSITRAN reconoció USD 12,3 millones durante el año 2016. Los principales proyectos ejecutados fueron la ampliación de la plataforma norte, el mantenimiento de equipos y vehículos de transporte, remodelación de pisos, entre otros.

En el 2016, LAP transfirió USD 129,3 millones al Estado por concepto de retribución (46,511% de sus ingresos brutos), USD 37,5 millones a CORPAC (equivalente al 50,0% de los ingresos por aterrizaje y despegue y 20,0% de los ingresos por TUUA Internacional) y USD 3,1 millones a OSITRAN por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos).

Para evaluar el desempeño operativo de LAP, se analizaron los principales indicadores relacionados con los niveles de servicio, requisitos técnicos mínimos, encuestas de satisfacción de usuarios y reclamos. En relación a los niveles de servicio y requisitos técnicos, las mediciones efectuadas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN arrojaron valores fuera de los límites permitidos en aquellos indicadores asociados con la capacidad de la infraestructura (tamaño del área del hall y del *check-in*, así como de los espacios mínimos por pasajero para el *check-in*, control de pasaportes y



recojo de equipaje). En relación a los reclamos presentados durante 2016 (487), se observa que la mayoría fueron declarados infundados, improcedentes o inadmisibles (86,1%), apreciándose que cerca de la mitad del total de reclamos presentados estuvieron asociados a la seguridad aeroportuaria.

Los ingresos totales de LAP por servicios aeroportuarios y comerciales alcanzaron los USD 314 millones durante el 2016, cifra que representó un crecimiento de 8,4% en relación al año anterior. Este incremento fue impulsado por el buen desempeño del tráfico de pasajeros, que constituye el 57,5% de los ingresos aeroportuarios (Ingresos por TUUA nacional e internacional) y que tuvieron un incremento del 10,1% respecto al año anterior. Por su parte, los ingresos comerciales se incrementaron 8,4% entre 2015 y 2016, motivado por el incremento de los concesionarios comerciales.



## II. Aspectos generales del concesionario

### II.1. Composición de la Empresa

1. El 15 de noviembre del año 2000, el consorcio internacional LAP, conformado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (42.75%)<sup>2</sup>, por Bechtel Enterprises Services Ltd. (42.75%)<sup>3</sup> y por Cosapi S.A. (14.5%)<sup>4</sup>, ganó la licitación de la concesión otorgada por el Estado Peruano 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 Worldwide con 42,75%.
  - En agosto de 2007, Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide adquirió el 57,25% de participación de Alterra Lima Holdings y se convirtió en el propietario de Lima Airport Partners.
  - En mayo de 2008, la Corporación Financiera Internacional (IFC), miembro del grupo del Banco Mundial, y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI, se incorporaron como socios de LAP.
3. De esta manera, desde el 30 de mayo de 2008, la composición societaria de LAP es la siguiente: Fraport AG, con el 70.01%; la International Finance Corporation, con el 19.99%; y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI S.A, con el 10%.

### II.2. Principales características del contrato de concesión

4. El periodo de vigencia de la concesión es de 30 años. Dicho plazo podrá ser prorrogado por periodos de 10 años adicionales, conforme a los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión, y no podrá exceder el plazo máximo de 60 años.

#### Factor de retribución y pagos al Estado

5. La concesión del AIJCH fue diseñada a título oneroso, es decir, el concesionario debe cubrir sus costos económicos con ingresos por la provisión de servicios y debe pagar una retribución al Estado Peruano. Conforme a la oferta presentada, LAP debe transferir como retribución al

<sup>2</sup> Operador alemán de aeropuertos, denominado Flughafen Frankfurt/Main AG en ese entonces.

<sup>3</sup> Parte del conglomerado Bechtel, un grupo empresarial norteamericano originalmente dedicado a la construcción, en ese entonces Bechtel Enterprises International, Ltd.

<sup>4</sup> Compañía constructora peruana.



Estado Peruano el 46,511% de sus ingresos brutos<sup>5</sup>, estableciéndose una retribución mínima anual independientemente de los resultados<sup>6</sup>.

6. Según las Bases de la Licitación Pública del AIJCH<sup>7</sup>, el monto mínimo de la retribución se emplearía en el desarrollo de los aeropuertos regionales a cargo de CORPAC, mientras que el exceso sobre la retribución mínima se emplearía en la construcción y desarrollo de pistas de aterrizaje de los aeropuertos a cargo del MTC<sup>8</sup>. Debe precisarse que, previamente debe descontarse de la retribución el pago a PROINVERSIÓN, lo que equivale al 2% de la misma. Posteriormente, mediante la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión de fecha 30 de setiembre de 2002, se facultó al Concedente a redistribuir los recursos de la retribución para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH necesarios para el desarrollo del mismo<sup>9</sup>.
7. El 04 de julio de 2005, mediante Resolución N° 033-2005-CD-OSITRAN, en atención a una consulta formulada por el MTC<sup>10</sup>, OSITRAN interpretó el contrato de concesión del AIJCH en lo referente al destino de la retribución. Sobre el particular estableció que, en virtud de lo establecido en el Decreto de Urgencia N° 008-2005 de fecha 18 de marzo de 2005<sup>11</sup>, el Estado puede establecer un destino y utilización de los fondos provenientes de las retribuciones distinto al establecido en las bases y Contrato de Concesión del AIJCH, siempre que se oriente al financiamiento, desarrollo y ejecución de los distintos proyectos de concesión.

<sup>5</sup> Cabe precisar que, durante el proceso de licitación, se estableció como factor de competencia el mayor pago al Estado. La retribución es distribuida entre PROINVERSIÓN, que recibe el 2% de la misma, y el Concedente, quien hará uso de esos recursos para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH, así como para el desarrollo de los aeropuertos administrados por CORPAC.

<sup>6</sup> La retribución mínima se ajusta según un cronograma establecido en el Contrato de Concesión de la siguiente manera:

- Durante los primeros 3 años: US\$ 12 millones al año.
- Durante el 4to, 5to y 6to años: US\$ 14 millones al año.
- Durante el 7mo y 8vo años: US\$ 15 millones al año.
- Durante el resto de la concesión: US\$ 15 millones al año que se actualizará con un índice de precios

<sup>7</sup> Comisión de Promoción de la Inversión Privada – COPRI (2000). Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Agosto. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files//RepositorioAPS/o/o/par/BASES-LAP/BASES-LAP.pdf>

<sup>8</sup> En efecto, conforme a lo establecido en el literal 10.3 de las Bases de la Licitación Pública del AIJCH, el destino y utilización de la retribución que genere dicha concesión para el Estado deberá ser el siguiente:

- (i) Durante el primer y segundo año de la Concesión, el 100% de la retribución mínima será destinada para la inversión, mantenimiento y operación de los aeropuertos operados por CORPAC.
- (ii) A partir del tercer año, la retribución mínima deberá destinarse de la siguiente forma:
  - El 80% será destinado para la inversión, mantenimiento y operación de los aeropuertos operados por CORPAC hasta el octavo año (2009). Vencido dicho plazo, previa evaluación del OSITRAN, el MTC autorizará el incremento del porcentaje de ingresos a favor de CORPAC.
  - El 20% será destinado para el pago del justiprecio de los terrenos a ser expropiados para la ampliación del AIJCH.
- (iii) En caso los ingresos que se generen sean superiores al monto mínimo establecido, el saldo será destino al mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos del Perú a cargo del MTC.
- (iv) Los recursos por retribución serán cobrados por OSITRAN y entregados al Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) para que los distribuya.

<sup>9</sup> En particular, se modificó el numeral 5.23, estableciéndose que el Concedente se encuentra facultado para redistribuir la retribución generada por la concesión del AIJCH para cumplir con la entrega de las áreas requeridas para la ampliación del aeropuerto dentro del plazo máximo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de cierre.

<sup>10</sup> El 08 de junio de 2005, mediante Oficio N° 711-2004-MTC/02, el MTC solicitó a OSITRAN que interprete el contrato de concesión en relación a la facultad del MTC para destinar parte de los fondos recibidos de la retribución para el cofinanciamiento de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República.

<sup>11</sup> En particular, dicho Decreto establece lo siguiente:

Artículo 2.- Constitución de Fideicomisos por las entidades del Estado Autorizar a las entidades y organismos del Gobierno Nacional, de los Gobiernos Regionales y de los Gobiernos Locales, a constituir fideicomisos con los recursos que aporten los concesionarios o que se originen de las concesiones ya otorgadas, que se destinen a la adquisición de bienes, contratación de servicios, constitución de garantías o a otros permitidos por Ley, y que resulten necesarios para el financiamiento, desarrollo y ejecución, de los distintos proyectos de concesión.  
(...).



8. Adicionalmente, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, LAP debe transferir a CORPAC el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue (A/D) y el 20% de la TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales.
9. Finalmente, LAP también debe entregar el 1% de la totalidad de sus ingresos facturados (deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal) a OSITRAN por concepto de aporte por regulación.

#### Esquema de regulación tarifaria

10. En el AIJCH se brindan una serie de servicios regulados (uso de aeropuerto, atención de pasajeros y equipaje, aterrizaje/despegue, uso de puente de abordaje, uso de instalaciones de carga, mantenimiento de aeronaves, entre otros), así como servicios no regulados (alquiler de locales comerciales, hotel, publicidad).
11. El Contrato de Concesión del AIJCH establece un esquema de tarifas máximas (*price cap*) para los principales servicios aeroportuarios, que son: (i) la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) cobrada a los pasajeros de vuelos de salida nacionales e internacionales; (ii) las tarifas de aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas; y (iii) las tarifas para uso de instalaciones para carga aérea. Hasta el octavo año de la Concesión, estas tarifas eran ajustadas automáticamente según el cronograma estipulado en el Contrato de Concesión; mientras que a partir del noveno año y a lo largo del periodo remanente, son revisadas cada 5 años utilizando el mecanismo "RPI-X"<sup>12</sup>.
12. Asimismo, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para el servicio de estacionamiento vehicular, las cuales son determinadas por OSITRAN.
13. Por otra parte, OSITRAN también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario que es considerada una facilidad esencial<sup>13</sup>. En particular, conforme a lo establecido en el Reglamento de Acceso a la Infraestructura (en adelante, **REA**), los siguientes se consideran servicios esenciales:
  - Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros)
  - Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas para las operaciones y *counters*)
  - Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas
  - Almacenamiento y abastecimiento de combustible
14. Así, el cargo de acceso de los primeros tres servicios ha sido determinado por OSITRAN mediante mandatos de acceso, de conformidad con lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN (en adelante, **REMA**). 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.

<sup>12</sup> El sistema RPI-X permite que las tarifas máximas aumenten de acuerdo a la tasa de inflación (RPI, por sus siglas en inglés), menos algún "factor X", que da cuenta de los aumentos de productividad en la empresa.

<sup>13</sup> El artículo N° 9 del Reglamento de Mandato de Acceso de OSITRAN 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".



### Compromisos de inversión y mantenimiento

15. El compromiso de inversión total para realizar las mejoras de infraestructura asciende a USD 1 062 millones. Las mejoras pueden tener el carácter de obligatorias<sup>14</sup>, eventuales<sup>15</sup> o complementarias<sup>16</sup>, y se encuentran distribuidas en dos periodos: i) un periodo inicial, que abarcó los primeros ocho años de la Concesión; y, ii) un período remanente, que comprende los años restantes hasta el final de la Concesión.
16. Conforme a lo establecido en la cláusula 5.6.1.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a iniciar la construcción de las mejoras obligatorias dentro del plazo de un (1) año contado a partir de la fecha de cierre y concluir las antes de la finalización del período inicial (2009)<sup>17</sup>, siendo la inversión total comprometida en dicho periodo de USD 222 millones (según programa de inversión detallado en el Anexo N° 6 del Contrato de Concesión). Durante los primeros cuatro (4) años de dicho periodo (es decir, a finales de 2006), LAP debería haber invertido un monto total ascendente a USD 110 millones (USD 25 millones los primeros 36 meses, USD 80 millones los primeros 42 meses y USD 110 millones a los 48 meses).
17. Durante el período remanente (desde el noveno año de la concesión hasta el fin de vigencia), conforme a lo establecido en la cláusula 5.6.2 del Contrato de Concesión, LAP está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje, la cual debe estar operando a más tardar a los cinco (5) años desde que se culmine la entrega de la totalidad del área de terrenos requerida. Inicialmente el Contrato establecía que la pista de aterrizaje debía estar operando a finales de 2012; no obstante, debido a que el MTC no cumplió con la entrega de la totalidad de terrenos, mediante la Adenda N° 6 de fecha 08 de marzo de 2013, se estableció que la culminación de la obra estaría condicionada a la entrega de terrenos por parte del Concedente. Esta situación ha suscitado la suscripción de una serie de adendas al Contrato de Concesión para ampliar los plazos de dicha obligación, tal como se explicará en la sección 6.1 de este documento.
18. Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario tiene la potestad de realizar inversiones adicionales a las estipuladas en su propuesta técnica, si lo considerase necesario para mejorar el negocio aeroportuario.
19. En el Anexo N° 1 del presente informe se presenta la ficha resumen del Contrato de Concesión del AIJCH.

### **II.3. Área de Influencia**

20. El AIJCH es la principal puerta de ingreso y salida al Perú por vía aérea, habiendo concentrado prácticamente la totalidad del tráfico internacional de pasajeros de la Red Aeroportuaria Nacional en 2015 (99,2%). 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 cerca de la mitad de los vuelos nacionales en 2015 (47,1%).
21. Durante el año 2016, el AIJCH conectó al Perú con el resto del mundo, a través de 45 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa (ver Cuadro N° 1).

<sup>14</sup> Son las mejoras que se requiere implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor.

<sup>15</sup> Son las mejoras que se requiere implementar con base a los volúmenes de tráfico y otras consideraciones.

<sup>16</sup> Son las mejoras referidas a los servicios comerciales, hoteleros u otros, que deberá ejecutar el Concesionario.

<sup>17</sup> El período inicial es aquel comprendido entre la fecha de cierre (inicio de la Concesión) y el final del octavo año de Concesión.



**Cuadro N° 1**  
**Destinos internacionales**

<b>Países</b>	<b>Destinos</b>	
<b>Sudamérica</b>	Argentina	Asunción, Buenos Aires, Córdoba, Rosario y Salta
	Bolivia	La Paz y Santa Cruz
	Brasil	Iguazú, Porto Alegre, Río de Janeiro y Sao Paulo
	Chile	Santiago, Antofagasta
	Colombia	Bogotá, Cali y Medellín
	Ecuador	Guayaquil y Quito
	Paraguay	Asunción
	Uruguay	Montevideo
	Venezuela	Caracas
<b>Centroamérica</b>	Panamá	Ciudad de Panamá
	Cuba	La Habana
	Costa Rica	San José
	Rep. Dominicana	Santo Domingo, Punta Cana
	El Salvador	El Salvador
<b>Norteamérica</b>	Canadá	Toronto
	EE.UU.	Atlanta, Dalas, Miami, Fort Luderdale, Houston, Los Ángeles, Newark, Nueva York, Orlando y Washington
	México	México DF y Cancún
<b>Europa</b>	España	Madrid, Barcelona
	Holanda	Ámsterdam
	Francia	París
	Inglaterra	Londres

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

22. A nivel nacional, el AIJCH conecta a Lima con las principales ciudades y regiones del país, contando con 22 destinos. En particular, los siguientes: 1) Andahuaylas, 2) Arequipa, 3) Ayacucho, 4) Cajamarca, 5) Chiclayo, 6) Chimbote, 7) Cusco, 8) Huaraz, 9) Ilo, 10) Iquitos, 11) Jaén, 12) Jauja, 13) Juliaca, 14) Piura, 15) Pucallpa, 16) Puerto Maldonado, 17) Tacna, 18) Tarapoto, 19) Talara, 20) Tingo María, 21) Trujillo y 22) Tumbes.
23. Durante el año 2016, el tráfico de aeronaves comerciales experimentó un crecimiento promedio de 97 frecuencias semanales (72 en vuelos nacionales y 25 en vuelos internacionales); sin embargo, también dejaron de operarse 30 frecuencias semanales (27 en vuelos nacionales y 3 en vuelos internacionales). Así, durante dicho año el número de frecuencias nacionales e internacionales se incrementó en 3,4% (al pasar de 643 a 665 frecuencias semanales) y 5,7% (al pasar de 785 a 830 frecuencias semanales) en relación al año anterior, respectivamente. Cabe mencionar que, las siguientes rutas fueron implementadas durante el 2016.
- Barcelona por LATAM
  - Madrid por Plus Ultra
  - Londres por British Airways
  - Mexico por Interjet
  - Washington por LATAM
  - Guayaquil por Tame
  - Montevideo por LATAM



- Rosario por LATAM
- Salta por LATAM
- Jaen por LATAM
- Cuzco (vía Pto Maldonado) por Star Perú
- Ilo por Star Perú
- Pucallpa por LC Perú
- Pucallpa por Peruvian Airlines

#### II.4. Principales activos de la concesión

24. 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. En el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** siguiente cuadro se muestran los principales indicadores de infraestructura a diciembre de 2016, en comparación con los indicadores registrados al inicio de la concesión.

Cuadro N° 2 Principales cifras de infraestructura		
Infraestructura	2001	2016
Área de terminal (m <sup>2</sup> )	39 467	86 600
Área de plataforma (m <sup>2</sup> )	165 000	360 000
Número de posiciones de estacionamiento de aeronaves	18	51
Número de puentes de abordaje	0	19
Número de fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales	3	6
Posiciones de Migraciones en Llegadas Internacionales	12	30
Posiciones de Migraciones en Salidas Internacionales	12	24
Perú Plaza (m <sup>2</sup> ) <sup>1</sup>	No existía	3 846

1/ Zona comercial de acceso al público en general.

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

25. Como se aprecia, desde el inicio de la concesión los principales indicadores de infraestructura han experimentado una expansión significativa. Así, entre 2001 y 2016, el área de terminal, el área de plataforma, las posiciones de estacionamiento de aeronaves, las fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales y las posiciones de migraciones (llegadas y salidas Internacionales) se incrementaron en 119,42%, 118,18%, 183,33%, 100,00% y 125,00%, respectivamente.
26. Por otra parte, conforme a 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, dentro de su área de responsabilidad. Así, LAP posee diversos equipos, tales como: unidades vehiculares y equipos motorizados (camiones contra incendio); equipos mecánicos (fajas para equipaje, ascensores, escaleras mecánicas, etc.); equipos de control (molinetes, puertas especiales), máquinas de rayos X para equipaje, equipos de cómputo, equipos de climatización, muebles y encerados, entre otros.



## II.5. Hechos Importantes

27. De acuerdo a lo establecido en la sexta adenda al Contrato de Concesión, suscrita el 8 de marzo de 2013, el Estado Peruano a través del MTC estaba obligado a entregar a LAP el 100% de los terrenos, totalmente saneados y libres de cualquier gravamen (es decir, sin interferencias que impidan el uso y total aprovechamiento económico de dichas áreas.), para la ampliación del aeropuerto al 31 de diciembre de 2015<sup>18</sup>. En particular, con forme a lo establecido en dicha adenda, el área total a entregarse es de 6 843 721 m<sup>2</sup>.
28. A pesar de ello al cierre de 2016, el MTC solo ha cumplido con entregar al Concesionario el 56,73% de los terrenos de la concesión debidamente saneados y libres de interferencias, necesarios para iniciar la Tercera Fase de ampliación del AIJCH (que incluye la construcción de la segunda pista de aterrizaje, incremento del número de puestos de estacionamiento para aeronaves, construcción de un nuevo terminal para pasajeros y para la carga, entre otros). En el caso del 43.27% de los terrenos restantes, aún existen interferencias que limitan la entrega de los mismos (en particular, se han identificado las siguientes interferencias: túnel Gambetta, Colector de Sedapal, Tendido de Edelnor, Gaseoducto de Calidda, ubicación actual del radar y estación meteorológica a cargo de CORPAC y montículo adyacente en el lado noroeste del límite de propiedad)<sup>19</sup>.
29. Con el objeto de facilitar el cumplimiento de la obligación del Estado Peruano de entregar las áreas de terreno destinadas a la ampliación del AIJCH y viabilizar las obras relacionadas con la ampliación del aeropuerto, se viene negociando la suscripción de una Séptima Adenda al Contrato de Concesión. Sobre el particular, el 29 de diciembre de 2016, mediante Oficio N° 0043-2016-MTC/25, el MTC comunicó a OSITRAN la culminación de la etapa de evaluación conjunta para la suscripción de dicha adenda<sup>20</sup>. Así, el 30 de diciembre de 2016, mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25, el MTC remitió a OSITRAN el último texto del Proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, para que el regulador emita su opinión.
30. Las principales disposiciones establecidas en dicho texto, relacionadas con la entrega de terrenos y la ampliación del AIJCH, son las siguientes:
  - Se establece que a la firma de la adenda el Concesionario recibirá la totalidad del área de la concesión, independientemente de la existencia de interferencias, eliminándose así toda referencia a un plazo máximo para la entrega de terrenos. Asimismo, queda establecido que los terrenos deberán cumplir con las características detalladas en el Anexo 11 del Contrato de Concesión.
  - Se propone una reducción del área de terrenos destinados para la ampliación del AIJCH (de 6 843 721 m<sup>2</sup> a 6 829 177 m<sup>2</sup>) en el sector perimetral, debido a que se podrían presentar contingencias con los pobladores.

<sup>18</sup> Cabe señalar que, el Contrato de Concesión inicialmente preveía la entrega del 100% de los terrenos antes del 14 de febrero de 2013; no obstante, dicha obligación no fue cumplida.

<sup>19</sup> Cabe precisar que, para la entrega de la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH se requiere culminar la obra Tramo III-B Mejoramiento de la Avenida Néstor Gambetta, la cual comprende la construcción de un túnel de 2,4 kilómetros en dicha avenida, pues la misma cruza sobre la futura segunda pista de aterrizaje y despegue del AIJC. No obstante, existen interferencias que cruzan por los terrenos destinados a la ampliación del AIJCH, las cuales generan retrasos en los trabajos de construcción de la obra (en particular, una red de desagües y tuberías de conducción de gas).

<sup>20</sup> Ello, de conformidad con lo establecido en el Reglamento del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 410-2015-EF.



- El concedente queda obligado a liberar las interferencias correspondientes al ducto de gas natural operado por CALIDDA y al túnel de la avenida Gambetta a más tardar el 30 de junio de 2017. En caso el concedente no cumpla con dichas obligaciones en el plazo establecido, el plazo contemplado para la construcción de la segunda pista de aterrizaje será suspendido hasta que se produzca el cumplimiento<sup>21</sup>.
  - Los mayores costos en los que pueda incurrir LAP para resolver interferencias que afecten la expansión y/o operaciones del aeropuerto, serán asumidos en su totalidad por el Concedente.
  - Construir y poner en operación la segunda pista de aterrizaje a más tardar a los 4 años contados desde la liberalización de las interferencias existentes en los terrenos necesarios para la ampliación del aeropuerto. El Concedente podrá declarar la caducidad de la concesión si el concesionario no pone en operación la segunda pista luego de vencido el quinto año desde la liberación de las interferencias (es decir, un año después del plazo con el que cuenta el concesionario para culminar la obra).
  - Durante la ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del aeropuerto, no será exigible el cumplimiento de los RTMs referidos a espacio y tiempo de espera máximos en lo que corresponda a la operación de la infraestructura existente. No obstante, el Concesionario se compromete a hacer sus mejores esfuerzos para mantener los niveles u estándares de calidad establecidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión.
31. El 18 de enero de 2017, el Consejo Directivo de OISTRAN adoptó el Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN, mediante el cual se aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN que contiene la opinión técnica sobre la propuesta de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión. En particular, se emitió opinión favorable respecto a 46 propuestas de modificación planteadas por el Concedente (es decir, el 73% del total de propuestas) y opinión desfavorable respecto a 8 propuestas. En relación a las propuestas relacionadas con la entrega de terrenos para la construcción de la segunda pista de aterrizaje y los plazos para la conclusión de dicha obra, el Regulador ha emitido las siguientes opiniones:
- Es razonable eliminar el impedimento de entregar la totalidad de los terrenos debidamente saneados para la construcción de la segunda pista de aterrizaje, estableciéndose que el inicio de la obra está condicionado a la eliminación de dos interferencias (túnel Gambetta y Gaseoducto de Calidda).
  - Respecto a la reducción del área de terrenos, OSITRAN considera que es recomendable contar con la opinión de la DGAC, a efectos de determinar si esa reducción no impactará la seguridad operacional de la segunda pista.
  - Los plazos propuestos para la construcción de la segunda pista de aterrizaje una vez liberadas las interferencias resultan razonables (de 4 años en lugar de 5 años), pues constructivamente es factible su ejecución. Con esta modificación, el MTC propone una

<sup>21</sup> Cabe mencionar que la liberación de dichas interferencias se encuentra en el siguiente estado de avance:

- (i) Túnel Gambetta: Según lo reportado por el MTC mediante Oficio N° 0116-2017-MTC/25, notificado a OSITRAN el 11 de enero de 2017, se prevé que la obra concluirá en marzo de 2007.
- (ii) Gaseoducto de CALIDDA: Mediante Oficio N° 3797-2016-MTC/25, el MTC informó que se han iniciado trabajos de reubicación del ducto de gas natural, teniendo una fecha tentativa de culminación junio de 2017.



alternativa concreta para hacer frente a la falta de infraestructura que se registra actualmente en el aeropuerto.

- El Regular considera razonable que los mayores costos en los que pudiera incurrir el concesionario para la liberación de las interferencias sean asumidos por el concedente
  - Establecer que el concedente recién puede declarar la caducidad de la concesión en caso no se haya concluido la segunda pista al quinto año de liberalizadas las interferencias, no es consistente con la necesidad de culminar dicha obra en el corto plazo.
  - El Regulador considera que el incumplimiento de los RTMs se deberá a la falta de espacio para el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria existente, presentándose un déficit de capacidad para atender la demanda de pasajeros en los próximos años hasta la puesta en operación del segundo terminal. Así, considerando que el segundo terminal entraría en operación en 2023 y que se espera una tendencia creciente en el tráfico de pasajeros, es razonable la no existencia de los RTM. No obstante, es necesario precisar los numerales de los RTMs que no podrán cumplirse debido a la falta de espacio del terminal.
32. Así, en caso el MTC cumpla con eliminar las interferencias que impiden la construcción de la segunda pista de aterrizaje en junio de 2017, el concesionario se encuentra obligado a culminar dicha obra a más tardar en junio de 2021. Es decir, 9 años más a los establecidos inicialmente en el Contrato de Concesión (finales de 2021)<sup>22</sup>.

### III. Oferta de servicios prestados en la infraestructura

33. En el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se realizan una serie de actividades ejecutadas tanto por el propio Concesionario como por otros agentes económicos (intermediarios), que constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga. En el cuadro N° 3 se muestran los principales servicios que se prestan en el terminal aéreo, así como sus respectivos proveedores y el tipo de regulación al cual están sometidos.
34. Con excepción del alquiler de locales comerciales, el resto de servicios brindados en el AIJCH se encuentran regulados. Conforme a lo establecido por el Numeral 2.3 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la renta y/o alquiler que LAP obtenga por el arrendamiento de estos locales o espacios comerciales, será determinado por la oferta y la demanda.

---

<sup>22</sup> En efecto, conforme a lo establecido en la cláusula 5.6.2 del Contrato de Concesión, el Concesionario estaba obligado a construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación al final del decimoprimer año de Vigencia de la Concesión. No obstante, dicho plazo no pudo ser cumplido por las demoras en la entregas de terrenos necesarios para la ejecución de las obras.



**Cuadro N° 3**  
**Servicios prestados en el AIJCH**

SERVICIO	PROVEEDOR	TIPO DE REGULACIÓN
Uso de aeropuerto (TUUA)	LAP	Regulación tarifaria
Aterrizaje / Despegue <sup>1</sup>	CORPAC y LAP	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	LAP	Regulación tarifaria
Uso de puentes de abordaje	LAP	Regulación tarifaria
Uso de instalaciones de carga aérea	LAP	Regulación tarifaria
Asistencia en tierra (rampa)	Talma Servicios Aeroportuarios, Swissport <sup>2</sup> y Servicios Aeroportuarios Andinos	Regulación por acceso
Atención de pasajeros y equipaje (alquiler de oficinas operativas y counters)	Aerolíneas	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves	Aeroinversiones, Seman Peru y Arsenal-Aeronaval	Regulación por acceso
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Exxon-Mobil	Indexación por inflación
Estacionamiento vehicular	LAP	Regulación por comparación
Alquiler de locales comerciales, alquiler de salas VIP, provisión de infraestructura para hotel, entre otros.	LAP	No regulado

1/ Los servicios son compartidos entre CORPAC (radio ayudas, comunicaciones y meteorología) y LAP (construcción, equipamiento y mantenimiento de la pista de aterrizaje)

2/ En diciembre de 2010, Talma adquirió el 51% de las acciones de Swissport.

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## IV. Demanda de los servicios prestados

### IV.1. Servicios regulados

#### i. Principales clientes

35. Como parte de lo establecido en el contrato de concesión, LAP se encarga de operar la infraestructura de la terminal para garantizar la prestación de servicios aeroportuarios, de aeronavegación y comerciales. En esta línea, los principales clientes de LAP en la prestación de los servicios regulados son: los pasajeros y sus acompañantes (al momento de usar las instalaciones del aeropuerto) y las aerolíneas (de vuelos comerciales y de carga).
36. 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 la atención en counters, área de migraciones, servicios de seguridad y puerta de embarque. Asimismo, los pasajeros pueden hacer uso de diversos servicios comerciales no aeronáuticos a cargo de concesionarios.
37. Por otro lado, LAP debe brindar a las aerolíneas facilidades y servicios con los más altos estándares para que puedan desarrollar sus operaciones de la mejor manera (incluidos: uso de pista, plataforma, iluminación, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, radio ayudas, comunicaciones, meteorología y estacionamiento por los primeros 90 minutos). A diciembre de 2016, son 24 las aerolíneas que operan en el AIJCH, de las cuales 21



atienden vuelos internacionales y 5 atienden vuelos nacionales. Asimismo, operan más de 16 compañías de carga aérea, siendo las principales las que se muestran en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 4**  
**Aerolíneas Operando en el AIJCH, 2016**

Aerolíneas internacionales	Aerolíneas nacionales	Carga
Aerolíneas Argentinas	Star Perú	Abx Air
AeroMéxico	Avianca	Aerosucre
Air Canada	Lan Perú	Arrow Air
Air Europa	LC Perú	ATI - ABX Cargo
Air France	Peruvian Airlines	Atlas Air Cargo
American Airlines		ATSA
Avianca		Avianca Cargo
British Airways		Centurion Cargo
Copa Airlines		KLM Cargo
Delta Airlines		Lan Cargo
Iberia		Lufthansa Cargo
JetBlue		Martinair Holland
KLM		Solar Cargo
Lan Airlines		Star Peru Cargo
Sky Airline		Tampa Air Cargo
Spirit Airlines		Trans American Air Lines
Taca		
TAM		
TAME		
United Airlines		
VivaColombia		

Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## ii. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

### Tráfico de pasajeros

38. El AIJCH continúa siendo el terminal aéreo de mayor importancia en la red aeroportuaria nacional, habiendo concentrado cerca del 60% del tráfico total de pasajeros durante el año 2016. Esta participación se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCH cubre más del 99,2% del tráfico de pasajeros. Asimismo, cabe señalar que, el AIJCH representa el 100% de los pasajeros en tránsito.

**Cuadro N° 5**  
**Participación del AIJCH en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional**  
**(En porcentaje)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nacional	42,0	43,0	43,6	44,0	44,0	44,3	45,3	45,1	45,9	46,8	47,2	47,2	47,0	46,8	47,1	47,7
Internacional	99,0	99,3	98,9	99,0	99,0	99,9	99,9	99,4	99,4	99,3	99,3	99,4	99,4	99,3	99,2	99,2
<b>Total</b>	<b>60,0</b>	<b>63,1</b>	<b>63,4</b>	<b>63,0</b>	<b>63,0</b>	<b>62,9</b>	<b>63,0</b>	<b>62,8</b>	<b>63,3</b>	<b>61,6</b>	<b>61,6</b>	<b>61,0</b>	<b>60,4</b>	<b>59,7</b>	<b>59,5</b>	<b>59,9</b>

Nota: No incluye pasajeros en tránsito.

Fuente: LAP, CORPAC, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

39. Durante 2016, 18,84 millones de pasajeros hicieron uso del AIJCH, lo que representó un incremento de 10,1% con respecto al año anterior. El tráfico de pasajeros en tránsito



experimentó el mayor dinamismo, incrementándose 19,4% respecto al año anterior; mientras que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales se incrementó 10,1% y 8,1%, respectivamente.



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

40. Si se analiza el tráfico de pasajeros desde el inicio de la Concesión, se puede observar que el mayor dinamismo se produjo en el tráfico de pasajeros en tránsito, el cual experimentó un crecimiento promedio anual de 26,7%, mientras que el tráfico de pasajeros nacionales e internacionales mostró un crecimiento promedio anual de 11,9% y 7,8%, respectivamente. Así, se observa que el importante crecimiento del tráfico de pasajeros en tránsito se ha producido en un contexto de expansión de los pasajeros de vuelos internacionales, lo que refleja el posicionamiento del AIJCH como centro de conexiones en la región o *hub* internacional.
41. Cabe destacar que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales empezó a tener un mayor dinamismo a partir del año 2010, registrando un crecimiento promedio anual de 15,1% en el periodo 2010 – 2016, mientras que en el periodo anterior (2001 – 2009) se registró un crecimiento promedio anual de 9,3%. Dicho dinamismo coincide con el desarrollo de las concesiones del primer grupo de aeropuertos regionales (2006)<sup>23</sup> y del segundo grupo (2011)<sup>24</sup>, las cuales han permitido el desarrollo de nuevas rutas y el aumento de las frecuencias de vuelos.

<sup>23</sup> El primer grupo de aeropuertos regionales es administrado por la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú (AdP) desde el año 2006, por un plazo de 25 años. Actualmente opera una red de 12 terminales aéreas en el norte peruano: Tumbes, Talara, Piura, Cajamarca, Chiclayo, Chachapoyas, Tarapoto, Trujillo, Huaraz, Iquitos, Pucallpa y Pisco.

<sup>24</sup> La empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (AAP), consorcio conformado por Corporación América de Argentina y Andino Investment Holding de Perú, 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 N° 2**  
Estructura porcentual del tráfico de pasajeros en el AIJCH, según tipo de vuelo

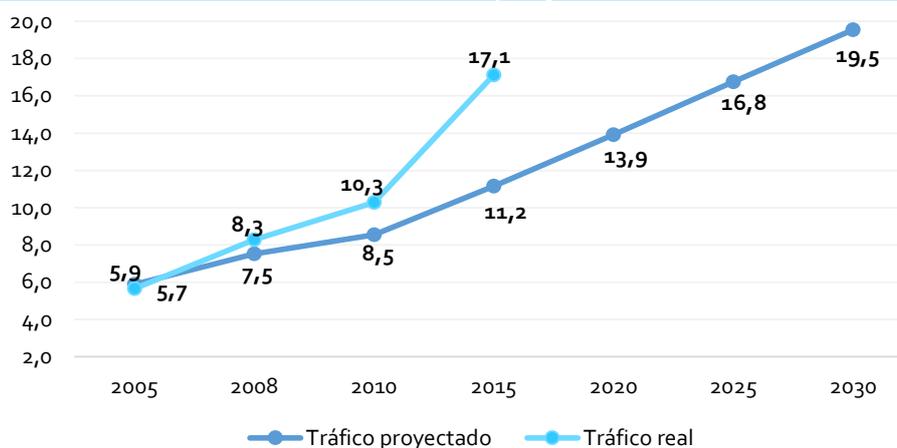


Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

42. El importante dinamismo registrado en el tráfico de pasajeros a partir de 2010, ha incidido en que los niveles alcanzados en los últimos años superen de manera importante las proyecciones iniciales de demanda. En efecto, de acuerdo al Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH elaborado en el año 2005<sup>25</sup>, durante 2015 se proyectaba un tráfico de pasajeros de 11,2 millones; no obstante el tráfico real de dicho año (17,1 millones de pasajeros) ha superado en 53,3% el tráfico esperado. Así, en 2016 se ha alcanzado un nivel de tráfico (18,8 millones de pasajeros) superior al que se esperaba alcanzar en 2025 (16,8 millones de pasajeros) y cercano al que se esperaba alcanzar en 2030 (19,5 millones de pasajeros).

**Gráfico N° 3**  
Tráfico proyectado vs. Tráfico real de pasajeros  
(En millones de pasajeros)



Fuente: LAP, Plan Maestro de Desarrollo (versión 2005)

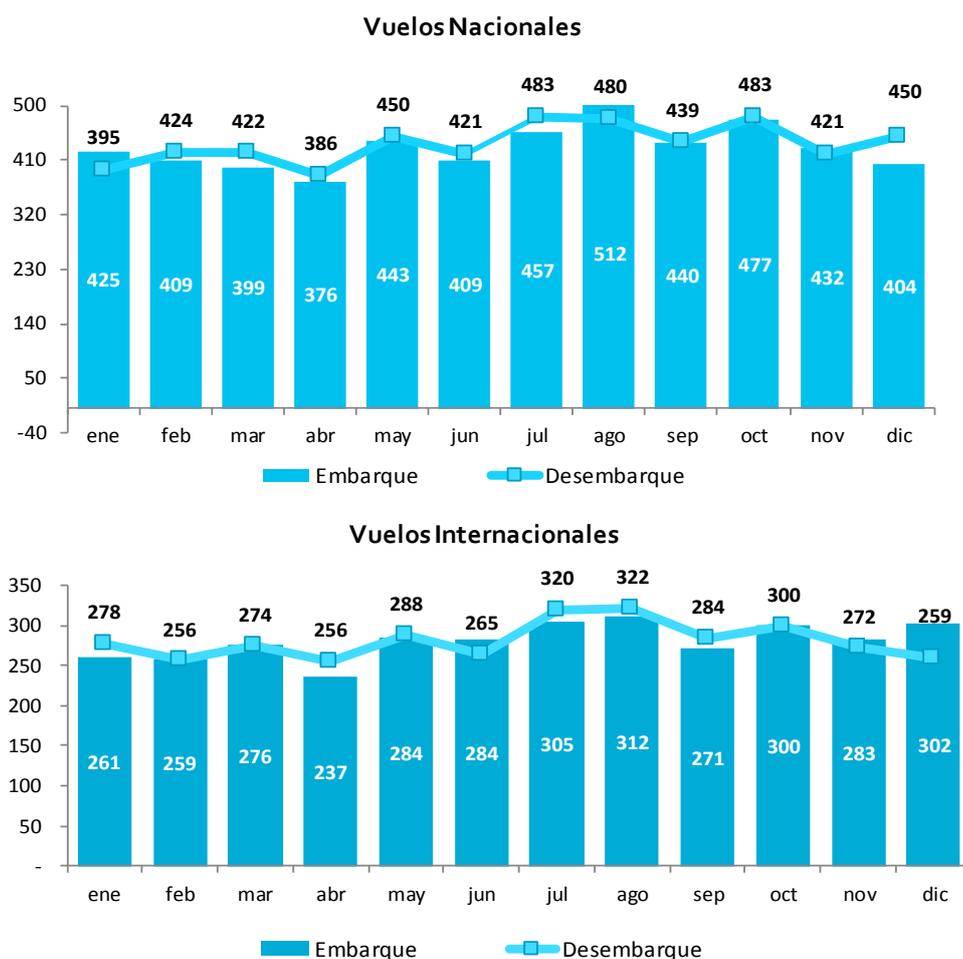
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>25</sup> El 09 de junio de 2003, la DCAC aprobó el Plan Maestro del AIJCH 2002 – 2030 (versión 2002) presentado por el Concesionario. El 08 de noviembre de 2006, LAP presentó el Plan Maestro de Desarrollo (versión 2005), el cual fue aprobado en 2008, reemplazando al Plan Maestro (versión 2002).



43. Con relación a la estacionalidad del tráfico de pasajeros en el año 2016, puede observarse que en vuelos nacionales los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron en los meses de octubre, agosto y julio, siendo estos dos últimos meses propios de las fechas festivas de Fiestas Patrias. En vuelos internacionales también se observan mayores niveles de embarque y desembarque en julio, agosto y octubre, siendo que esos dos primeros coinciden con los meses de verano en el hemisferio norte. En contraste a ello, en los meses de enero a mayo se registró el menor tráfico de pasajeros nacionales e internacionales.

**Gráfico N° 4**  
**Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCH, 2016**  
(En miles)



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Tráfico de carga

44. En relación al tráfico de carga, el AIJCH también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país; especialmente en el transporte internacional, en el que concentra prácticamente el 100% de la carga movilizada.



**Cuadro N° 6**  
**Participación del AIJCH en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional**  
**(En porcentaje)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nacional	29,7	35,3	43,6	44,7	44,6	45,6	46,7	49,5	49,6	51,7	51,8	54,7	54,4	51,1	52,3	56,2
Internacional	99,3	99,6	99,5	99,2	99,7	99,6	100	100	99,9	100	100	100	100	100	100	100,0
<b>Total</b>	<b>80,2</b>	<b>83,7</b>	<b>86,6</b>	<b>89,0</b>	<b>88,5</b>	<b>88,6</b>	<b>89,8</b>	<b>88,5</b>	<b>89,7</b>	<b>89,9</b>	<b>89,9</b>	<b>90,8</b>	<b>90,7</b>	<b>90,7</b>	<b>90,7</b>	<b>92,8</b>

Nota: No incluye carga en transferencia.

Fuente: CORPAC, LAP, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

45. Entre 2001 y 2016, se ha observado una evolución creciente en el tráfico de carga (con excepción del 2009, en que se sintieron los efectos de la crisis financiera internacional, y de los últimos dos años en los que se ha producido una leve contracción) a una tasa promedio anual de 7,1%, al pasar de 114 mil toneladas a 297 mil toneladas. Cabe señalar, que si bien la carga internacional representa la mayor proporción de la carga movilizada, esta ha visto reducida su participación de 90% en 2001 a 87,5% en 2016.

**Gráfico N° 5**  
**Tráfico de carga en el AIJCH, según tipo de vuelo**  
**(En miles de TM)**



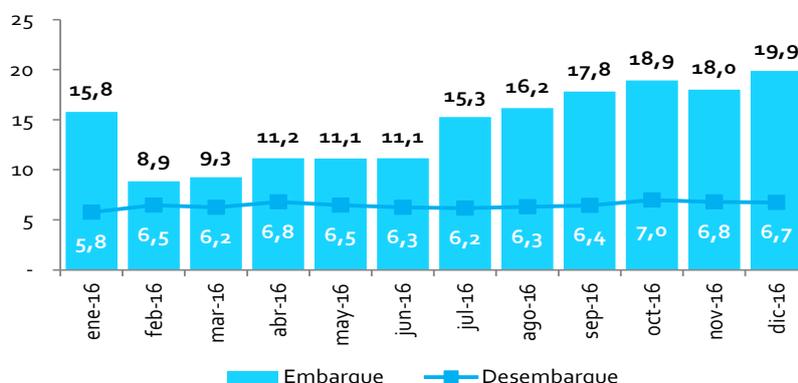
Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

46. En el 2016, se movilizó por el AIJCH un total de 297 mil toneladas, lo que representó una leve contracción de 1,3% respecto del año anterior (301 mil toneladas). Dicha contracción, se explica por la reducción de 3,4% del tráfico de carga nacional (de 29 a 28 mil toneladas) y de 0,5% de la carga internacional (de 261 mil a 260 mil toneladas).
47. Con relación a la estacionalidad del tráfico de carga en el año 2015, puede observarse que en el caso de la carga internacional los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron durante los últimos cuatro meses del año.



**Gráfico N° 6**  
Tráfico mensual de carga internacional en el AIJCH, 2016  
(En miles)



Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Tráfico de aeronaves

48. Como se observa en el siguiente cuadro, el AIJCH concentró cerca del 96% de las operaciones internacionales. En el caso de las operaciones nacionales, a diferencia del tráfico de pasajeros y de carga, el AIJCH concentró menos de la tercera parte (29,4%) del tráfico total de aeronaves (aterrizaje o despegue) de la red aeroportuaria nacional durante 2015; mientras que los terminales aéreos operados por Aeropuertos del Perú, CORPAC y Aeropuertos Andinos del Perú concentraron el 34,9%, 27,2% y 8,6%, respectivamente. Cabe mencionar que, en el caso de los vuelos nacionales, la capacidad promedio de las aeronaves que operan en el AIJCH es mayor que la del resto de aeropuertos del Perú, lo cual explica que dicho aeropuerto movilice un mayor número de pasajeros por aeronave<sup>26</sup>.

**Cuadro N° 7**  
Participación del AIJCH en las operaciones de la red aeroportuaria nacional  
(En porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nacional	23,6	23,6	24,8	23,3	22,9	23,1	25,2	23,1	23,2	26,2	28,7	28,4	30,6	29,1	29,4	29,4
Internacional	95,1	95,6	96,0	96,5	97,5	97,9	98,1	97,5	97,6	97,3	97,5	97,2	96,7	96,3	95,7	96,9
<b>Total</b>	<b>34,2</b>	<b>34,6</b>	<b>24,8</b>	<b>34,6</b>	<b>34,7</b>	<b>33,7</b>	<b>39,0</b>	<b>34,8</b>	<b>35,0</b>	<b>37,2</b>	<b>40,7</b>	<b>###</b>	<b>42,1</b>	<b>40,9</b>	<b>40,6</b>	<b>40,7</b>

Fuente: CORPAC, LAP, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

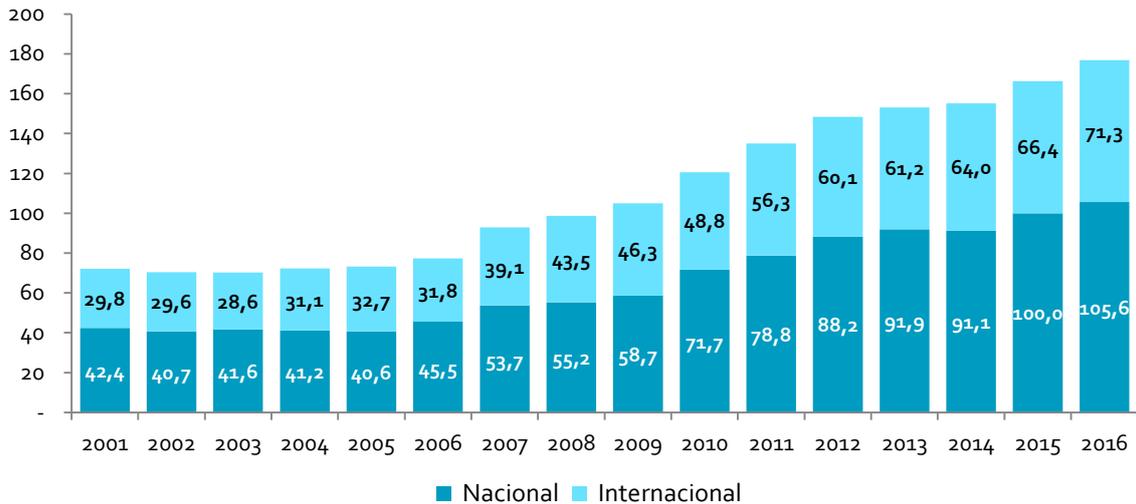
49. Entre 2001 y 2016, el número total de operaciones en el AIJCH experimentó un crecimiento promedio anual de 6,2%, al pasar de 72,2 a 179,9 miles de operaciones. En ese periodo, las operaciones nacionales se incrementaron 6,3% promedio anual; mientras que las operaciones internacionales tuvieron un aumento promedio anual de 6%.
50. Como se aprecia en el siguiente gráfico, hay una marcada tendencia creciente a partir del año 2007 (con excepción del año 2009, en que recesión económica como consecuencia de la crisis financiera internacional). Dicho dinamismo coincide con la expansión del PBI per cápita,

<sup>26</sup> En efecto, durante 2015, el AIJCH movilizó un promedio de 95 pasajeros por aeronave en vuelos nacionales; mientras que el promedio en el resto de aeropuertos de la red aeroportuaria nacional fue de 44 por aeronave.



particularmente en los años 2007, 2008 y 2010, en los cuales dicho indicador registró un importante crecimiento de 7,3%, 7,9% y 7,1%, respectivamente. Asimismo, se observa un incremento importante de las frecuencias semanales de los vuelos nacionales e internacionales entre 2006 y 2015, al registrar un aumento promedio anual de 12,4% y 8,6%, respectivamente.

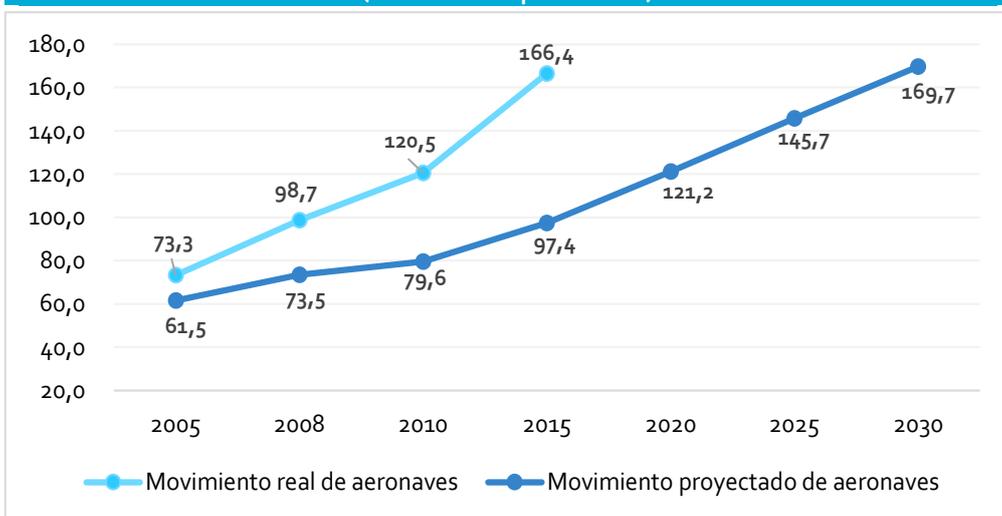
**Gráfico N° 7**  
Tráfico de aeronaves en el AIJCH, según tipo de vuelo  
(En miles de operaciones)



Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Al igual que ha sucedido con el tráfico de pasajeros, el movimiento de aeronaves en el AIJCH ha superado de manera importante las proyecciones iniciales. Durante 2015 el movimiento real de aeronaves (166,4 mil) superó en 71% el movimiento proyectado en el Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH versión 2005 (97,4 mil). Así, en 2016 se ha alcanzado un nivel de operaciones (176,9 millones) superior al que se esperaba alcanzar recién durante el año 2030 (169,7 millones).

**Gráfico N° 8**  
Operaciones proyectadas vs. Operaciones reales  
(En miles de operaciones)



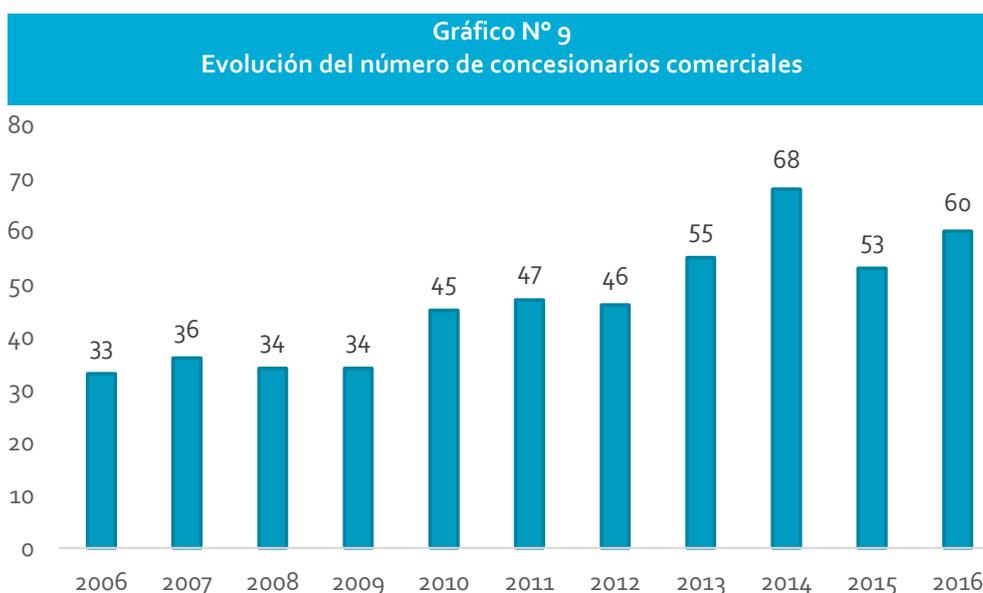
Fuente: LAP, Plan Maestro de Desarrollo (versión 2005)  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



## IV.2. Servicios no regulados

### i. Principales clientes

51. Los servicios no regulados son aquellos servicios comerciales que brinda LAP con relación a las actividades comerciales que comprenden a los servicios aeronáuticos, tales como: alquiler de locales comerciales (restaurantes, duty free, etc.), alquiler de salas VIP, provisión de infraestructura para hotel, entre otros (cocina de vuelo, publicidad, documentos de identidad, etc.). Estos servicios pueden ser brindados directamente por LAP o ser concesionados a un tercero, siendo que LAP se comprometió desde el inicio de sus operaciones a desarrollar de forma sostenible negocios comerciales relacionados con la actividad aeroportuaria.
52. Los 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). Entre 2006 y 2016, el número de concesionarios comerciales se incrementó en 81,8%, al pasar de 33 a 60 (ver siguiente gráfico). Durante 2016 se aprecia un incremento de 13,2% en el número de concesionarios en relación al año anterior<sup>27</sup>.



Fuente: Memoria Anual LAP 2014, 2013, 2012, 2011, 2010, 2009, 2008 y 2007, Presentación Planes de Negocio 2016.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

53. Cabe mencionar que, para mantener los estándares de servicio y calidad de los concesionarios del Aeropuerto, LAP realiza anualmente estudios de cliente incógnito, así como evaluaciones de calidad de los servicios de alimentación (inspección higiénico-sanitaria y estudios microbiológicos de alimentos, superficie y manipuleo).

<sup>27</sup> Cabe precisar que los datos del 2015, han sido obtenidos de la página web de LAP.



## V. Evolución de las tarifas

### V.1. Tarifas reguladas

#### Servicios aeroportuarios

54. De acuerdo a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a determinar las tarifas a ser cobradas por los servicios aeroportuarios (tarifa única por uso de aeropuerto - TUUA, aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves), siempre que dichos precios no excedan las tarifas máximas establecidas por el propio contrato para los ocho primeros años de Concesión. A partir del noveno año (2009), las tarifas del TUUA y servicio de aterrizaje y despegue se reajustan mediante el mecanismo de precio tope "RPI-X", es decir, por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU (RPI), menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad (X). El factor de productividad "X" será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un periodo de 5 años.
55. En el caso de los servicios por el uso de instalaciones de carga aérea y uso de puentes de abordaje (o puentes de embarque de pasajeros), mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 046-2004-CD/OSITRAN y N° 003-2008-CD/OSITRAN, se estableció que las tarifas máximas también serían reajustadas mediante la aplicación del mecanismo RPI-X.
56. Así, Mediante Resolución N° 064-2008-CD-OSITRAN, del 30 de diciembre de 2008, se aprobó el primer factor de productividad de -0,61% anual aplicable para el periodo 2009 – 2013. Posteriormente, el 15 de marzo del año 2013, mediante el Resolución N° 006-2013-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo aprobó el inicio de oficio del procedimiento de revisión tarifaria mediante la aplicación del mecanismo RPI-X para los siguientes cinco (5) servicios brindados en el AIJCH<sup>28</sup>:
- (i) Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) nacional e internacional.
  - (ii) Tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional.
  - (iii) Tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.
  - (iv) Tarifa por uso de puentes de abordaje.
  - (v) Tarifa por uso de instalaciones de carga aérea.
57. El 23 de setiembre de 2013, mediante Resolución N° 059-2013-CD-OSITRAN, se aprobó el factor de productividad de +0,05% (cero y 05/100 puntos porcentuales) para el período comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 31 de diciembre de 2018 (periodo quinquenal establecido en el Contrato de Concesión). Asimismo, se determinó que este mecanismo de reajuste se aplique mediante tres canastas reguladas de servicios:
- **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.

<sup>28</sup> Conforme a lo establecido en el RETA, el Regulador debe analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados, para determinar si la regulación tarifaria es necesaria. En el presente caso, en base al análisis de condiciones de competencia realizado, se determinó que el AIJCh gozaba de una posición de dominio en los servicios relevantes objeto de revisión tarifaria, pues no fue posible identificar la presencia de competencia inter-aeroportuaria, competencia intra-aeroportuaria, competencia intermodal, amenaza de entrada ni cierto grado de poder de negociación por parte de los demandantes. En vista de ello, se determinó que los cinco (5) servicios listados, debían seguir sujetos a regulación tarifaria.



58. Así, el precio tope establecido se calcula como un promedio ponderado (por los ingresos generados por cada servicio el año anterior) de las tarifas de cada una de estas tres canastas. En este contexto, el promedio ponderado de las tarifas que conforman cada una de las canastas de servicios, no podrá superar anualmente durante el periodo 2014-2018 la suma de la inflación al consumidor de Estados Unidos (RPI) menos 0,05%. Con ello se garantiza al Concesionario la flexibilidad para variar los precios dentro de cada canasta como considere pertinente.
59. Como se aprecia en el siguiente cuadro, las tarifas relacionadas con el TUUA internacional, aterrizaje/despegue nacional e internacional y estacionamiento de aeronaves en vuelos nacionales e internacionales se han mantenido estables desde 2012<sup>29</sup>. Por su parte, el TUUA nacional, la tarifa de puentes de embarque (para los primeros 45 minutos y el tiempo adicional) y uso de instalaciones de carga aérea se incrementaron 22,5%, 23,5% y 5,9%, respectivamente.

<b>Cuadro N° 8</b>					
<b>Servicios aeroportuarios: Evolución de tarifas máximas aplicadas por el concesionario, 2012-2016</b>					
Servicios aeroportuarios	USD (no inc. IGV) <sup>3</sup>				
	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario</b>					
TUUA Internacional	26,1	26,1	26,1	26,1	26,1
TUUA Nacional	7,4	8,0	8,5	9,02	9,05
<b>Aterrizaje / Despegue Internacional<sup>1</sup></b>					
Hasta 10 TM	35,3	35,3	35,3	35,3	35,3
Más de 10 hasta 35 TM	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Más de 35 hasta 70 TM	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Más de 70 hasta 100 TM	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3
Más de 100 TM	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6
<b>Aterrizaje / Despegue Nacional<sup>1</sup></b>					
Hasta 10 TM	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6
Más de 10 hasta 35 TM	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Más de 35 hasta 70 TM	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Más de 70 hasta 100 TM	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
Más de 100 TM	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
<b>Estacionamiento de Aeronaves Internacional<sup>2</sup></b>					
Hasta 10 TM	3,53	3,53	3,53	3,53	3,53
Más de 10 hasta 35 TM	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Más de 35 hasta 70 TM	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
Más de 70 hasta 100 TM	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63
Más de 100 TM	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66
<b>Estacionamiento de Aeronaves Nacional<sup>2</sup></b>					
Hasta 10 TM	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
Más de 10 hasta 35 TM	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
Más de 35 hasta 70 TM	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24
Más de 70 hasta 100 TM	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26
Más de 100 TM	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26
<b>Puentes de Embarque</b>					
Primeros 45 minutos o fracción	82,8	91,2	95,7	100,4	102,16
Periodos de 15 minutos adicionales	27,6	30,3	31,9	33,5	34,06
<b>Uso de instalaciones de carga aérea</b>					
	0,022	0,026	0,023	0,023	0,023

<sup>1</sup> Las tarifas corresponden a vuelos diurnos, para el resto se establecen las siguientes tarifas: (i) Despegue nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas; (ii) Aterrizaje / Despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas; y, (iii) Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de Aterrizaje / Despegue (A/D).

<sup>2</sup> Corresponde a la tarifa por las 4 primeras horas. Por hora adicional o fracción se cobra un 25% de dicha tarifa.

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>29</sup> En este punto es importante notar que el 80% de los ingresos obtenidos por la tarifa TUUA Internacional y el 20% de los ingresos obtenidos por los servicios de aterrizaje y despegue forman parte de la retribución que LAP otorga a CORPAC.



### Playa de estacionamiento

60. En relación a la playa de estacionamiento vehicular, en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se estableció que la tarifa cobrada sería igual al promedio simple de las tarifas de una muestra de playas de estacionamiento establecida y aprobada por OSITRAN, conforme a los criterios desarrollados por el regulador.
61. El 24 de setiembre de 2015, LAP solicitó que se realice una revisión de la tarifa de playa de estacionamiento, habiendo transcurrido dos años desde la última revisión<sup>30</sup>. En su propuesta tarifaria, LAP determinó una tarifa de S/. 7,8 por hora o fracción, monto calculado a partir de las tarifas promedio de una muestra de 32 playas de estacionamiento.
62. En atención a dicha solicitud, mediante Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2015, OSITRAN modificó el esquema de cobro de las tarifas<sup>31</sup>. La característica principal de esta revisión tarifaria es que se ha buscado que la tarifa refleje de mejor manera el uso que se viene dando a dicha infraestructura por parte de los usuarios. Así, se aprobó una tarifa diferenciada de: S/. 4,24 (no incluido IGV) para los primeros 45 minutos, y en caso se supere este tiempo, una tarifa de S/. 5,68 (no incluido IGV) por hora o fracción adicional. Conforme se estableció en dicha oportunidad, la tarifa entraría en vigencia los primeros días de 2016 y se encontrará vigente por un periodo de dos años<sup>32</sup>.
63. Posteriormente, en atención a un recurso de reconsideración interpuesto por LAP, mediante Resolución N° 011-2016-CD-OSITRAN de fecha 14 de marzo de 2016, OSITRAN aprobó una tarifa diferenciada de: S/. 4,41 (no incluido IGV) para los primeros 45 minutos y una tarifa de S/. 5,93 (no incluido IGV) por hora fracción adicional.
64. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de las tarifas aplicadas al servicio de playa de estacionamiento en el AIJCH durante el periodo 2012 – 2016. Como se aprecia, durante el 2016, la tarifa establecida para los vehículos que permanezcan hasta 45 minutos en la playa de estacionamiento (S/. 4,41) se redujo 5,4% en relación al año anterior (S/. 4,66); mientras que para aquellos vehículos que permanezcan un tiempo mayor a 45 minutos (S/. 5,93) la tarifa se incrementó 27,5% en relación al 2015. Así, el mecanismo de fijación diferenciado según el tiempo de permanencia, beneficia a aquellos usuarios que permaneces un menor tiempo en la playa de estacionamie

<sup>30</sup> Entre 2003 y 2012, se han producido tres revisiones tarifarias del servicio de playa de estacionamiento, conforme al siguiente detalle:

- El 13 de noviembre de 2003, mediante Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN, se determinó la metodología para la determinación de las tarifas y se estableció 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 por el servicio de la playa de estacionamiento del AIJCH.
- Mediante Resolución N° 030-2010-CD-OSITRAN de fecha 20 de julio de 2010, se modificó la metodología para el establecimiento de la muestra en relación a los factores de calidad considerados, y se fijó una tarifa de S/. 4,5 por hora o fracción.
- El 28 de noviembre de 2012, LAP remitió una solicitud para que se revise la tarifa de playa de estacionamiento, habiendo transcurrido 2 años desde la última revisión tarifaria. En atención a dicha solicitud, mediante Resolución N° 046-2013-CD-OSITRAN de fecha 15 de julio de 2013, se estableció una tarifa de S/. 5,5 por hora o fracción, la cual podía ser revisada transcurridos los dos años.

<sup>31</sup> OSITRAN contrató con la empresa TARYET S.L. una consultoría para la revisión de la propuesta efectuada por LAP, a fin de determinar si la muestra escogida por el concesionario estaba conformada por playas comparables en niveles de servicio y calidad de la infraestructura de la playa de estacionamiento del AIJCH. A partir de los resultados del estudio y del análisis efectuado, se descartaron aquellas playas que no resultaban comparables, debido a diferencias en el cobro de tarifas, aplicación de descuento por consumo en locales y calidad de los servicios y la infraestructura.

<sup>32</sup> Cabe señalar que, el 27 de enero de 2016, periodo posterior al analizado en este Informe, LAP interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN. En atención a dicho recurso, mediante Resolución N° 011-2016-CD-OSITRAN de fecha 14 de marzo de 2016, OSITRAN estableció el siguiente esquema para el cobro de las tarifas del servicio de playa de estacionamiento para vehículos ligeros: S/. 4,41 (no incluido IGV) para los primeros 45 minutos, S/. 5,93 (no incluido IGV) de 46 a 60 minutos y S/. 5,93 (no incluido IGV) por hora fracción adicional.



**Cuadro N° 9**  
**Playa de estacionamiento: Evolución de tarifas máximas aplicadas por el concesionario, 2012-2016**

Estacionamiento vehicular	S/. (no inc. IGV) <sup>3</sup>				
	2012	2013	2014	2015	2016
Por hora o fracción	4,50	4,50	3,81	4,66	-
Permanencia de hasta 45 minutos	-	-	-	-	4,41
Permanencia mayor a 45 minutos	-	-	-	-	5,93

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## V.2. Cargos de acceso

65. OSITRAN también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario, que es considerada una facilidad esencial<sup>33</sup>. El 25 de mayo de 2004, mediante Resolución N° 023-2004-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura (REA) del AIJCH presentado por LAP<sup>34</sup>. Según se especifica en el REA, los siguientes servicios constituyen servicios esenciales<sup>35</sup>:
- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros)
  - Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas para las operaciones y *counters*)
  - Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas
  - Almacenamiento y abastecimiento de combustible
66. Los Cargos de Acceso son determinados por negociación directa entre LAP y los usuarios intermedios (es decir, aquellos que utilizan la infraestructura de transporte de uso público para brindar servicios de transporte o vinculados a esta actividad).
67. Conforme a lo establecido en el artículo 44 del REMA, los usuarios intermedios podrán solicitar a OSITRAN que fije los cargos de acceso en los siguientes supuestos: i) las partes no llegaron a ponerse de acuerdo sobre el cargo de o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas; o ii) en los casos de un subasta y la negativa a suscribir el contrato de parte de la empresa prestadora. El Regulador cuenta con un plazo de treinta (30) días hábiles para remitir a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso correspondiente<sup>36</sup>.

<sup>33</sup> El artículo N° 9 del Reglamento de Mandato de Acceso de OSITRAN define facilidad esencial como: "Aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:

a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;

b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;

c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino."

<sup>34</sup> Modificado por Resolución N° 020-2006-CD-OSITRAN del 07 de abril de 2006, Resolución N° 031-2006-CD-OSITRAN del 14 de junio de 2006 y Resolución N° 012-2016-CD-OSITRAN del 29 de marzo de 2016.

<sup>35</sup> Los Servicios Esenciales son 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.

<sup>36</sup> Dicho plazo podrá ser prorrogado por la Gerencia General, de manera justificada y por una sola vez, por quince (15) días adicionales, lo que será puesto en conocimiento de las partes.



### Servicio de rampa<sup>37</sup>

68. Conforme a lo dispuesto en el Anexo 5, numeral 1.2 del Contrato de Concesión, a efecto de cautelar la libre concurrencia de los postores así como garantizar la transparencia y promover la competencia, la selección de los Operadores para el servicio de rampa a terceros se hará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual podrá ser objeto de fiscalización por parte de OSITRAN.
69. A finales de 2013 se realizó el proceso de subasta al mejor postor para otorgar el acceso para operar el servicio de rama prestado por terceros en el AIJCH (4 lotes), así como asignar las áreas de mantenimiento a efectos de seleccionar como mínimo a 2 y como máximo a 4 empresas. Así, a partir de 2015 se encuentran vigentes las tarifas por operador seleccionado, conforme se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 10 Servicio de rampa a terceros: Evolución de cargos de acceso (En USD, no incluido IGV)					
PMD	Unidad de cobro	2012-2014 <sup>1</sup>	2015-2016		
			Andinos	Swissport	Talma
Hasta 5,68 TM	Por operación	38,97	17.29	14.97	8.75
Más de 5,68 hasta 33 TM	Por operación	42,51	34.42	29.81	17.42
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	63,72	157.71	136.58	79.81
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	73,12	192.99	167.12	97.65
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	77,38	204.24	176.86	103.35
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	93,53	246.87	213.78	124.92
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	114,79	302.97	262.36	153.31
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	119,04	314.19	272.08	158.99
Más de 287 TM	Por operación	170,15	449.10	388.91	227.25

<sup>1</sup> Cargos de acceso establecidos mediante Resolución N° 026-2004-CD-OSITRAN de fecha 31 de mayo de 2004

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

70. En relación al autoservicio de rampa, mediante resoluciones N° 041 al 47 -2005-CD, de fecha 27 de julio de 2005, se emitieron mandatos de acceso en favor de los usuarios intermedios Aerocondor S.A.C., LC Busre S.A.C., Aviación Líder S.A., Transportes Aéreos Nacionales de Selva S.A., Star Up S.A., Aerotransporte S.A. y Servicios Aeronáuticos SIPESA S.A.C., para la prestación del servicio esencial de autoservicio de asistencia en tierra a sus aeronaves en el AIJCH; estableciendo las condiciones y cargos de acceso. Las tarifas han sido modificadas posteriormente, mediante adendas a los contratos de acceso. Así, en el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas vigentes para el periodo 2012 – 2016.

<sup>37</sup> Se entiende por "servicios de rampa" la atención que se presta a las aeronaves en tierra, referidas a la carga, descarga, manipuleo, estiba de equipajes y mercaderías, servicio de limpieza de cabinas, provisión de agua, eliminación de basura y aguas negras, que se presta a las aeronaves.



**Cuadro N° 11**  
**Auto servicio de rampa a terceros: Evolución de cargos de acceso**  
(En USD, no incluido IGV)

PMD	Unidad de cobro	2012-2013 <sup>1</sup>	2014-2016
Hasta 5,68 TM	Por operación	6,55	6,15
Más de 5,68 hasta 8,70 TM	Por operación	13,04	12,23
Más de 8.70 hasta 33 TM	Por operación	35,86	33,64
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	59,75	56,05
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	65,19	61,15
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	93,43	87,65
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	174,91	164,07
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	228,15	214,02
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	347,66	326,13
Más de 287 TM	Por operación	467,16	438,23

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Atención de tráfico de pasajeros y equipaje

71. Mediante resoluciones N° 030-2013-CD-OSITRAN, 031-2013-CD-OSITRAN y 032-2013-CD-OSITRAN de fecha 10 de junio de 2013, se establecieron los cargos para los servicios esenciales de alquiler de mostradores de *check in*, alquiler de oficinas operativas - área gris y alquiler de oficinas operativas por un periodo de tres años, respectivamente<sup>38</sup>. La evolución de los cargos se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 12**  
**Atención de tráfico de pasajeros y equipaje: Evolución de cargos de acceso**  
(En USD, no incluido IGV)

Concepto	Unidad de cobro	2012	2013-2016
Alquiler de mostradores (Counters Check-in)	Por hora	1,65	1,62
Alquiler de oficinas operativas terminadas	Por m2 / mes	32,09	32,91
Alquiler de oficinas operativas (área gris)	Por m2 / mes	21,13	21,00

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Mantenimiento de aeronaves

72. Mediante Resolución N° 030-2013-CD-OSITRAN de fecha 10 de junio de 2013, se dictó el mandato de acceso para la utilización del AIJCH, con el fin de que una serie usuarios intermedios puedan prestar el servicio esencial de mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas, estableciendo las condiciones y cargos de acceso correspondientes por un periodo de tres años. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de los cargos de acceso:

<sup>38</sup> Dichas resoluciones fueron modificadas mediante Resoluciones N° 055-2013-CD-OSITRAN, 057-2013-CD-OSITRAN y 058-2013-CD-OSITRAN de fecha 06 de setiembre de 2013.



Cuadro N° 13 Mantenimiento preventivo de aeronaves: Evolución de cargos de acceso (En USD, no incluido IGV)			
Área	Unidad de cobro	2012	2013-2016
Almacén	Por m2 / mes	2,20	5,42
Oficinas	Por m2 / mes	3,68	9,04
Talleres	Por m2 / mes	2,30	5,66

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible

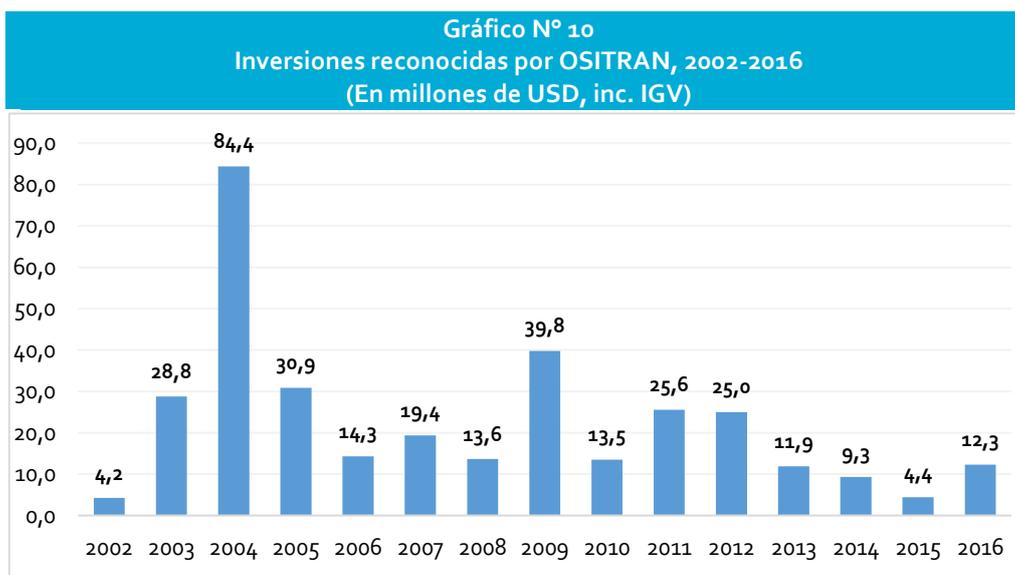
73. En el caso del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento. Dicho precio tope fue fijado en USD 0,09 por galón (más IGV) durante los primeros cuatro años de la Concesión. A partir del siguiente año, el Contrato establece que OSITRAN es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha tarifa cada tres años, de acuerdo al desempeño de los factores económicos relevantes<sup>39</sup>.
74. Así, mediante Resolución N°019-2011-GG-OSITRAN de fecha 25 de febrero de 2011, se estableció el reajuste tarifario, mediante la aplicación de la fórmula de actualización por inflación, aplicable al almacenamiento y abastecimiento del combustible en el AIJCH para el periodo 2011 – 2013, el cual quedó establecido en un nivel de USD 0,1124 por galón. Posteriormente, mediante Resolución N° 012-2014-GG-OSITRAN del 09 de febrero de 2014, se efectuó un reajuste tarifario por inflación para el periodo 2014-2016, estableciéndose una tarifa 6,3% superior a la anterior (de USD 0,1195 por galón).

## VI. Inversiones y transferencias al sector público

### VI.1. Inversiones

75. Las inversiones realizadas por el Concesionario pueden constituir parte de las mejoras comprometidas en el Contrato de Concesión, una vez que han sido reconocidas como tales por el Regulador. Dicho reconocimiento supone la verificación de que la inversión esté de acuerdo con lo ofrecido en la propuesta técnica del Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.
76. Al 31 de diciembre de 2016, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, que ha sido reconocida por OSITRAN, ascendió a USD 337,37 millones, lo cual representa un avance de 31,8% en el compromiso total de inversión de LAP (USD 1 061,5 millones).

<sup>39</sup> Al respecto, la Gerencia de Asesoría Legal, mediante Memorando N° 109-04-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 de 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.



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

77. Entre 2002 y 2016, se han logrado los siguientes avances en relación a los compromisos de inversión establecidos en el Contrato de Concesión:

- Periodo Inicial (2001 – 2009): LAP ha cumplido las metas de inversión previstas en el Contrato de Concesión<sup>40</sup>, habiéndose ejecutado inversiones por un monto total de USD 235,4 millones, de los cuales un total de USD 148,24 millones fueron invertidos durante los primeros cuatro (4) años.
- Periodo remanente (desde 2010): Las inversiones ejecutadas alcanzaron un nivel de USD 102 millones entre 2010 y 2016, habiéndose realizado las siguientes mejoras: i) ampliación de la plataforma norte (100%); ii) remodelación de los pisos 3 y 10 de la torre central (100%); iii) nuevo ingreso a la plataforma en talleres norte (100%); iv) instalación de ascensores en la torre central (100%); v) construcción de escalera de evacuación y almacenes para concesionarios comerciales (95%); vi) mejoras en plataforma (60%); y, vii) mejoras con inversiones de terceros (habilitación de servicios para taller de mantenimiento en plataforma sur - este). Asimismo, en los terrenos entregados para ampliación del AIJCH (53%) se ha culminado con el cercado perimétrico y trabajos conexos.

78. Durante 2016, se ejecutaron inversiones por un monto de USD 12,3 millones, las cuales estuvieron orientadas a los siguientes proyectos: i) construcción de escalera de evacuación y almacenes para concesionarios comerciales; ii) instalación de ascensores en la Torre Central; iii) habilitación de cajeros automáticos en la playa de estacionamiento; iv) mejoras en plataforma (sistema de iluminación, rehabilitación de vías, construcción de servicios higiénicos); v) mejoras en el sistema de ventilación aire acondicionado del terminal; vi) adquisición de 3 equipos para climatización del edificio terminal; vii) mejoras en el sistema de perifoneo; viii) mejoras en el sistema de subestaciones eléctricas; ix) ampliación del sistema de Circuito cerrado de televisión; y, x) mejoras en el sistema de alarma y detección de incendios

<sup>40</sup> Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, durante el periodo 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)



79. En este punto, es importante mencionar que la demora en la entrega de terrenos debidamente saneados por parte del MTC ha impedido que LAP pueda ejecutar las inversiones obligatorias para la ampliación del terminal y construcción de la segunda pista de aterrizaje (la principal inversión prevista durante el periodo remanente). Esto además genera incumplimiento del compromiso asumido por el Concesionario con sus Acreedores Permitidos, lo que impide que LAP pueda ejecutar mejoras que tenga un costo mayor a USD 5 millones.

## VI.2. Transferencias al Sector Público

80. De acuerdo al Contrato de Concesión, LAP debe transferir como retribución al Estado Peruano el 4,6,511% de sus ingresos brutos, porcentaje ofertado por el Concesionario durante el proceso de licitación<sup>41</sup>. Cabe precisar que dicha retribución es distribuida entre PROINVERSIÓN, que recibe el 2% de la misma, y el Concedente, quien hará uso de esos recursos para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH, necesarios para el desarrollo del mismo. Durante el año 2016, el Concesionario transfirió al Estado Peruano USD 129,3 millones por este concepto, cifra 8,4% mayor al monto transferido el año anterior.
81. Asimismo, LAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación. En 2016, dicho pago ascendió a USD 3,1 millones, monto superior en 7,3% respecto del aporte del 2015.
82. Por último, LAP transfiere a CORPAC el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue en el AIJCH y el 20% de la TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión. El monto devengado en 2016 por dicha transferencia fue de USD 37,5 millones, nivel 8,5% superior al reportado el año anterior.

**Cuadro N° 14**  
**Transferencias al Estado Peruano**  
**(En millones de USD)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Retribución al Estado (4,6,511%)</b>	<b>19,2</b>	<b>24,5</b>	<b>26,6</b>	<b>28,5</b>	<b>34,4</b>	<b>38,8</b>	<b>47,3</b>	<b>54,0</b>	<b>60,8</b>	<b>68,9</b>	<b>81,8</b>	<b>93,7</b>	<b>104,5</b>	<b>110,8</b>	<b>119,3</b>	<b>129,3</b>
PROINVERSION	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,1	1,2	1,4	1,6	1,9	2,1	2,2	2,4	2,6
FONAFE <sup>1</sup>	18,8	12,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MTC	-	11,9	26,0	27,9	33,7	38,0	46,4	53,0	59,5	67,5	80,2	91,8	102,4	108,6	116,9	126,7
<b>Transferencias a CORPAC</b>	<b>9,3</b>	<b>10,9</b>	<b>11,7</b>	<b>12,9</b>	<b>15,0</b>	<b>16,3</b>	<b>18,7</b>	<b>20,5</b>	<b>22,0</b>	<b>24,3</b>	<b>26,5</b>	<b>28,9</b>	<b>31,9</b>	<b>32,2</b>	<b>34,5</b>	<b>37,5</b>
50% Aterrizaje y Despegue	5,3	6,1	6,2	6,8	8,1	8,7	9,6	10,5	11,4	13,0	14,3	15,4	-	17,0	18,3	19,9
20% TUUA Internacional	4,1	4,8	5,5	6,1	6,9	7,6	9,2	10,0	10,6	11,3	12,3	13,5	-	15,2	16,2	17,6
<b>Aporte por Regulación (1%)</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>1,7</b>	<b>2,0</b>	<b>2,3</b>	<b>2,6</b>	<b>2,7</b>	<b>2,9</b>	<b>3,1</b>
<b>TOTAL PAGADO AL ESTADO</b>	<b>29,0</b>	<b>36,1</b>	<b>38,9</b>	<b>42,2</b>	<b>50,3</b>	<b>56,0</b>	<b>67,3</b>	<b>75,9</b>	<b>84,3</b>	<b>94,9</b>	<b>110,4</b>	<b>124,9</b>	<b>138,9</b>	<b>145,7</b>	<b>156,7</b>	<b>169,9</b>

<sup>1</sup>/ FONAFE fue receptor de la Retribución hasta el segundo trimestre de 2002.

Fuente: Memoria Anual de LAP y Presentación Planes de Negocio 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>41</sup> Sin perjuicio de ello, independientemente de los resultados de la gestión del Concesionario, el Contrato de Concesión establece una Retribución mínima anual de USD 15 millones a partir del noveno año y durante el resto de la Concesión.

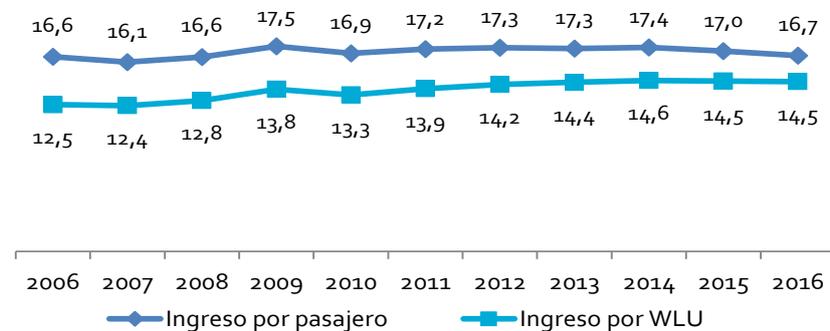


## VII. Desempeño operativo

### VII.1. Desempeño comercial

83. Durante 2016, el ingreso total por pasajero en el AIJCH, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario, alcanzó un nivel de USD 16,6, cifra menor en 1,8% a la reportada durante el año anterior. Por su parte, los ingresos por WLU se mantuvieron estables registrando un nivel de USD 14,5.

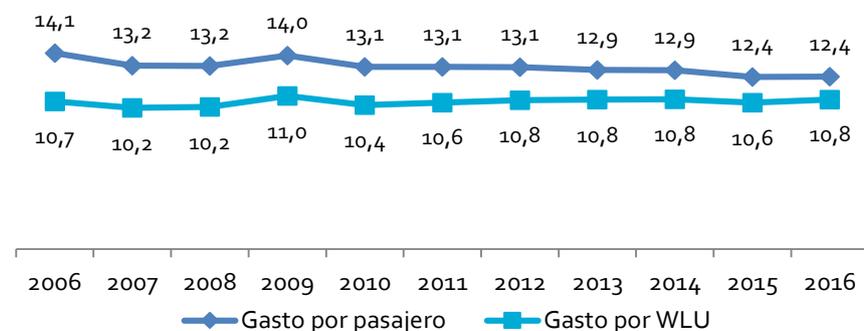
Gráfico N° 11  
Ingreso promedio por pasajero y por unidad de tráfico (WLU)\*  
(En USD)



\* WLU equivale a la suma del número de pasajeros y los kilogramos de carga dividida entre 100  
Fuente: LAP. Formato de indicadores  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

84. Los gastos totales por pasajero (sin considerar gastos financieros) ascendieron a USD 12,4 durante 2016, cifra similar a la registrada en el año anterior. Por su parte, el gasto por WLU alcanzó los USD 10,8, cifra que representó un incremento de 1,9% en relación al año anterior. Estas variaciones son atribuibles al incremento de los gastos ejecutados por el concesionario (+10,1%) en mayor magnitud que el tráfico de pasajeros y WLU (+8%).

Gráfico N° 12  
Costo promedio por pasajero y por unidad de tráfico (WLU)\*  
(En USD)



\* WLU equivale a la suma del número de pasajeros y los kilogramos de carga dividida entre 100  
Fuente: LAP. Formato de indicadores  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



85. De este modo, durante 2016, 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.

## VII.2. Calidad al usuario intermedio y final

### Requisitos Técnicos Mínimos – RTM

86. El Anexo 3 del Contrato de Concesión, dispone que las operaciones principales y no principales del AIJCH, deben ser llevadas a cabo de acuerdo con los RTM de carácter operativo establecidos en el Anexo 14. El Concesionario debe cumplir tales requisitos durante la operación y mantenimiento de los bienes de la Concesión del AIJCH. En general, los principales RTM están relacionados con el tiempo de espera de los pasajeros para los servicios de *check in*, control de migraciones, recojo de equipaje, control en aduanas y control de seguridad (rayos X), así como con el tamaño de las áreas de *check in* y del hall de llegada y salida de vuelos nacionales e internacionales.
87. En el cuadro N° 15 se muestran los resultados de las mediciones efectuadas por GSF de OSITRAN sobre el cumplimiento de los RTM en el AIJCH durante 2016. Como se aprecia, según las mediciones efectuadas, el Concesionario habría incumplido una serie de RTM relacionados con la capacidad de la infraestructura, así como con los tiempos de espera de diversos servicios. En particular, LAP incumplió los siguientes requisitos:
- Tiempo de espera para efectuar el *chek in* internacional
  - Capacidad de procesamiento de pasajeros de vuelos internacionales en el área de control de seguridad (rayos X) menor al mínimo establecido
  - Espacio promedio por pasajero en sala de espera de embarque
  - Tiempo máximo de espera y de proceso en migraciones (salidas y llegadas)
  - Área del hall de llegada de vuelos nacionales.
88. Por otra parte, el mayor nivel de cumplimiento se produjo en aquellos servicios relacionados con el recojo de equipaje (particularmente, en los en los tiempos de ocupación de faja) y en los tiempos máximo de espera y procesamiento (rayos x) en la aduana internacional.



**Cuadro N° 15**  
**RTM: Resultados de las mediciones realizadas en 2016**

Proceso	RTM	Medición 2016	Cumplimiento
<b>CHECK IN</b>			
TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA NACIONAL	10 min	9 min 36 seg	✓
TIEMPO DE PROCESO NACIONAL	02 min	01 min 46 seg	✓
TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA INTERNACIONAL	15 min	18 min 19 seg	✗
TIEMPO DE PROCESO INTERNACIONAL	03 min	02 min 27 seg	✓
ESPACIO PROMEDIO POR PERSONA EN CHECK IN	2 m <sup>2</sup> /pax	3.77 m <sup>2</sup> /pax	✓
ESPACIO PARA LONGITUD DE FILAS DE ESPERA EN CHECK IN	15 m.	15 m.	✓
<b>CONTROL DE SEGURIDAD – RAYOS X</b>			
CAPACIDAD DE PROCESAMIENTO NACIONAL	300 pax/hra	358 pax/hra	✓
CAPACIDAD DE PROCESAMIENTO INTERNACIONAL	300 pax/hra	261 pax/hra	✗
CAPACIDAD DE PROCESAMIENTO TRÁNSITO	300 pax/hra	321 pax/hra	✓
<b>SALAS DE EMBARQUE</b>			
ESPACIO PROMEDIO POR SALA DE ESPERA	1m <sup>2</sup> * n° de asientos la aeronave	No cumple: PLB 14, 15, 16, 17, 18 y 19	✗
<b>MIGRACIONES SALIDAS / LLEGADAS</b>			
TIEMPO DE PROCESO – MIGRACIONES SALIDAS	45 seg	01 min 35 seg	✗
TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA – MIGRACIONES LLEGADAS	12 min	15 min 42 seg	✗
TIEMPO DE PROCESO – MIGRACIONES LLEGADAS	45 seg	1 min 00 seg	✗
<b>RECOJO DE EQUIPAJE DE LLEGADA</b>			
TIEMPO DE OCUPACIÓN DE FAJA:			
- SALA INTERNACIONAL – AERONAVE B 747	45 min	37 min 21 seg	✓
- SALA INTERNACIONAL – AERONAVE B 767	35 min	24 min 28 seg	✓
- SALA INTERNACIONAL – AERONAVE PEQUEÑA	20 min	15 min 41 seg	✓
- SALA NACIONAL – AERONAVE PEQUEÑA	20 min	08 min 28 seg	✓
<b>ADUANAS – INTERNACIONAL</b>			
TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	15 min	03 min 24 seg	✓
TIEMPO DE PROCESAMIENTO (RAYOS X Y REGISTRO DE MALETA)	6 min	05 min 44 seg	✓
<b>HALL PÚBLICO SALIDAS / LLEGADAS</b>			
ESPACIO PROMEDIO POR PERSONA EN HALL PÚBLICO SALIDAS	2 m <sup>2</sup>	2.19 m <sup>2</sup>	✓
HALL DE LLEGADAS NACIONAL	2 m <sup>2</sup>	1.59 m <sup>2</sup>	✗
HALL DE LLEGADA INTERNACIONAL	2 m <sup>2</sup>	2.08 m <sup>2</sup>	✓

Fuente: OSITRAN "Medición del Cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y de los Niveles de Servicio IATA en el AIJCH"

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### Encuestas de satisfacción de usuarios

89. 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 éstos por los servicios que se prestan. A continuación se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCH realizado por LAP, a través del Centro de Consultorías y Servicios Integrados de la Pontificia Universidad Católica del Perú – INNOVAPUCP, sobre los niveles de satisfacción del usuario durante noviembre de 2016.
- Pasajeros y acompañantes
90. La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 1 842 pasajeros y acompañantes, los cuales fueron clasificados en 6 diferentes segmentos: salidas nacionales, llegadas nacionales, salidas internacionales, llegadas internacionales, pasajeros en tránsito y visitantes. La encuesta emplea la siguiente escala de puntuación del 1 al 5, donde 1 es muy insatisfecho, 2 es

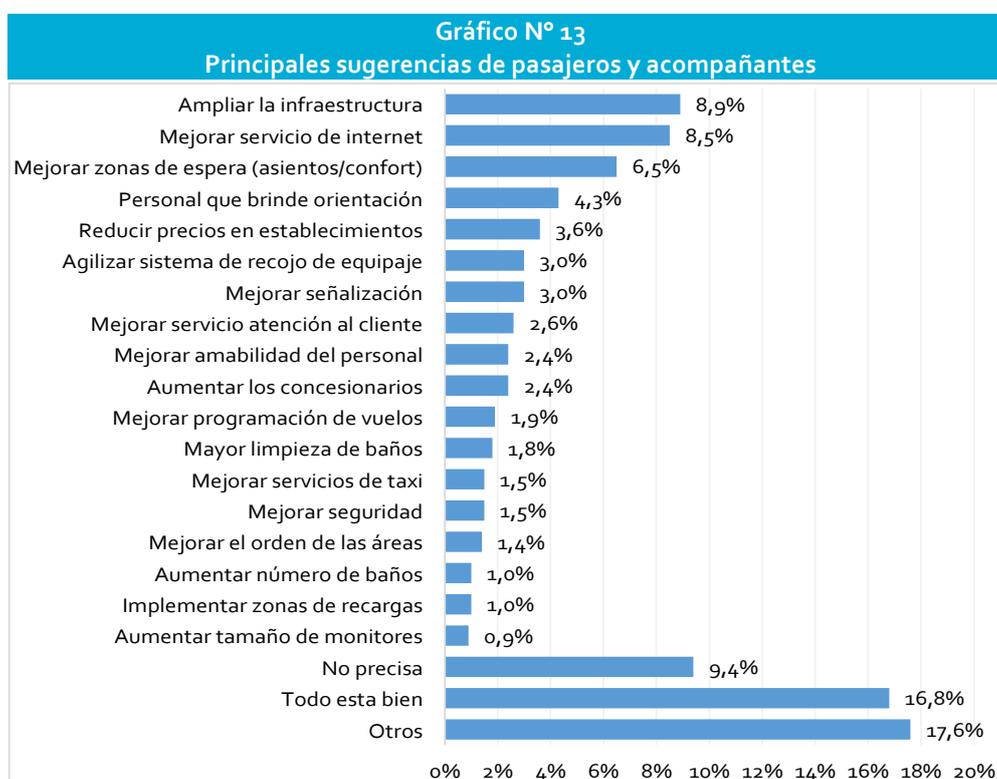


insatisfecho, 3 es indiferente (ni satisfecho/ni insatisfecho), 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho. Los resultados generales se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 16 Nivel de satisfacción general de pasajeros y acompañantes		
Segmentos	Satisfacción con el AIJCH	Satisfacción con la administración de LAP
Salidas nacionales	4,0	3,9
Llegadas nacionales	4,0	3,8
Salidas internacionales	4,2	4,0
Llegadas internacionales	4,0	3,8
Pasajeros en tránsito	4,1	3,9
Acompañantes	4,0	3,7

Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCH. Noviembre 2016  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

91. En general, los resultados de la encuesta muestran que, en promedio, los pasajeros y acompañantes se encuentran satisfechos con los servicios brindados en el AIJCH. En relación a la satisfacción con la administración de LAP, los pasajeros de vuelos internacionales se encuentran satisfechos, mientras que el resto se encuentra entre indiferentes y satisfechos.
92. La encuesta también recoge información sobre las principales sugerencias de los pasajeros y acompañantes para un mejor servicio. Como se aprecia en el siguiente gráfico, cerca del 9% de los pasajeros y acompañantes entrevistados coincidieron en la necesidad de ampliar las instalaciones del aeropuerto. Entre otras sugerencias se encuentran mejorar los servicios de internet gratuito (8,5%), mejor el confort de las zonas de espera con un mayor número de asientos y más confortables (6,5%), más personal que brinde orientación (4,3%), entre otros.



Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCH. Noviembre 2016  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



- Aerolíneas y concesionarios

93. La encuesta se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales nacionales e internacionales (23), aerolíneas cargueras (5) y concesionarios comerciales (68), siendo un total de 96 los encuestados. La encuesta emplea la misma escala de puntuación que la encuesta de pasajeros y acompañantes, del 1 al 5 (donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho). Los resultados generales se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 17 Nivel de satisfacción general de aerolíneas y concesionarios		
Segmentos	Satisfacción con el AIJCH	Satisfacción con la administración de LAP
Aerolíneas comerciales nacionales	2,4	4,1
Aerolíneas comerciales internacionales	2,7	4,0
Aerolíneas cargueras	3,4	4,2
Concesionarios comerciales	4,1	4,1

Fuente: Estudio de satisfacción de aerolíneas y concesionarios en el AIJCH. Noviembre 2016  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

94. En general, los resultados de la encuesta muestran que, en promedio, las aerolíneas comerciales (nacionales e internacionales) no se encuentran satisfechas con los servicios y la infraestructura del AIJCH; mientras que los concesionarios comerciales se encuentran satisfechos y las aerolíneas cargueras se encuentran indiferentes. En cuanto al nivel de satisfacción con la administración de LAP, las aerolíneas y los concesionarios comerciales se encuentran satisfechos.

95. Cabe resaltar que, entre las razones de insatisfacción con el AIJCH, las aerolíneas comerciales nacionales e internacionales resaltan las siguientes:

- Infraestructura colapsada (poco espacio en zona de *check in*, para el recojo de equipaje y en rampa, zona de patio de maletas reducida, inexistencia de sala de tránsito para pasajeros nacionales, entre otros).
- Insuficientes mangas
- Fajas insuficientes y en mal estado operativo
- Reducida disponibilidad de counters, parques de aeronaves y buses
- Problemas con la movilidad, la infraestructura, el combustibles y las tomas

### VII.3. Reclamos

96. Durante el año 2016, se resolvieron 487 reclamos en relación a los servicios prestados en el AIJCH, lo cual representa una reducción de 5,9% respecto al número de reclamos presentados en 2015 (518 reclamos). Del total de reclamos resueltos en 2016, el 61% fueron declarados infundados (297 reclamos), 18,7% improcedentes (91 reclamos), 10,9% fundados (53 reclamos), 6,4% inadmisibles (31 reclamos), 1,6% fundados parcialmente (8 reclamos) y 1,4% fueron anulados por desistimiento o considerados solicitud de información (7 reclamos).



**Gráfico N° 14**  
**Resultado de los reclamos resueltos – 2016**  
 (En porcentajes)



\* Anulados / solicitud de información

Fuente: Reclamos y Resoluciones emitidas por LAP 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

97. El 49,3% de los reclamos resueltos estuvieron asociados a la seguridad aeroportuaria (robo y desaparición de objetos y dinero, restricciones de transportar líquidos, alimentos, objetos de aseo personal y objetos diversos). En segundo lugar y tercer lugar, se ubicaron los reclamos relacionados con las operaciones (mala orientación o maltrato por parte del personal de LAP, ausencia de servicio de silla de ruedas, incidentes en la pista de aterrizaje, falta de lactarios, entre otros) y con establecimientos comerciales y concesionarios (quejas respecto a los precios de los locales, mal funcionamiento de máquinas dispensadoras, trato inadecuado por parte del personal de los establecimientos, mal funcionamiento del servicio de internet, entre otros), los cuales representaron el 17,7% y 8,0% del total de reclamos presentados, respectivamente.

**Cuadro N° 18**  
**Reclamos resueltos – 2016**

Servicio	N°	Part. %
Seguridad aeroportuaria	240	49,3%
Operaciones	86	17,7%
Comercial/Concesionario	39	8,0%
Mantenimiento / mobiliario / limpieza	27	5,5%
Aerolíneas	25	5,1%
Tarifas	21	4,3%
Entidades del Estado	15	3,1%
Playa de estacionamiento	12	2,5%
Información de vuelos	11	2,3%
Entidades del Estado	9	1,8%
Otros	2	0,4%
<b>Total</b>	<b>487</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Reclamos y Resoluciones emitidas por LAP 2016

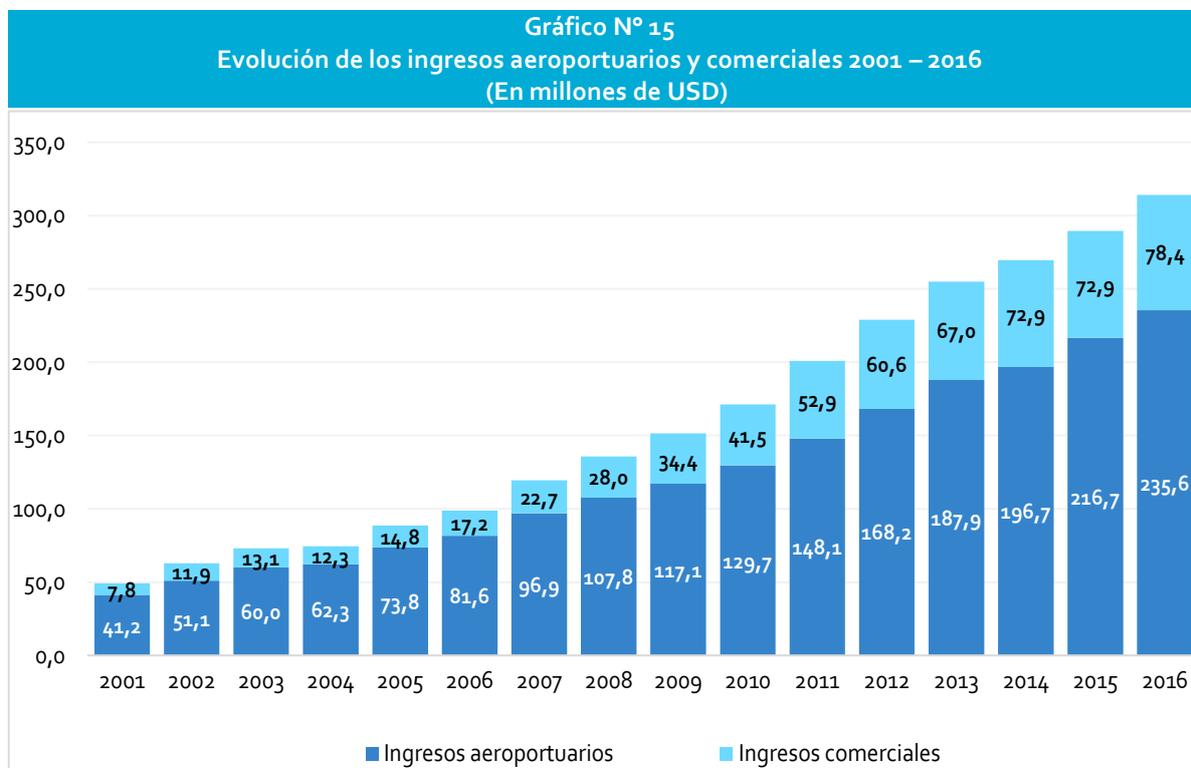
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



98. Cabe mencionar que, del total de reclamos declarados fundados en 2016, la mayor parte estuvieron relacionados con la seguridad aeroportuaria (principalmente por daño o pérdida de objetos personales), los cuales representaron el 36% (19 reclamos). En segundo y tercer lugar se ubicaron los reclamos relacionados con las operaciones (principalmente relacionados al trato poco adecuado por parte del personal) y con el mantenimiento y limpieza de las instalaciones (principalmente servicios higiénicos y patio de comida), los cuales representaron el 28,3% y 26,4% del total de reclamos fundados, respectivamente.

## VIII. Indicadores comerciales

99. Los ingresos aeroportuarios y comerciales totales de LAP han registrado un crecimiento promedio anual de 13,2% entre 2001 – 2016, al pasar de USD 49,1 a USD 314 millones. En dicho periodo, los ingresos aeroportuarios (TUUA, servicios de aterrizaje y despegue, comisión por venta de combustible, puentes de abordaje, estacionamiento de aeronaves, entre otros) representaron el 76,4% del total de ingresos; mientras que los ingresos comerciales (alquiler de locales comerciales, *duty free*, estacionamiento vehicular, entre otros) representaron el 23,6% restante.
100. Durante 2016, los ingresos totales de LAP por servicios aeroportuarios y comerciales alcanzaron los USD 314 millones, cifra que representó un crecimiento de 8,4% en relación al año anterior. Este incremento fue impulsado tanto por el incremento de los ingresos aeroportuarios (+8,7%) por el mayor tráfico de pasajeros, como por el aumento de los ingresos comerciales (+7,7%) por el mayor número de concesionarios comerciales.



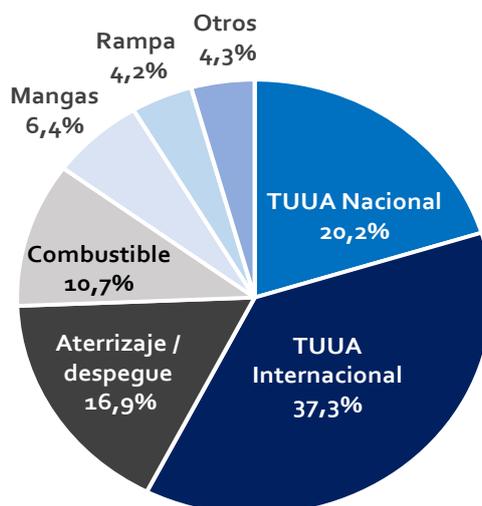
Fuente: LAP. Formato de ingresos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



101. Cabe mencionar que, la TUUA Internacional y TUUA Nacional son las principales fuentes de ingresos de LAP, habiendo explicado el 37,3% y 20,2% del total de ingresos aeroportuarios en 2016, respectivamente (ver siguiente gráfico).

**Gráfico N° 16**  
**Composición de los ingresos aeroportuarios– 2016**  
(En porcentajes)



Fuente: LAP. Formato de ingresos  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## IX. Conclusiones

102. El AIJCH conecta al Perú con el resto del mundo, a través de 45 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa.; mientras que a nivel nacional, conecta a Lima con 22 ciudades de los principales departamentos del Perú.
103. De la evaluación del desempeño de la Concesión del AIJCH durante 2016, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Desde el inicio de la concesión, los principales indicadores del nivel de infraestructura (área de terminal, el área de plataforma, las posiciones de estacionamiento de aeronaves, las fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales y las posiciones de migraciones) han registrado una expansión importante.
  - (ii) En 2016, el AIJCH se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, en términos de pasajeros (nacionales e internacionales), carga transportada y movimiento de aeronaves, habiendo concentrado el 93%, 62,1% y 40,7% del tráfico de carga, de pasajeros y de aeronaves (aterriaje o despegue) de la Red Aeroportuaria Nacional, respectivamente. Dicho año, el tráfico de pasajeros y aeronaves se incrementó 10,1% y 6,3% con respecto al año 2015, respectivamente; mientras que el tráfico de carga experimentó una ligera caída de 1,3%
  - (iii) Las tarifas relacionadas con el uso de aeropuerto (TUUA internacional), aterrizaje/despegue nacional e internacional y estacionamiento de aeronaves se



mantuvieron estables durante 2016; mientras que las tarifas del TUUA nacional y de uso de puentes de embarque experimentaron un ligero incremento de 0,3% y 1,8%, respectivamente.

- (iv) Los cargos de acceso por el servicio de rampa a terceros, autoservicio de rampa, acceso a otros servicios y abastecimiento de combustible se mantuvieron estables durante el año 2016.
- (v) Al 31 de diciembre de 2016, el total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN ascendieron a US\$ 337,37 millones, lo que representa un avance de 31,8% en el compromiso total de inversión de LAP. En 2016, se reconocieron inversiones por un total de USD 12,3 millones orientadas a efectuar mejoras en el terminal y plataforma. No obstante, demora en la entrega de terrenos debidamente saneados por parte del MTC ha impedido que LAP pueda ejecutar las inversiones obligatorias para la ampliación del terminal y construcción de la segunda pista de aterrizaje.
- (vi) Durante 2015, LAP transfirió al Estado Peruano la suma de USD 169,9 millones por concepto de Retribución al Estado (76,1%), transferencias a CORPAC (22,1%) y tasa regulatoria a OSITRAN (1,8%). Dicho monto representó un aumento de 8,4% en relación al nivel registrado en 2014 (USD 156,7 millones).
- (vii) En relación al desempeño operativo del Concesionario durante 2016, se ha verificado lo siguiente:
  - LAP ha incumplido una serie de niveles de servicios y RTMs relacionados con tiempos de espera en las distintas etapas del proceso de embarque de pasajeros y con la capacidad de la infraestructura. Esto refleja la falta de espacio para el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria existente, presentándose un déficit de capacidad para atender la demanda de pasajeros.
  - La encuesta de satisfacción de usuarios refleja el descontento de las aerolíneas comerciales nacionales e internacionales en relación a la infraestructura del AIJCH, alegando que la misma se encuentra colapsada, no existiendo suficientes mangas, fajas y counters, lo que afecta sus operaciones y sus costos.
  - Se recibieron 487 reclamos en relación a los servicios prestados en el AIJCH, de los cuales la mayoría fueron declarados infundados, improcedentes o inadmisibles (86,1%), apreciándose que sólo el 12,5% fueron declarados fundados o parcialmente fundados. Cerca de la mitad de los reclamos estuvieron asociados a la seguridad aeroportuaria (principalmente por daño o pérdida de objetos personales).
- (viii) Durante el año 2016, los ingresos operativos de LAP experimentaron un crecimiento de 8,4% en relación al año anterior, alcanzando un nivel de USD 314 millones. Dicho crecimiento fue explicado principalmente por los mayores flujos de pasajeros y vuelos, que motivaron un crecimiento de 8,7% de los ingresos aeroportuarios, así como por el mayor número de concesionarios comerciales, lo cual incidió en un aumento de 7,7% de los ingresos comerciales.



# ANEXOS



## ANEXO N° 1 Ficha del contrato de concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Lima Airport Partners SRL Aeropuerto Internacional Jorge Chávez			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	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
2	Fecha de suscripción	14 de febrero de 2001	p. 81
3	Plazo de la concesión	30 años contados desde la fecha de Cierre del Contrato de Concesión. Prórroga: 10 años adicionales en tres ocasiones, sujeto a cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión. El Plazo máximo de la Concesión: 60 años	Cláusula 3.1 (p. 19), Cláusula 3.2 y 3.3 (p. 19-20), Cláusula 3.4 (p. 20)
	Adendas	Fecha de suscripción: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Adenda 1:</b> 06 de abril de 2001 Modificación de los numerales 5.20, 15.2.7, 15.2.8, 15.7.3.8, 17.4, 21.4, 24.7 y 26.2.</li> <li>• <b>Adenda 2:</b> 25 de julio de 2001 Modificación de los numerales 1.1, 13.1.3, 13.3, 13.4, 15.1.4, 15.5, 21.1 y 21.3.</li> <li>• <b>Adenda 3:</b> 30 de setiembre de 2002 Modificación de los numerales 1.26, 5.5, 5.19, 5.23, 10.2, 15.2.1, 15.2.3, 15.2.4, 15.2.5, 15.4, 15.7.2.1, 24.1, numeral 2 del apéndice 2 del anexo 3, numeral 2.3 del anexo 5, numeral 2.4 del anexo 9, numerales 1, 2, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14 y 15 del anexo 10 y el numeral 2 del anexo 11. Adición del numeral 5.7.3, numeral 16 y 17 del anexo 10 y numeral 4 del anexo 14.</li> <li>• <b>Adenda 4:</b> 30 de junio de 2003 Modificación de los numerales 1.15, 1.36, 1.60, 2.6.3, 5.6.2.1, 5.8, 5.23, 9.2, 12.1, 12.3, 13.2, 13.4, 15.2.1, 15.2.3, 15.5, 15.6, 15.7, 17.3, 17.4, 24.5, 24.7, 26.2, numerales 2, 5 y 7 del anexo 10, numeral 2 del anexo 11 y numeral 1.27 del anexo 14. Adición de los numerales 10.3, 13.1.5, 15.2.7, 15.2.9, 15.8.3, 17.9, 20.10 y 20.11.</li> <li>• <b>Adenda 5:</b> 25 de julio de 2011. Modificación del Anexo 11, Plano 15 del Anexo 20, Apéndice 1 del Anexo 2, Apéndice 1 del Anexo 1 y los Planos 3 y 4 del Anexo 20.</li> <li>• <b>Adenda 6:</b> 8 de marzo de 2013 Modificación de las cláusulas 1.25, 1.26, 1.51, 1.60, 1.61, 2.5, 5.5, 5.62.1, 5.7, 5.15, 5.17, 5.23, 15.5 literal c y antepenúltimo párrafo, literal a) del numeral 1.1 del acápite Régimen de tarifas y precios aplicables al Anexo 5, numeral 3.2 del Anexo 5, numerales 1 y 2 del Anexo 11, Apéndice 1 del Anexo 11, y numeral 1.1 del Anexo 14.</li> </ul>	Adenda 1  Adenda 2  Adenda 3  Adenda 4  Adenda 5  Adenda 6
5	Factor de competencia	Mayor retribución al Estado.	Bases de Concurso
6	Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.1 (p. 20)
7	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



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Lima Airport Partners SRL**  
**Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	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
9	Garantías a favor del concesionario	No se precisa.	
10	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: Inversiones eventuales. Año 14: Segunda pista de aterrizaje. Compromiso de inversión total USD 1 061.52 millones (referencial, incluye IGV).	Cláusula 5.6 Adenda 4
11	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Negociación</li> <li>Controversias Técnicas se someterán a peritaje (Adenda 4)</li> <li>Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho.</li> <li>Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima.</li> </ul>	Cláusula 17.1. Cláusula 17.3. Cláusula 17.4. Cláusula 17.5.
12	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> <li>El incumplimiento de los compromisos de inversión mínima para mejoras obligatorias, es penalizado con el pago del 30% del monto dejado de invertir para esos períodos sin perjuicio de la aplicación de la penalidad de la cláusula 5.8.</li> </ul>	Cláusula 5.6.1.1 Cláusula 5.8.
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vencimiento de la vigencia de la Concesión</li> <li>Incumplimiento del Concesionario</li> <li>Incumplimiento del Concedente</li> <li>Resolución opcional por el Concedente</li> <li>Fuerza Mayor</li> <li>Destrucción total del aeropuerto</li> <li>Acuerdo entre las partes</li> </ul>	Cláusula 14 Cláusula 15.1.1 y 15.2 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
14	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
15	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)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>De responsabilidad de trabajadores y empleadores.</li> <li>De Responsabilidad y de Propiedad</li> <li>Seguro que cubra costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto.</li> <li>Responsabilidad Civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública.</li> <li>Responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes y responsabilidad pública.</li> </ul>	Cláusula 20.1 (p.67) Cláusula 20.2 (p.67) Cláusula 20.2.1 (p 67) Cláusula 20.2.2 (p 67) Cláusula 20.2.3 (p 68)



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Lima Airport Partners SRL**  
**Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	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
18	Estándares de servicio	<p>Periodo Inicial (0 - 8)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pistas de A/D con capacidad de manejo de 33 naves comerciales en hora punta.</li> <li>• Segunda Pista 15R 33L: 3480 m, 45 m</li> <li>• Total de salidas y llegadas en un día punta: 347</li> <li>• Total de salidas y llegas en hora punta: 26</li> <li>• 19 posiciones de contacto al año 8</li> <li>• Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 7.2 millones PAX/año 8</li> <li>• Hora punta combinada 2789 PAX</li> <li>• IATA B, GSE E y CAT 9</li> <li>• Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(2); B767,DC10 y A300, 4 en total; y B737,MD80 y A320, 10</li> <li>• Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total 14.</li> </ul> <p>Periodo Remanente (9 - 30)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pistas de A/D con capacidad de manejo de 74 naves comerciales en hora punta y 151 mil operaciones/año 30</li> <li>• Total de salidas y llegadas en un día punta:585</li> <li>• Total de salidas y llegadas en hora punta:45</li> <li>• 56 posiciones de contacto al año 30.</li> <li>• Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 18.4 millones PAX/año 30</li> <li>• Hora punta combinada 6016 PAX</li> <li>• GSE E y CAT 9.</li> <li>• Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16</li> <li>• Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total en total 28.</li> </ul>	Anexo 14
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves nacionales e internacionales están fijados en el Contrato de Concesión, hasta el octavo año.</li> <li>• Cargo adicional de 15% por servicios nocturnos en aterrizaje y despegue (A/D).</li> <li>• Vuelos de prueba: 25% de tarifa de A/D.</li> <li>• Tarifa por uso de instalaciones a la carga: fijado hasta el año 2002, a partir del cual se ajusta por OSITRAN</li> <li>• Tarifa por uso de puentes de embarque, fijado por OSITRAN en 2005. Revisada posteriormente.</li> <li>• Tarifa por servicio de estacionamiento vehicular (promedio simple de una muestra definida por OSITRAN).</li> </ul>	Anexo 5, Apend. 1 y 2 RN. 004-05-CD-OSITRAN RN. 010-05-CD-OSITRAN RN. 053-05-CD-OSITRAN RN. 073-05-CD-OSITRAN RN. 064-2008-CDOSITRAN RN. 007-2009-CDOSITRAN RN. 047-2009-CDOSITRAN RN. 046-2013-CDOSITRAN



**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN**  
**Concesionario: Lima Airport Partners SRL**  
**Aeropuerto Internacional Jorge Chávez**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
	Revisión de tarifas	A partir del noveno año de vigencia de concesión, para el reajuste de las tarifas de servicios bajo regulación tarifaria (TUUA, mangas, estacionamiento, infraestructura y servicios relacionados al transporte de carga, y de aterrizaje/despegue nacional e internacional) se aplicará la fórmula RPI – X. La revisión se realizará cada cinco años.	Anexo 5, apéndice 2
		En el año 2008, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el factor de productividad a ser aplicado a los servicios regulados para el periodo 2009-2013.	RN. 64-2008-CDOSITRAN, RN. 007, 047-2009- CDOSITRAN
		En el año 2013, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el factor de productividad a ser aplicado a los servicios regulados para el periodo 2014-2018.	RN. 059-2013-CDOSITRAN
	Retribución al Estado	El consorcio ganador ofreció 46.511% de los ingresos brutos de la Concesión.	Cláusula 1.48 y Cláusula 4.1



## ANEXO N° 2 Resumen Estadístico Anual

### INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

<b>Concesionario</b>	Lima Airport Partners S.R.L.
<b>Modalidad</b>	AUTOSOSTENIBLE
<b>Período:</b>	2001 - 2016

a.Tráfico																	
Indicador	Unidad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Pasajeros totales</b>	Miles de pasajeros	4 166	4 305	4 530	5 066	5 653	6 039	7 524	8 281	8 784	10 280	11 795	13 330	14 913	15 659	17 113	18 845
Nacionales	Miles de pasajeros	1 941	1 882	1 998	2 214	2 396	2 652	3 395	3 710	3 954	5 136	5 925	6 902	7 919	8 474	9 480	10 434
Internacionales	Miles de pasajeros	2 177	2 252	2 303	2 602	2 943	3 024	3 600	3 931	4 106	4 262	4 753	5 202	5 755	5 854	6 239	6 747
Tránsito	Miles de pasajeros	48	170	229	250	314	363	529	640	724	883	1 117	1 227	1 239	1 331	1 394	1 663
<b>Carga total</b>	Toneladas	114 251	136 676	156 353	171 538	177 062	196 930	225 370	239 112	232 375	271 794	286 641	293 675	296 517	302 406	300 686	296 776
Nacional	Toneladas	11 601	14 128	17 830	15 708	17 897	20 225	22 355	30 447	25 913	32 577	34 467	35 866	34 636	30 147	29 020	28 043
Internacional	Toneladas	102 651	120 981	135 037	151 439	154 970	172 240	195 480	199 526	200 479	228 674	238 644	243 329	247 075	258 304	260 958	259 783
Tránsito	Toneladas	-	1 567	3 486	4 391	4 194	4 465	7 535	9 140	5 982	10 542	13 529	14 480	14 806	13 955	10 708	8 950
<b>Operaciones totales</b>	Miles de vuelos	72 163	70 327	70 229	72 310	73 284	77 319	92 878	98 730	104 966	120 496	135 083	148 326	153 121	155 093	166 388	176 864
Nacionales	Miles de vuelos	42 387	40 686	41 611	41 182	40 606	45 534	53 748	55 239	58 671	71 722	78 809	88 204	91 908	91 128	99 976	105 552
Internacionales	Miles de vuelos	29 776	29 641	28 618	31 128	32 678	31 785	39 130	43 491	46 295	48 774	56 274	60 122	61 213	63 965	66 412	71 312

b.Ingresos (Miles de Dólares)																	
Ingresos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Ingresos Aeronáuticos	41 238	51 070	60 009	62 282	73 844	81 617	96 892	107 750	117 110	129 664	148 074	168 237	187 943	196 716	216 717	235 567	
Ingresos No aeronáuticos	7 846	11 917	13 120	12 269	14 756	17 193	22 657	27 977	34 423	41 454	52 889	60 628	67 040	72 888	72 855	78 437	
<b>Total</b>	<b>49 084</b>	<b>62 987</b>	<b>73 129</b>	<b>74 551</b>	<b>88 600</b>	<b>98 810</b>	<b>119 549</b>	<b>135 727</b>	<b>151 533</b>	<b>171 118</b>	<b>200 963</b>	<b>228 865</b>	<b>254 983</b>	<b>269 604</b>	<b>289 572</b>	<b>314 004</b>	

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré (e)  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

---

Ricardo Quesada Oré  
Jefe de Estudios  
Económicos

Melina Caldas Cabrera (e)  
Jefe de Regulación

## ELABORACIÓN

---

Sandra Queija de la Sotta