



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos



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

CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	5
II.	ASPECTOS GENERALES DEL CONCESIONARIO	8
	II.1. Composición de la Empresa	8
	II.2. Principales características del contrato de concesión	8
	II.3. Área de Influencia	13
	II.4. Principales activos de la concesión	14
	II.5. Hechos Importantes	15
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	16
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS EN EL AIJCH.....	16
	IV.1. Demanda de servicios bajo régimen de tarifas, precios u otros.....	16
	IV.1.1. Evolución de la demanda de tráfico de pasajeros, carga y aeronaves	17
	IV.2. Demanda de los servicios no regulados ni supervisados	25
V.	EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS, PRECIOS APLICABLES Y OTROS EN EL AIJCH.....	26
	V.1. Régimen Tarifario de Precios Tope	26
	V.2. Régimen de acceso	28
	V.3. Regímenes especiales	32
VI.	INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO.....	33
	VI.1. Inversiones.....	33
	VI.2. Transferencias al Sector Público	35
VII.	ANÁLISIS OPERATIVO DEL AIJCH	36
	VII.1. Desempeño comercial	36
	VII.2. Calidad al usuario intermedio y final.....	37
	VII.3. Reclamos	44
VIII.	ANÁLISIS FINANCIERO DEL AIJCH	46
	VIII.1 Estado de Resultados Integrales.....	46
	VIII.2 Estado de Situación Financiera	48
	VIII.3 Indicadores Financieros.....	49
IX.	CONCLUSIONES	51
	ANEXO N° 1: ADENDAS SUSCRITAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN	55
	ANEXO N°2: FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	57
	ANEXO N° 3: RESUMEN ESTADÍSTICO ANUAL	60

CUADROS

Cuadro N° 1 Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2018	14
Cuadro N° 2 Principales cifras de infraestructura en el AIJCh.....	15
Cuadro N° 3 Servicios prestados en el AIJCH	16
Cuadro N° 4 Aerolíneas Operando en el AIJCH	17
Cuadro N° 5 Participación del AIJCH en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional en los últimos 8 años	17
Cuadro N° 6 Proyección de pasajeros por escenarios, período 2023-2043.....	20
Cuadro N° 7 Participación del AIJCH en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, período 2001-2018.....	21
Cuadro N° 8 Proyección de tráfico de carga por escenarios, período 2023-2043.....	23
Cuadro N° 9 Participación del AIJCH en las operaciones de la red aeroportuaria nacional, período 2001-2018.....	23
Cuadro N° 10 Proyección de número de operaciones por escenarios, período 2023-2043.....	25
Cuadro N° 11 Servicios aeroportuarios: Evolución de tarifas máximas aplicadas por el concesionario, período 2013-2018.....	27
Cuadro N° 12 Servicio de rampa a terceros: Cargo de acceso mensual vigente	29
Cuadro N° 13 Autoservicio de rampa: Cargo de acceso mensual vigente por tipo de aeronaves	29
Cuadro N° 14 Atención de tráfico de pasajeros y equipaje: Evolución de los cargos de acceso	30
Cuadro N° 15 Mantenimiento preventivo de aeronaves y otras áreas para aerolíneas: Evolución de cargos de acceso, en USD	31
Cuadro N° 16 Playa de estacionamiento vehicular: Evolución de tarifas aplicables por categorías, período 2012-2018.....	33
Cuadro N° 17 Transferencias al Estado Peruano, período 2001-2018.....	36
Cuadro N° 18 Resultado de la medición del Nivel De Servicio Óptimo de la IATA, en el 2018	38
Cuadro N° 19 Resultado de la medición del Nivel De Servicio Óptimo de la IATA por unidades de proceso y área del servicio, en el 2018	39
Cuadro N° 20 Porcentaje de reclamos presentados por servicios, año 2018.....	45
Cuadro N° 21 Estado de Resultados Integrales de LAP, período 2017 – 2018	48
Cuadro N° 22 Estado de Situación Financiera de LAP, período 2017 – 2018.....	49
Cuadro N° 23 Ratios de liquidez de LAP, período 2017-2018.....	49
Cuadro N° 24 Ratios de endeudamiento de LAP, período 2017-2018	50
Cuadro N° 25 Ratios de rentabilidad de LAP, período 2017-2018	51

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Tráfico de pasajeros en el AIJCH, período 2001-2018	18
Gráfico N° 2 Estructura porcentual del tráfico de pasajeros en el AIJCH según tipo de vuelo, período 2001-2018	19
Gráfico N° 3 Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCH en el 2018	19
Gráfico N° 4 Tráfico proyectado vs. Tráfico real de pasajeros en el AIJCH, período 2005-2030.....	20
Gráfico N° 5 Tráfico de carga en el AIJCH según tipo de vuelo, período 2001-2018	21
Gráfico N° 6 Tráfico mensual de carga internacional en el AIJCH en el 2018	22
Gráfico N° 7 Tráfico real vs. tráfico proyectado de carga total en el AIJCH, período 2005-2030.....	22
Gráfico N° 8 Tráfico de aeronaves en el AIJCH, según tipo de vuelo, período 2001-2018.....	24
Gráfico N° 9 Operaciones proyectadas vs. Operaciones reales de aeronaves en el AIJCH, período 2005-2030	24
Gráfico N° 10 Evolución del número de concesionarios comerciales en el AIJCh 2006-2018.....	25
Gráfico N° 11 Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2018	34
Gráfico N° 12 Ingreso promedio por pasajero y por (WLU), período 2005-2018	36
Gráfico N° 13 Costo promedio por pasajero y por (WLU), período 2005-2018	37
Gráfico N° 14 Nivel de satisfacción general de pasajeros y acompañantes con el AIJCh, por segmentos, año 2018	40
Gráfico N° 15 Nivel de satisfacción general de pasajeros y acompañantes con la administración de LAP por segmentos, año 2018	41
Gráfico N° 16 Principales sugerencias de pasajeros y acompañantes indicadas en la encuesta de satisfacción	42
Gráfico N° 17 Nivel de satisfacción general de aerolíneas y concesionarios con el AIJCh, por segmentos, año 2018	43
Gráfico N° 18 Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP	44
Gráfico N° 19 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2018.....	45
Gráfico N° 20 Evolución de los ingresos aeroportuarios y no aeroportuarios, período 2001 – 2018..	46
Gráfico N° 21 Composición de los ingresos aeroportuarios– 2018	47

INFORME DE DESEMPEÑO 2018

AEROPUERTO INTERNACIONAL

JORGE CHÁVEZ



I. Resumen Ejecutivo

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño operativo y financiero a diciembre de 2018 del consorcio Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, Concesionario o LAP), empresa que se adjudicó la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCH) en el año 2001.

El Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCH fue suscrito entre el Estado Peruano, actuando a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC), y LAP el 14 de febrero de 2001. La vigencia inicial del referido contrato fue de 30 años, con la posibilidad de ser prorrogado por períodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años. Asimismo, la naturaleza de la Concesión es de tipo Autosostenible e involucra un compromiso de inversión de USD 1 061,5 millones. En el siguiente cuadro puede observarse los datos generales de la Concesión:

Datos generales de la Concesión	
Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Accionistas de la Concesión	<ul style="list-style-type: none">Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide: 80,01%International Finance Corporation (IFC): 19,99%
Modalidad	Autosostenible
Suscripción del Contrato	14 de febrero de 2001
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado (46,511% de los Ingresos Brutos)
Compromiso de Inversión ^a	USD 1 061,5 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2018	USD 347,6 millones (inc. IGV)
Fecha de inicio de explotación	14 de febrero de 2001
Vigencia de la Concesión	40 años ^b
Número de Adendas ^c	7

a/ De acuerdo con el Reporte de Información N° 010-2019-GSF-OSITRAN, el Compromiso de Inversión hace referencia a la Inversión Referencial contenida en los Contratos de Concesión, Presupuestos aprobados de expedientes y otras obras adicionales vigentes a la fecha, sujetas a revisión.

b/ Cabe resaltar que, a través del Acta de Acuerdos firmada en el marco del Trato Directo celebrado entre el Concesionario y el Concedente el 20 de diciembre de 2016, las partes acordaron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por diez (10) años adicionales al plazo establecido en la cláusula 3.1 del referido Contrato, por lo que la vigencia del Contrato se modificó a 40 años.

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

Fuente: LAP, OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

En el año 2018, el AIJCH se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando los niveles de tráfico de pasajeros, carga transportada y movimiento de aeronaves, respecto de la Red Aeroportuaria Nacional. Así, el tráfico total de pasajeros, el movimiento de aeronaves y el tráfico total de carga en el AIJCH se incrementó en 7,4%, 3,2% y 0,68% con relación al año 2017, respectivamente.

Las tarifas sujetas al régimen de Regulación por Precios Tope (RPI-X), tales como la TUUA (nacional e internacional), aterrizaje y despegue (nacional e internacional), estacionamiento de aeronaves (nacional e internacional) y uso de instalaciones de carga aérea, se incrementaron en niveles de entre 0,04% y 4,65% durante 2018. Las tarifas que registraron un mayor aumento fueron la TUUA nacional

y el uso de instalaciones de carga aérea, con un aumento de 4,65% y 4,35%, respectivamente. Cabe resaltar que las tarifas de puentes de embarque se mantuvieron estables.

Los cargos de acceso por el servicio de rampa (autoservicio o a través de terceros), atención de tráfico de pasajeros, mantenimiento de aeronaves y abastecimiento de combustible se mantuvieron estables durante el año 2018.

En cuanto a las inversiones ejecutadas por el Concesionario, en el año 2018, se reconocieron inversiones por un total de USD 2,1 millones orientadas a efectuar mejoras en el terminal y plataforma. Con ello, al 31 de diciembre de 2018, el total de inversiones acumuladas realizadas por el Concesionario y reconocidas por el OSITRAN ascendieron a USD 349,7 millones, lo cual representa un avance de 32,95% en el compromiso total de inversión de LAP.

Durante el año 2018, LAP transfirió al Estado Peruano la suma de USD 153,2 millones por concepto de Retribución al Estado (46,511% de los ingresos brutos), USD 42,7 millones por transferencias a CORPAC (50% sobres ingresos de aterrizaje y despegue y 20% por TUUA internacional) y USD 3,7 millones por concepto de Tasa Regulatoria.

Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2018, 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.

En línea con ello, la encuesta de satisfacción de usuarios muestra el descontento de las aerolíneas cargueras con relación a la infraestructura del AIJCH, alegando que la misma se encuentra colapsada y que existe una mala asignación de los puestos de estacionamiento, así como desorden durante el proceso de carga, lo que afecta sus operaciones y sus costos. Dichas aerolíneas junto con las aerolíneas comerciales nacionales calificaron su relación con LAP como mala y muy mala en un 14,3% y 14,2%, respectivamente. Pese a ello, la encuesta de satisfacción efectuada a los pasajeros y acompañantes mostró que los mismos se encuentran satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCH. Los pasajeros que reportaron un mayor nivel de satisfacción, fueron los pasajeros de llegadas internacionales y en tránsito los cuales se encontraron satisfechos y muy satisfechos en 89,3% y 87,3%, respectivamente.

Por otro lado, durante el año 2018, se presentaron 811 reclamos relacionados con los servicios prestados en el AIJCh, lo cual representa un incremento de 45,1% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior. Del total de reclamos presentados, 24,9% estuvieron asociados a la seguridad aeroportuaria (daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, demoras en los puestos de control, personal de seguridad). En segundo lugar y tercer lugar, se ubicaron los reclamos relacionados con la retención de los objetos (restricción de transportar objetos o souvenirs en el equipaje de mano) y con las operaciones de las aerolíneas (itinerarios, reprogramaciones, información incorrecta), con el 13,9% y 7,0%, respectivamente. Cabe resaltar que, del total de reclamos presentados en el año 2018, de acuerdo con el estado final consignado en el Registro mensual de LAP, 729 reclamos han sido resueltos, 80 reclamos se encuentran pendientes de resolución, 1 reclamo fue anulado y en otro reclamo el reclamante desistió.

Con relación al desempeño financiero del Concesionario durante el año 2018, los ingresos de LAP por los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios (comerciales, servicios de aviación y otros ingresos) experimentaron un crecimiento total de 12,7% respecto del año anterior, alcanzando un nivel de USD 373,4 millones. Dicho crecimiento fue impulsado principalmente por el incremento de los ingresos aeroportuarios (+7,5%) y los ingresos por los servicios de aviación (+9,9%) dado el mayor tráfico de pasajeros y el mayor movimiento de aeronaves.

En virtud de lo anterior, el EBITDA se incrementó un 9,0% entre los años 2017 y 2018, al pasar de USD 117,96 millones a USD 128,6 millones, explicado principalmente por la variación en mayor cuantía de los ingresos por servicios de aviación (+9,9%), ingresos comerciales (+8,4%) e ingresos aeroportuarios (+7,5%), respecto de los gastos operativos de LAP (3,5%).

Asimismo, de acuerdo con el Estado de Situación Financiera de LAP, los activos, así como el pasivo y patrimonio de la Concesión aumentaron en 27,5% entre el año 2017 y 2018, pasando de S/ 389,6 millones a S/ 496,6 millones. Este comportamiento se explica principalmente por el aumento del activo corriente (+49,9%) y el aumento del patrimonio (+28,9%). En efecto, por el lado del activo, la partida de Efectivo y equivalentes de efectivo fue la que registró el mayor aumento en el año 2018, con un crecimiento de casi 60%. Por otro lado, se observa que, la partida de cuentas por pagar comerciales de corto plazo aumentó en un 87,3%

En particular, los indicadores de Liquidez clásica y la Prueba ácida, registraron incrementos de 19% y 20% en el 2018, respectivamente; no obstante, en la medida que dichos indicadores se han ubicado por encima de 2, el Concesionario podría llegar a tener activos corrientes improproductivos que afecten su rentabilidad.

En el año 2018 el ratio Endeudamiento del Activo alcanzó el valor de 17,5%, lo cual indica que, de todas las inversiones del concesionario (activo total), un 17,5% se financia a través de terceros. En el año 2017 y 2018 el ratio Calidad de la deuda, se mantiene por encima de 0,9 indicando que la empresa ha trasladado la mayor parte de sus obligaciones hacia el corto plazo, manteniendo proporciones mínimas de pasivos de largo plazo.

Es preciso indicar que, de acuerdo con sus Estados Financieros, el 15 de diciembre del año 2017, la empresa efectuó un prepago de su deuda financiera a través de una amortización voluntaria que cancela el saldo de la deuda pendiente. En ese sentido, el Concesionario mantiene una deuda financiera de largo plazo igual a 0¹. Así también, el ratio Deuda - Patrimonio en el año 2018 indicó que los recursos ajenos de la entidad suponen un 21,3% de los recursos propios, es decir, la proporción de deuda con la que cuenta la entidad es de 21,3% (en el 2017, este valor era de 22,7%).

Los ratios de rentabilidad registraron una mejora, lo que refleja una mayor eficiencia en la gestión de los costos totales frente al aumento de sus ingresos. Así, entre 2017 y 2018, el Margen Bruto aumentó ligeramente al pasar de 85,1% a 85,7% y el Margen Neto se incrementó de 19,2% a 24,6%. En línea con ello, también se observó un aumento en la rentabilidad del capital aportado por los socios (ROE) y en el rendimiento sobre los activos (ROA).

¹ De acuerdo con el Informe de Sostenibilidad del año 2017 de LAP, esto se realizó *“con el fin de iniciar el proceso de financiamiento de las obras de ampliación del aeropuerto”*.

INFORME DE DESEMPEÑO 2018

CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

II. ASPECTOS GENERALES DEL CONCESIONARIO

II.1. Composición de la Empresa

1. El 15 de noviembre del año 2000, el Comité Especial² adjudicó la buena pro al consorcio internacional LAP, conformado por Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (42.75%)³, por Bechtel Enterprises Services Ltd. (42.75%)⁴ y por Cosapi S.A. (14.5%)⁵, obteniendo la licitación de la Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCH.
2. Desde su conformación, LAP ha experimentado los siguientes cambios en su composición accionaria:
 - En diciembre de 2001, Bechtel Enterprises Services, Ltd. transfiere su participación en LAP a Alterra Lima Holdings, Ltd.
 - En setiembre de 2003, Cosapi S.A. vende su participación en LAP a Alterra Lima Holdings, Ltd. Con ello, la composición societaria de LAP quedó de la siguiente forma: Alterra Lima Holdings, Ltd. con 57,25% y Fraport AG Frankfurt Airport Services Worlwide con 42,75%.
 - En agosto de 2007, Fraport AG Frankfurt Airport Services Worlwide adquirió el 57,25% de participación de Alterra Lima Holdings y se convirtió en el propietario de Lima Airport Partners.
 - En mayo de 2008, la Corporación Financiera Internacional (IFC), miembro del grupo del Banco Mundial, y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI, se incorporaron como socios de LAP.
 - En mayo del 2019, Fraport AG incrementó su participación en un 10% en LAP, mediante la adquisición del porcentaje de participación que mantuvo el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, de AC Capitales SAFI S.A por más de 10 años.
3. De esta manera, a la fecha de publicación de este documento, la composición societaria de LAP es la siguiente: Fraport AG, con el 80.01% del capital social y la International Finance Corporation, con el 19.99% del capital social.

II.2. Principales características del contrato de concesión

4. El Contrato de Concesión establece, entre otros, las Operaciones Principales que se llevarán a cabo en el aeropuerto; la ejecución de Mejoras destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario, las cuales deberán realizarse conforme con los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante, RTM) estipulados en el Anexo 14 del referido Contrato; el Régimen de Tarifas y Precios aplicables así como las condiciones para la prestación de los servicios; el factor de retribución y otros pagos al Estado. A diciembre de 2018, se han suscrito 7 adendas al Contrato de Concesión (ver Anexo N° 1).

² Comité Especial de Aeropuertos nombrado por Resoluciones Supremas No. 010-98-TR, No. 028-98-TR, No. 609-99-PCM, de fechas 23 de junio, 10 de agosto de 1998 y 24 de noviembre de 1999, respectivamente.

³ Operador alemán de aeropuertos, denominado Flughafen Frankfurt/Main AG en ese entonces.

⁴ Parte del conglomerado Bechtel, un grupo empresarial norteamericano originalmente dedicado a la construcción, en ese entonces Bechtel Enterprises International, Ltd.

⁵ Compañía constructora peruana.

-
5. Conforme con la Cláusula N° 3 del Contrato de Concesión, el período de vigencia de la concesión fue establecido inicialmente en 30 años, prorrogable por períodos de 10 años adicionales hasta un plazo máximo de 60 años. No obstante, el 20 de diciembre de 2016, el MTC y LAP suscribieron el “Acta de Acuerdos en la etapa de Trato Directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”⁶, mediante la cual acordaron ampliar por diez (10) años el plazo de vigencia de la concesión, en aplicación del artículo 61.3 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1224 y de la Cláusula 5.8 del Contrato de Concesión⁷. Así, a la fecha, la concesión tiene un plazo de 40 años contados desde la fecha de cierre (14 de febrero de 2001) .
 6. A continuación, se presenta el detalle de lo establecido en el Contrato de Concesión con relación a la ejecución de inversiones, régimen tarifario y pagos al estado. En el Anexo N° 2 del presente informe se presenta la ficha resumen del Contrato de Concesión del AIJCH.

Ejecución de Mejoras y compromisos de inversión

7. Conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá realizar Mejoras como producto de las inversiones a realizarse sobre los Bienes de la Concesión destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación. Las mejoras pueden tener la condición de Obligatorias⁸, Eventuales⁹ o Complementarias¹⁰, y se encuentran distribuidas en dos períodos: i) un período inicial, comprendido entre la fecha de cierre (inicio de la Concesión) y el final del octavo año de Concesión y, ii) un período remanente, comprendido entre el noveno año hasta el final de la Concesión.
8. De acuerdo con la cláusula 5.6.1.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario estaba obligado a iniciar la construcción de las Mejoras Obligatorias dentro del plazo de un (1) año contado a partir de la Fecha de Cierre (14 de febrero de 2001) y concluirlas antes de la finalización del período inicial (2009)¹¹. Así, al cuarto año contado a partir de la fecha de cierre, el Concesionario debería haber invertido como mínimo un monto total ascendente a USD 110 millones del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al período inicial, conforme con el Anexo 6 del Contrato de Concesión (USD 25 millones los primeros 36 meses, USD 80 millones a los 42 meses y USD 110 millones a los 48 meses).
9. Por otro lado, durante el período remanente, conforme con lo establecido en la cláusula 5.6.2.1 del Contrato de Concesión, LAP está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje, de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar a los cuatro (04) años, contados desde la liberación de las interferencias existentes en los terrenos

⁶ Acta de Acuerdo sustentada en el Informe N° 1275-2016-MTC/25 de fecha 16 de diciembre de 2016.

⁷ **“Cláusula Penal.** En el caso que el Concesionario no efectuare las Mejoras Obligatorias y/o las Mejoras Complementarias según lo previsto en las Cláusulas 5.6 y 5.7, además del derecho del Concedente de dar por terminada la Concesión de acuerdo con la Cláusula 15 del presente Contrato y los demás derechos del Concedente de acuerdo con el presente Contrato o las Leyes Aplicables, el Concesionario pagará al Concedente, por cada día de retraso en el cumplimiento o hasta la terminación de la Concesión en su caso, al ser requerido, la siguiente penalidad, durante los períodos señalados a continuación: (...) El incumplimiento o demora de parte del Concesionario en la ejecución de una Mejora, originada por el incumplimiento de alguna obligación del Concedente directamente relacionada con la ejecución de dicha Mejora, o por causas no imputables al Concesionario y que éste no hubiera podido ni prever ni evitar, no será considerado como incumplimiento hasta el momento en que el Concedente cumpla con su obligación o, de alguna otra manera, la satisfaga, o sean superables las causas que hayan impedido la ejecución de las Mejoras. En tales casos, se prorrogarán los plazos del Período Inicial o del Período Remanente de Vigencia de la Concesión, según corresponda hasta recuperar el tiempo de demora causada. El Concesionario tan sólo será responsable de pagar la penalidad en los términos de esta Cláusula por un monto máximo igual al de la Garantía de Fiel Cumplimiento. Un monto superior dará lugar a la resolución del Contrato por parte del Concedente, de considerarlo conveniente.”

⁸ Mejoras indicadas en la Cláusula 5.6 que se requieran implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor.

⁹ Mejoras señaladas en la Cláusula 5.6 que se requieran implementar con base en los volúmenes de tráfico y otras consideraciones.

¹⁰ Mejoras referidas a los servicios comerciales, hoteleros u otros, que deberá ejecutar el Concesionario.

¹¹ La inversión total comprometida en dicho período fue de USD 222 millones (según programa de inversión detallado en el Anexo N° 6 del Contrato de Concesión)

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

10. Según el “Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, suscrita el 20 de diciembre de 2016, como parte del proceso de suscripción de la Adenda 7 del Contrato de Concesión, el Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años un monto no menor de USD 1 200 millones incluido el IGV.
11. Es preciso resaltar que, con fecha 24 de octubre del año 2018, se firmó el “Acta de Entrega de Terrenos para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” el cual tuvo como objeto la entrega, por parte del Concedente al Concesionario, del área remanente correspondiente a 2 877 957.88 m² destinada a la ampliación del aeropuerto. Así, se completa la entrega total de los terrenos necesarios y se inicia el cómputo del plazo para la ejecución de las Mejoras descritas en el numeral 1 del acápite III de la mencionada Acta¹² así como en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión.
12. Sin perjuicio de todo lo anterior, a lo largo de la Vigencia de la Concesión el Concesionario podrá ejecutar las Mejoras Complementarias adicionales a las establecidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión que estime conveniente para mejorar el negocio aeroportuario.
13. Asimismo, es importante destacar que, para establecer el Valor Contable de las Mejoras que hayan sido contablemente registradas en los Estados Financieros del Concesionario, solo serán consideradas como Mejoras a aquellas incluidas en el Plan de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobado por el OSITRAN vigente a la fecha en que se notifique formalmente la Caducidad de la Concesión, siempre que el Concesionario proporcione al Concedente evidencia sustentada del estado de avance de dichas Mejoras.

Esquema de regulación tarifaria

14. De acuerdo con el Contrato de Concesión, en el AIJCH se brindan una serie de servicios regulados bajo el mecanismo de Precios Tope (“RPI – X”), por los cuales el concesionario se encuentra facultado a cobrar tarifas, de conformidad con lo establecido en la Cláusula 6.1 del Contrato de Concesión. Así, por los diversos servicios aeroportuarios prestados a los pasajeros en las instalaciones del terminal, el Concesionario cobra la Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto –TUUA (Nacional e internacional). Asimismo, en el caso de las aerolíneas se cobran las Tarifas de Aterrizaje y Despegue (Nacional e internacional), Tarifas de Estacionamiento de aeronaves (Nacional e internacional), Tarifas por uso de Puentes de abordaje (mangas) y Tarifas por uso de instalaciones de carga aérea.
15. De acuerdo con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las tarifas se reajustarán anualmente mediante la fórmula “RPI-X”¹³, correspondiente al mecanismo de regulación conocido como Regulación por Precios Tope.
16. Bajo este tipo de regulación, si el Concesionario obtiene ganancias de eficiencia mayores que las estimadas durante el período de rezago, dichas ganancias son apropiadas por la empresa. De esta manera, se generan incentivos a la empresa regulada para que reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen al usuario a través de las tarifas en el siguiente período.

¹² “(...) **III. DECLARACIÓN DE LAS PARTES**

1.- Las Partes declaran que, en el marco del Contrato de Concesión, la ampliación del Aeropuerto constituye un proyecto que comprende, principalmente, la ejecución de las Mejoras tales como la Segunda Pista de Aterrizaje y el Nuevo Terminal de Pasajeros, así como cualquier otra infraestructura y equipamiento necesarios para la adecuada operación del Aeropuerto (...)”

¹³ Donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos, y X representa el porcentaje estimado por el OSITRAN de los incrementos anuales de productividad, el cual permanecerá fijo por un período determinado.

-
17. El objetivo fundamental del régimen de regulación por Precios Tope, al igual que otros modelos regulatorios, es el de implementar asignaciones consistentes con los resultados que caracterizan a mercados competitivos: precios que reflejan los costos, incentivos que conllevan a costos mínimos o eficientes, precios de factores de producción que reflejen sus costos de oportunidad, entre otros.
 18. Por otra parte, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para el servicio de estacionamiento vehicular, las cuales son determinadas por el OSITRAN conforme con lo establecido en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión.

Régimen de cargos de acceso

19. El OSITRAN también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario que es considerada una Facilidad Esencial¹⁴. De acuerdo con el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), se consideran facilidades esenciales en el AIJCh a las siguientes:
 - Rampa
 - Áreas de parqueo de equipos.
 - Áreas de maniobra en tierra.
 - Vías y áreas de tránsito internos.
 - Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.
 - Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.
20. En particular y conforme con lo establecido en el Reglamento de Acceso (REA) de LAP, los Servicios Esenciales¹⁵ prestados por los usuarios intermedios en el AIJCh son:
 - i. Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros), el cual incluye sistemas de clasificación de equipajes y carga, escalinatas, planta de poder auxiliar, planta neumática, entre otros.
 - ii. Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para la operación y *counters*), la cual consiste en la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y carga, entre los que se encuentra también el reclamo de equipaje rezagado.
 - iii. Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas, el cual consiste en el Mantenimiento Preventivo que las aerolíneas se prestan, conforme a la RAP 1 y RAP 111, el mismo que se refiere a las operaciones de preservación simple o menores y el cambio de partes estándares pequeñas, que no significan operaciones de montaje complejas.
 - iv. Almacenamiento y abastecimiento de combustible, el cual consiste en el suministro de combustible para la aeronave a los explotadores aéreos que operan en el AIJCh. El suministro se efectúa mediante el depósito del combustible en la planta de combustible existente en el AIJCh, lugar desde el cual dicho combustible es transportado y puesto a bordo de las aeronaves de los explotadores aéreos por el operador de la planta de combustible.
21. En ese orden, la contraprestación monetaria que cualquier operador de servicios competitivos está obligado a pagar por utilizar las Facilidades Esenciales, sin importar la denominación que

¹⁴ El artículo N° 9 del REMA del 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”.

¹⁵ El artículo N° 10 del REMA del OSITRAN indica que:

“(…) se consideran como Servicios Esenciales a aquellos que cumplen con las siguientes condiciones:

a) Son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino.
b) Para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial.”

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

22. Así, los Cargos de Acceso han sido determinados por el OSITRAN mediante mandatos de acceso a LAP en favor de los usuarios intermedios por el uso de las facilidades esenciales, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente, de conformidad con lo establecido en el REMA. Sin embargo, en el caso del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento.

Factor de retribución y pagos al Estado

23. La concesión del AIJCH 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. Cabe recordar que, conforme con el proceso de licitación del AIJCh, el factor de competencia para la adjudicación del Contrato de Concesión fue el mayor pago de retribución al Estado. Como resultado de dicho proceso, la buena pro se otorgó al consorcio ganador, LAP, al ofrecer éste una retribución de 46.511% de sus ingresos brutos, estableciéndose una retribución mínima anual independiente de los resultados de la gestión del Concesionario¹⁶.
24. Según las Bases de la Licitación Pública del AIJCH¹⁷, el monto mínimo de la retribución se emplearía en el desarrollo de los aeropuertos regionales a cargo de CORPAC, mientras que el exceso sobre la retribución mínima se emplearía en el mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos a cargo del MTC¹⁸.
25. Cabe recordar que, el 04 de julio de 2005, mediante Resolución N° 033-2005-CD-OSITRAN, en atención a una consulta formulada por el MTC¹⁹, 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 2005²⁰, el

¹⁶ La retribución mínima se ajusta según un cronograma establecido en el Contrato de Concesión de la siguiente manera:

- Durante los primeros tres (3) años de Vigencia de la Concesión: US\$ 12 millones al año.
- Durante los años cuarto, quinto y sexto de Vigencia de la Concesión: US\$ 14 millones al año.
- Durante los años séptimo y octavo de Vigencia de la Concesión: US\$ 15 millones al año.
- A partir del noveno año de Vigencia de la concesión: US\$ 15 millones al año, ajustados de acuerdo con el índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (Consumer Price Index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (the Bureau of Labor Statistics), sobre bases anuales acumulativas.

¹⁷ 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/0/0/par/BASES-LAP/BASES-LAP.pdf>

¹⁸ En efecto, en el numeral 10.3 de las Bases de la Licitación Pública del AIJCH, se indica lo siguiente:

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

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

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

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

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

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

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

¹⁹ El 08 de junio de 2005, mediante Oficio N° 711-2004-MTC/02, el MTC solicitó al 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.

²⁰ 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,

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.

26. Asimismo, es importante resaltar que, mediante la Adenda N° 7 del Contrato de Concesión²¹, se facultó al Concedente a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del AIJCh a que se refiere el numeral 10.3 de las Bases de Licitación, a efectos de cumplir con lo dispuesto en el numeral 5.23 del Contrato de Concesión, respecto de las áreas requeridas para la ampliación del Aeropuerto descritas en el Anexo 11 del mencionado contrato²².
27. Adicionalmente, en cumplimiento con lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, LAP debe transferir a CORPAC el 50% de sus ingresos brutos provenientes de la provisión de los servicios de Aterrizaje y Despegue (A/D) y el 20% de los ingresos brutos provenientes de la TUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales.
28. Finalmente, el Concesionario también debe pagar al OSITRAN el 1% de la totalidad de sus ingresos brutos (deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal) por concepto de Tasa Regulatoria, en la forma y oportunidad que establezcan las normas.

II.3. Área de Influencia

29. 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 el año 2018 (98,3%). Su ubicación geográfica ha permitido que se consolide como un importante y estratégico centro de conexión en América del Sur. Asimismo, en el ámbito nacional, constituye un centro radial nacional (Hub) desde el cual se atiende las principales rutas nacionales, habiendo concentrado alrededor de la mitad de los vuelos nacionales en el 2018 (47,4%).
30. De acuerdo con los Formatos de Declaración Estadística respecto de la información de Tráfico de Pasajeros, hacia el año 2018, el AIJCH conectó al Perú con el resto del mundo, a través de 52 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa.

contratación de servicios, constitución de garantías o a otros permitidos por Ley, y que resulten necesarios para el financiamiento, desarrolla y ejecución, de los distintos proyectos de concesión.
(...).

²¹ De fecha 25 de julio de 2017.

²² En efecto, el numeral 5.23 del Contrato de Concesión indica lo siguiente:

"5.23. De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto será entregada al Concesionario por el Concedente. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras, a que se refiere el numeral 5.6 presente Contrato de Concesión, salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la opinión técnica del OSITRAN, que los terrenos entregados permiten el desarrollo de las Mejoras contempladas en el Plan Maestro. Las áreas de terreno a ser entregadas por el Concedente deberán cumplir con lo señalado en el Anexo 11 del Contrato de Concesión.

A efectos de cumplir con lo dispuesto en el presente numeral, el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a que se refiere el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional."

Cuadro N° 1
Conexión de destinos internacionales en el AIJCh, año 2018

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

Fuente: Formatos de Declaración Estadística de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

31. A nivel nacional, en el 2018 el AIJCH conectó a Lima con las principales ciudades y regiones del país, a través de 30 destinos. En particular, los siguientes: 1) Andahuaylas, 2) Andoas, 3) Anta, 4) Arequipa, 5) Ayacucho, 6) Cajamarca, 7) Chachapoyas, 8) Chagual, 9) Chiclayo, 10) Cusco, 11) Huamachuco, 12) Huánuco, 13) Iquitos, 14) Jaén, 15) Jauja, 16) Juliaca, 17) Las Malvinas, 18) Nazca, 19) Nuevo Mundo, 20) Pias, 21) Pisco, 22) Piura, 23) Pucallpa, 24) Puerto Maldonado, 25) Tacna, 26) Talara), 27) Tarapoto, 28) Tingo María, 29) Trujillo y 30) Tumbes.

II.4. Principales activos de la concesión

32. Para la provisión de los diversos servicios que brinda LAP en el AIJCH, es indispensable contar con la infraestructura adecuada que permita atender de manera oportuna la creciente demanda. En el siguiente cuadro se muestran los principales indicadores de infraestructura a diciembre de 2018, en comparación con los indicadores registrados al inicio de la concesión.

Cuadro N° 2
Principales cifras de infraestructura en el AIJCh

Infraestructura	2001	2018
Área de terminal (m ²)	39 467	89 330
Área de plataforma (m ²)	165 000	373 792
Número de posiciones de estacionamiento de aeronaves	18	52
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	33
Posiciones de Migraciones en Salidas Internacionales	12	24
Perú Plaza (m ²) ^{a/}	No existía	3 846

a/ Zona comercial de acceso al público en general

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

33. Como se aprecia, desde el inicio de la concesión los principales indicadores de infraestructura han experimentado una expansión significativa. Así, entre el año 2001 y 2018, 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 126,34%, 126,54%, 188,88%, 100% y 137,5%, respectivamente.
34. Por otra parte, conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, LAP debe adquirir e instalar equipos completos, adecuados, nuevos y de tecnología de punta para la prestación de los servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, en lo que le compete, asegurándose de que cumplan con los RTM y los Estándares Básicos. Así, LAP posee diversos equipos adquiridos a lo largo de la Concesión, conforme con sus necesidades de inversión y ejecución de Mejoras, 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

35. El 24 de octubre del año 2018, se firmó el “Acta de Entrega de Terrenos para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” el cual tuvo como objeto la entrega, por parte del Concedente al Concesionario, del área remanente correspondiente a 2 877 957.88 m² destinada a la ampliación del aeropuerto conforme con el Anexo 11 del Contrato de Concesión y a las salvedades descritas en dicha Acta. Así, se completó la entrega total de los terrenos necesarios y se inició el cómputo del plazo para la ejecución de las Mejoras descritas en el numeral 1 del acápite III de la mencionada Acta²³ así como en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión.
36. El 11 de diciembre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad de 3,41% en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Posteriormente, en atención a un recurso de reconsideración interpuesto por LAP, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN de fecha 18 de febrero de 2019, se fijó el Factor de Productividad en 3,26%, el cual estará vigente a partir del año 2019 hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026 (en virtud de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión).

²³ (...) **III. DECLARACIÓN DE LAS PARTES**

1.- Las Partes declaran que, en el marco del Contrato de Concesión, la ampliación del Aeropuerto constituye un proyecto que comprende, principalmente, la ejecución de las Mejoras tales como la Segunda Pista de Aterrizaje y el Nuevo Terminal de Pasajeros, así como cualquier otra infraestructura y equipamiento necesarios para la adecuada operación del Aeropuerto (...)

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

37. En el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se realizan una serie de actividades ejecutadas tanto por el propio Concesionario como por otros agentes económicos (usuarios intermedios), que constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de los pasajeros y de la carga de un punto a otro. En el cuadro N° 3 se muestran los principales servicios que se prestan en el terminal aéreo, así como sus respectivos operadores y régimen tarifario.

Cuadro N° 3 Servicios prestados en el AIJCH		
Servicios	Operador	Régimen de tarifas, precios u otros
Uso de aeropuerto (TUUA) nacional e internacional	LAP	Precios Tope
Aterrizaje y Despegue nacional e internacional ^{a/}	LAP	Precios Tope
Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional	LAP	Precios Tope
Puentes de abordaje (mangas)	Aerolíneas/LAP	Precios Tope
Uso de instalaciones de carga aérea	LAP	Precios Tope
Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros)	Aerolíneas y Terceros (Talma Servicios Aeroportuarios S.A., Swissport Perú S.A., Servicios Aeroportuarios Andinos S.A.)	Régimen de Acceso
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para la operación y <i>Counters</i>)	Aerolíneas	Régimen de Acceso
Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas	Aerolíneas	Régimen de Acceso
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Terpel Servicios de Aviación del Perú S.R.L.	Reajuste por inflación
Otras actividades comerciales:		
Playa de estacionamiento vehicular	Los Portales	Régimen Especial
Infraestructura del Hotel	Hoteles Costa del Sol	Régimen Especial
Locales y servicios comerciales, Publicidad	LAP	No regulados ni supervisados (libre oferta y demanda)

a/ Uso de pista, plataforma, iluminación, vehículos de salvamento y extinción de incendios, estacionamiento por los primeros 90 minutos.
Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión, Tarifas y Cargos de Acceso 2019 de LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS EN EL AIJCH

IV.1. Demanda de servicios bajo régimen de tarifas, precios u otros

38. Es preciso recordar que, de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concedente otorgó al Concesionario el aprovechamiento económico de los Bienes de la Concesión y demás derechos descritos en el referido Contrato. En virtud de ello, el Concesionario es el responsable de la explotación y operación del Aeropuerto y por tanto se encuentra obligado a optimizar la infraestructura aeroportuaria garantizando la prestación de los servicios aeroportuarios, comerciales y los servicios de aeronavegación a su cargo.
39. En ese orden, los principales clientes de LAP en la prestación de los diferentes servicios bajo el régimen de tarifas, precios u otros son: los pasajeros y sus acompañantes y las aerolíneas como usuarios intermedios.
40. En el caso de los pasajeros, LAP debe garantizar una infraestructura aeroportuaria de primera clase, con comodidades y facilidades. Los servicios brindados a los pasajeros están relacionados con el uso de las instalaciones del aeropuerto que comprenden: seguridad, transporte de pasajeros, sistemas de equipaje, información, iluminación y climatización de ambientes, salas de embarque y de espera; así como los servicios comerciales de Duty free, tiendas comerciales, y otros.

41. Por otro lado, LAP se encuentra facultado para brindar el Acceso a la infraestructura del Aeropuerto para aquellos usuarios intermedios que soliciten prestar Servicios Esenciales en el Aeropuerto. Asimismo, LAP provee diversos servicios de manera directa mediante los cuales se hace uso de la infraestructura del Aeropuerto a través del uso de la pista y plataforma, iluminación en el proceso de aterrizaje y despegue, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, infraestructura y equipos de puentes de embarque, etc.
42. En ese sentido, en el siguiente cuadro se muestran las aerolíneas que actualmente se encuentran operando en el AIJCh:

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

Aerolíneas vuelos internacionales	Aerolíneas vuelos nacionales	Aerolíneas carga internacional	Aerolíneas carga nacional
Aerolíneas Argentinas	ATSA Airlines	ATSA Airlines	Aerosucre
AeroMéxico	Avianca	LCP Perú	Air Max Cargo
Air Canada	LCP Perú	Peruvian Airlines	Arrow Air Cargo
Air Europa	LATAM Airlines	Star Perú Cargo	ATI - ABX Cargo
Air France	Peruvian Airlines		Atlas Air Cargo
American Airlines	Star Perú		Avianca Cargo
Avianca	Viva Air Airlines		Centurion Cargo
Copa Airlines	Sky Airlines		KLM Cargo
Delta Airlines			Korean Airlines
Iberia			LATAM Cargo
JetBlue Airways			LAS Cargo
Jet Smart			Lufthansa Cargo
KLM			Martinair Holland
LATAM Airlines			Solar Cargo
Plus Ultra			Tampa Air Cargo
Sky Airlines			
Spirit Airlines			
TAME			
United Airlines			
Viva Air Airlines			
Interjet			

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.1.1. Evolución de la demanda de tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

Tráfico de pasajeros

43. El AIJCH ha mantenido su posición como el terminal aéreo de mayor importancia en la red aeroportuaria nacional, concentrando cerca del 60% del tráfico total de pasajeros durante el año 2018. Esta participación en el tráfico total de pasajeros se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCH cubre más del 98% del tráfico de pasajeros. Asimismo, cabe destacar que, el AIJCH representa el 100% de los pasajeros en tránsito y transferencia.

**Cuadro N° 5
Participación del AIJCH en el tráfico de pasajeros de la red aeroportuaria nacional en los últimos 8 años, en porcentajes**

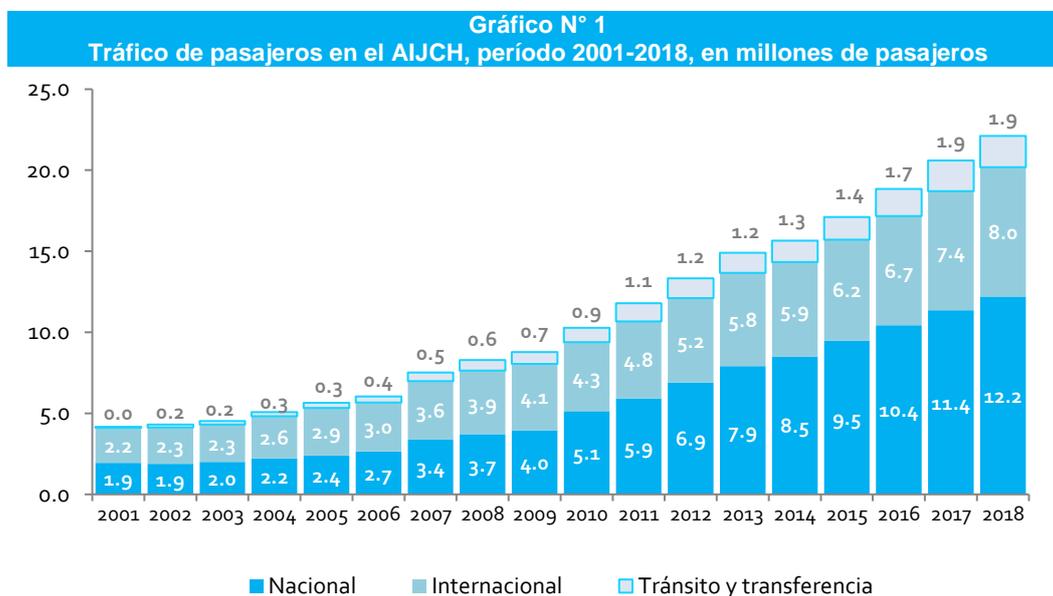
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nacional	47,1%	47,2%	47,0%	46,8%	47,1%	47,7%	47,8%	47,4%
Internacional	99,3%	99,4%	99,4%	99,3%	99,2%	99,2%	98,6%	98,3%
Total	61,5%	61,0%	60,4%	59,7%	59,5%	59,9%	60,0%	59,6%

Nota: No incluye pasajeros en tránsito.

Fuente: Información Estadística Mensual de LAP, CORPAC, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú, a través de los Formatos de Declaración Estadística.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

44. Durante el año 2018, un total de 22,1 millones de pasajeros hicieron uso del AIJCH, lo que representó un incremento de 7,38% respecto del año anterior. Asimismo, el tráfico de pasajeros en tránsito y transferencia ha experimentado un crecimiento de 2,68% respecto del año anterior; mientras que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales se incrementó 7,6% y 8,23%, respectivamente.



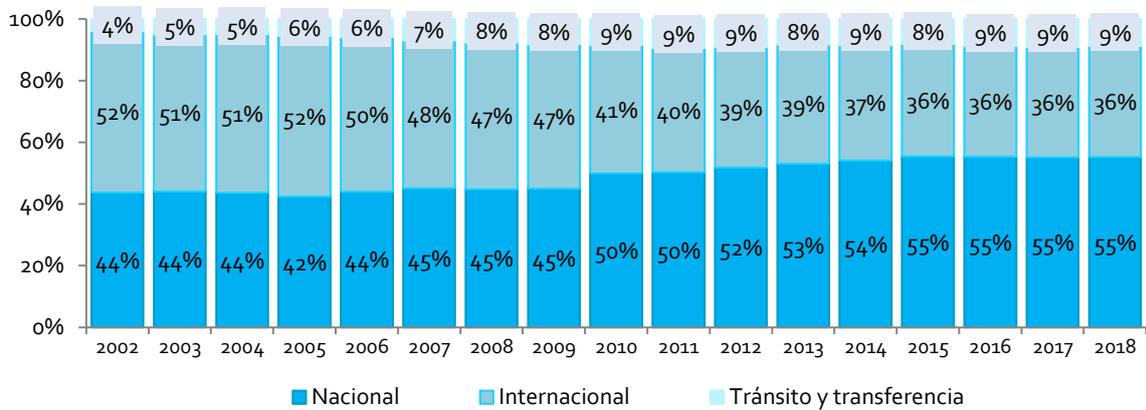
Fuente: Información Estadística Mensual de LAP, a través de los Formatos de Declaración Estadística.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

45. 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 y transferencia, el cual experimentó un crecimiento promedio anual de 31%; mientras que el tráfico de pasajeros nacionales e internacionales mostró un crecimiento promedio anual de 11,68% y 8%, respectivamente. Así, se observa que el importante crecimiento del tráfico de pasajeros en tránsito y transferencia se encuentra en línea con el aumento de pasajeros de vuelos internacionales, lo que refleja el permanente posicionamiento del AIJCH como centro de conexiones en la región o *hub* internacional.
46. Cabe destacar que, el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales alcanzó un mayor dinamismo a partir del año 2010, registrando un crecimiento promedio anual de 13,5% en el período 2010 – 2018, mientras que en el período anterior (2001 – 2009) se registró un crecimiento promedio anual de 9,6%. Dicho dinamismo se encuentra en línea con la entrega en concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2006²⁴ y del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales en el año 2011²⁵, lo cual han permitido el desarrollo de nuevas rutas nacionales y el aumento de las frecuencias de vuelos, considerando el aumento de vuelos de aerolíneas tipo Low Cost en los destinos nacionales.

²⁴ 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.

²⁵ El Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales es administrado por la empresa concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (AAP), consorcio conformado por Corporación América de Argentina y Andino Investment Holding de Perú, la cual se encarga de la administración de cinco aeropuertos peruanos ubicados en las ciudades de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Estos terminales aéreas fueron concesionados en el año 2011 por un plazo de 25 años.

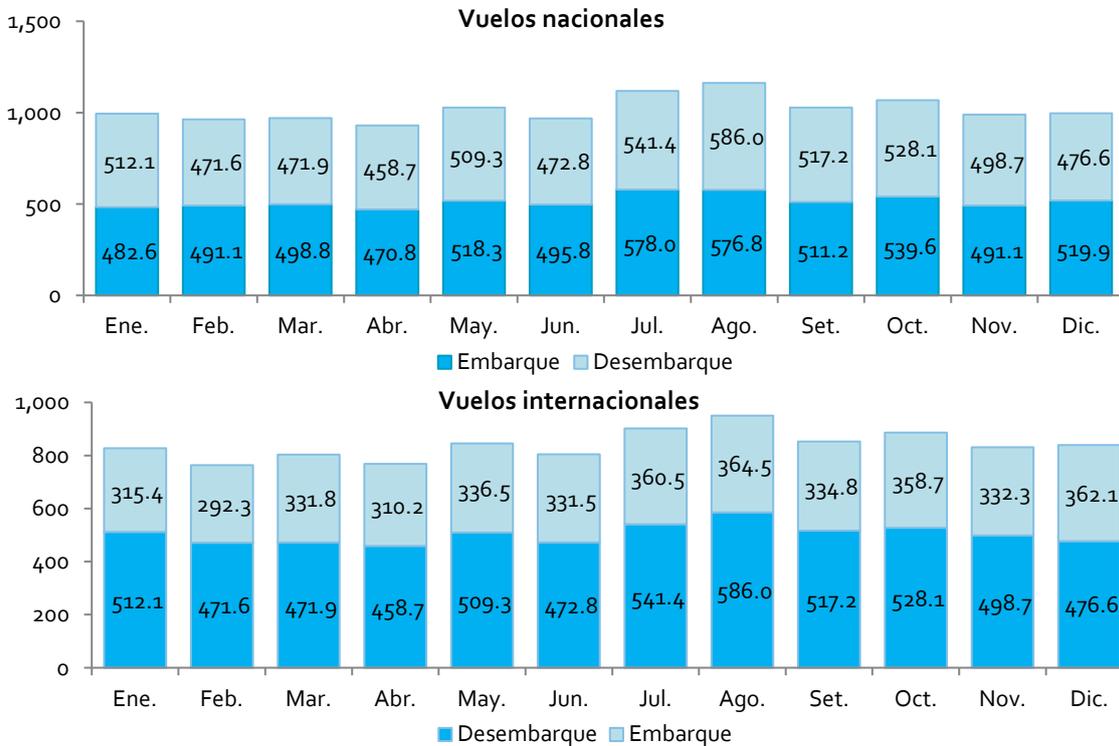
Gráfico N° 2
Estructura porcentual del tráfico de pasajeros en el AIJCH según tipo de vuelo, período 2001-2018, en porcentajes



Fuente: Información Estadística Mensual de LAP, a través de los Formatos de Declaración Estadística.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

47. Con relación a la estacionalidad del tráfico de pasajeros en el año 2018, puede observarse que en vuelos nacionales los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron en los meses de julio, agosto y octubre, considerando que, los dos primeros meses son fechas festivas de Fiestas Patrias en el país. En vuelos internacionales también se observan mayores niveles de embarque y desembarque en julio, agosto y octubre, considerando que, esos dos primeros coinciden con los meses de verano en el hemisferio norte.

Gráfico N° 3
Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCH en el 2018, en miles de pasajeros

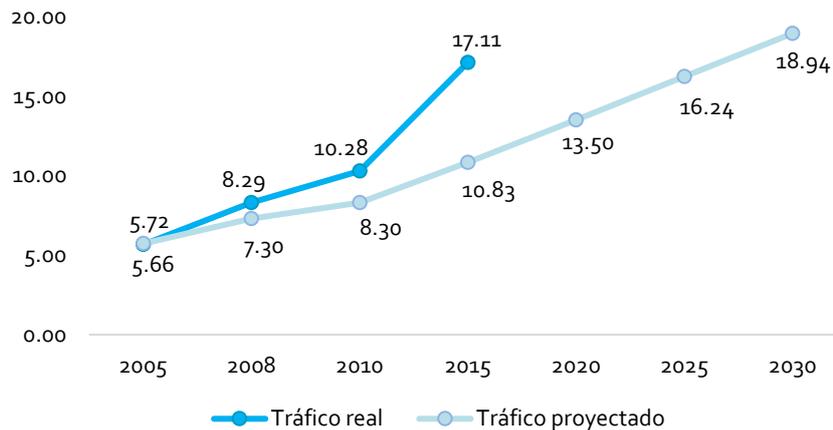


Fuente: Información Estadística Mensual de LAP, a través de los Formatos de Declaración Estadística.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

48. Es importante mencionar que el dinamismo registrado en el tráfico total de pasajeros, ha incidido sobre los niveles alcanzados en los últimos años, los cuales superan de manera considerable las proyecciones iniciales de demanda. En efecto, de acuerdo con las proyecciones de tráfico

aéreo del Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH versión 2005, período 2005-2030²⁶ (en adelante, PMD versión 2005), durante el año 2015 se proyectaba un tráfico de pasajeros de 10,8 millones; no obstante, el tráfico real de dicho año (17,1 millones de pasajeros) superó en casi 58% el tráfico esperado. Así, en el 2018 se ha alcanzado un nivel de tráfico (22,1 millones de pasajeros) superior en 6,6% al que se esperaba alcanzar recién en el año 2030 (18,9 millones de pasajeros).

Gráfico N° 4
Tráfico proyectado vs. Tráfico real de pasajeros en el AIJCH, período 2005-2030, en millones de pasajeros



Nota: Sin considerar pasajeros en tránsito y transferencia.
Fuente: Previsión base de tráfico de pasajeros del Plan Maestro de Desarrollo (versión 2005) de LAP, Información Estadística Mensual de LAP, a través de los Formatos de Declaración Estadística
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. No obstante, considerando la situación actual de la infraestructura, con fecha 21 de mayo de 2018, LAP presentó al MTC²⁷, a través de la Carta C-LAP-ADP-2018-0015, la actualización del Plan Maestro de Desarrollo con nuevo estudio de tráfico denominado: "Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez"²⁸.
50. En ese sentido, se actualizaron las proyecciones de tráfico, aeronaves y carga contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo en su versión 2005, dadas las nuevas condiciones establecidas a través de la suscripción de la Adenda N°7 al Contrato de Concesión y a través del Acta de Acuerdos en la etapa de Trato Directo entre el MTC y el Concesionario. Así, las nuevas actualizaciones del período 2023-2043 fueron realizadas con base en las estadísticas reales y teniendo en cuenta la comprensión detallada del mercado del transporte aéreo en el AIJCh, data histórica segmentada en distribución estacional, pasajeros por tipo, factores de ocupación, asientos por ruta y aerolínea, entre otros.

Cuadro N° 6
Proyección de pasajeros por escenarios, período 2023-2043, en millones de pasajeros

	2023	2028	2033	2038	2043
Caso alto	28,4	36,5	44,0	51,4	58,6
Caso base	26,6	33,6	39,8	46,0	51,8
Caso bajo	24,6	30,8	36,0	41,0	45,7

Fuente: Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, año 2018
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

²⁶ Aprobado por la DGAC en el año 2008, el cual reemplazaba al Plan Maestro de Desarrollo (versión 2002), aprobado por la DGAC el 09 de junio de 2003.

²⁷ Con copia al Regulador

²⁸ El cual fue aprobado por la DGAC, a través de la comunicación del Oficio N° 219-2018-TC/12.08, en atención al Informe N° 0256-2018-MTC/12.08 elaborado por la Dirección de Regulación y Promoción.

Tráfico de carga

51. Con relación al tráfico de carga, el AIJCH también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país, especialmente en el transporte internacional, en el cual se concentra la mayor parte de la carga movilizada (89% en promedio del período).

Cuadro N° 7
Participación del AIJCH en el tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, período 2001-2018, en porcentajes

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nacional	10%	10%	12%	9%	10%	11%	10%	13%	11%	12%	13%	13%	12%	10%	10%	10%	11%	10%
Internacional	90%	90%	88%	91%	90%	89%	90%	87%	89%	88%	87%	87%	88%	90%	90%	90%	89%	90%

Nota: Sin considerar Carga de tránsito

Fuente: Información Estadística Mensual de LAP, a través de los Formatos de Declaración Estadística

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

52. Entre los años 2001 y 2018, se ha observado una tendencia creciente en la evolución del tráfico total de carga, con excepción del año 2009 (año de la crisis financiera internacional), y de los años 2016 y 2017. Así, desde los inicios de la Concesión, el AIJCh pasó de transportar 114 mil toneladas a 286 mil toneladas hacia finales del año 2018.

Gráfico N° 5
Tráfico de carga en el AIJCH según tipo de vuelo, período 2001-2018, en miles de TM

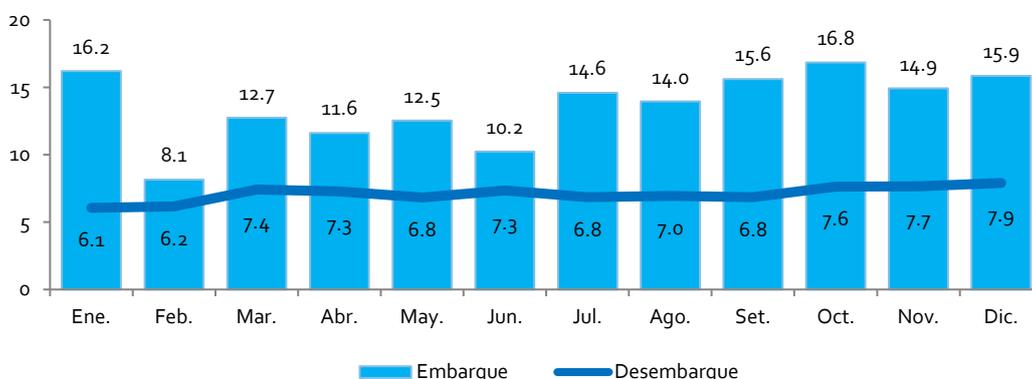


Fuente: Información Estadística Mensual de LAP, a través de los Formatos de Declaración Estadística LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

53. El movimiento total de casi 286 mil toneladas en el AIJCh durante el año 2018, representó un ligero aumento de 0,68% respecto del año anterior (284 mil toneladas). Dicho aumento, se explicó básicamente por el aumento de 2,16% sobre el tráfico de carga internacional.
54. En ese orden, con relación a la estacionalidad del tráfico de carga internacional en el año 2018, puede observarse que, los mayores niveles de embarque y desembarque de carga se produjeron durante los últimos cuatro meses del año.

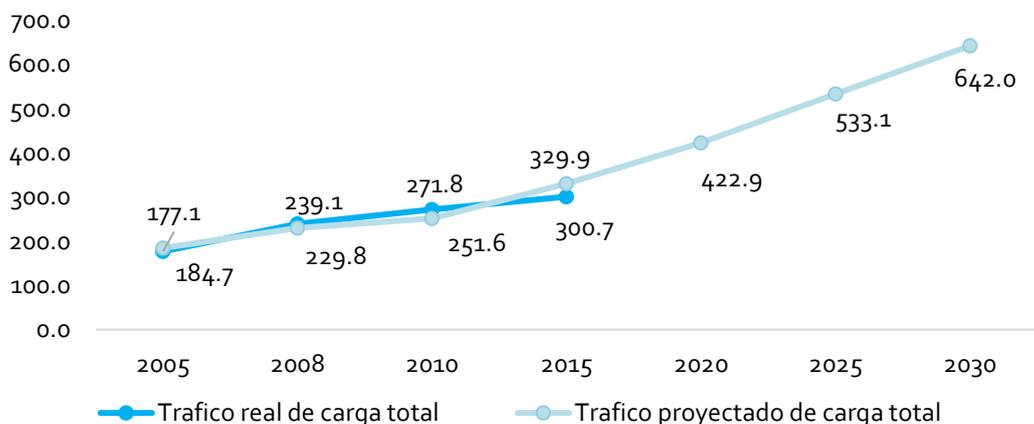
Gráfico N° 6
Tráfico mensual de carga internacional en el AIJCH en el 2018, en miles de TM



Fuente: Información Estadística Mensual de LAP, a través de los Formatos de Declaración Estadística LAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

55. De la misma forma que en el caso del tráfico de pasajeros, es importante considerar los niveles de tráfico de carga total comparados con sus proyecciones iniciales contenidas en el PMD versión 2005 de LAP. Así, de acuerdo con dicho documento, durante el año 2015 se proyectaba un tráfico de carga total de 301, 9 mil toneladas; no obstante, el tráfico real de carga de dicho año ascendió a 300,7 mil toneladas, por lo que, para el caso del tráfico de carga, no se ha llegado a superar los valores proyectados en el PMD, considerando que, desde entre los años 2015 al 2018, el nivel de tráfico de carga ha ido disminuyendo -1,68% en promedio.

Gráfico N° 7
Tráfico real vs. tráfico proyectado de carga total en el AIJCH, período 2005-2030, en miles de TM



Fuente: Previsión base de tráfico de pasajeros del Plan Maestro de Desarrollo (versión 2005) de LAP, Información Estadística Mensual de LAP, a través de los Formatos de Declaración Estadística
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

56. No obstante, tal y como se explicó anteriormente, LAP presentó al MTC la actualización del Plan Maestro de Desarrollo con nuevo estudio de tráfico denominado: “Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”.
57. En ese sentido, se presentan las nuevas actualizaciones de las proyecciones de tráfico de carga para el período 2023-2043.

Cuadro N° 8
Proyección de tráfico de carga por escenarios, período 2023-2043, en miles de toneladas

	2023	2028	2033	2038	2043
Caso alto	401,1	489,5	587,9	697,8	820,3
Caso base	374,4	449,4	531,7	622,3	721,9
Caso bajo	350,0	413,7	482,7	557,7	639,2

Fuente: Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, año 2018
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tráfico de aeronaves

58. Como se observa en el siguiente cuadro, el AIJCH concentró cerca del 96% de las operaciones internacionales en el año 2018.

Cuadro N° 9
Participación del AIJCH en las operaciones de la red aeroportuaria nacional, período 2001-2018, en porcentajes

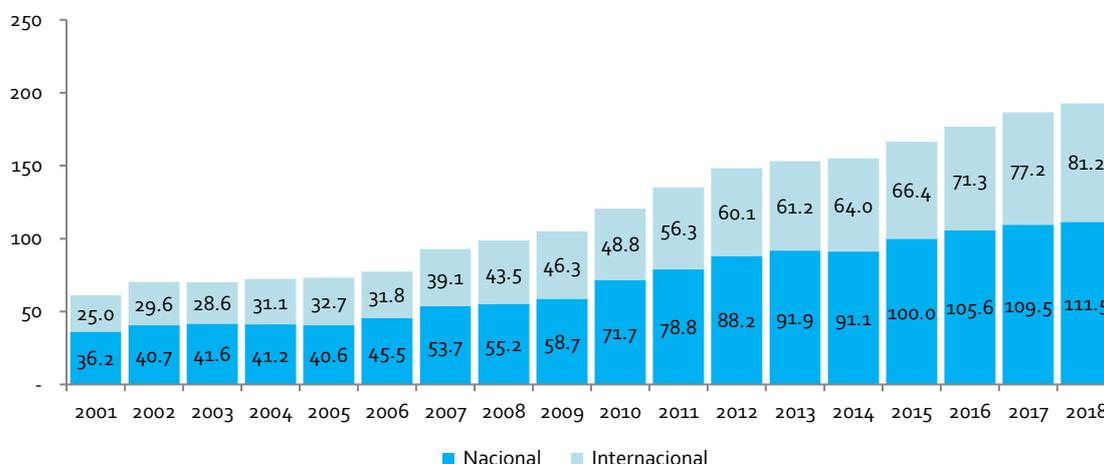
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nacional	24%	24%	25%	23%	23%	23%	25%	23%	23%	26%	29%	28%	31%	29%	29%	29%	29%	28%
Internacional	95%	96%	96%	97%	98%	98%	98%	98%	98%	97%	98%	97%	97%	96%	96%	97%	97%	96%
Total	34%	35%	25%	35%	35%	34%	39%	35%	35%	37%	41%	41%	42%	41%	41%	41%	41%	40%

Fuente: Información Estadística Mensual, a través de los Formatos de Declaración Estadística de LAP, CORPAC, AdP y AAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

59. En el caso de las operaciones nacionales, a diferencia del tráfico de pasajeros y de carga, el AIJCH concentró casi la tercera parte (28,3%) del tráfico total de aeronaves (aterrizaje o despegue) de la red aeroportuaria nacional durante el año 2018; mientras que los terminales aéreos operados por Aeropuertos del Perú, CORPAC y Aeropuertos Andinos del Perú concentraron el 38,7%, 25,0% y 8,0%, 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.
60. Entre los años 2001 y 2018, el número total de operaciones en el AIJCH experimentó un crecimiento promedio anual de 7,1%, al pasar de 72,2 a 192,7 miles de operaciones. En ese período, las operaciones nacionales se incrementaron 7% en promedio anual; mientras que las operaciones internacionales tuvieron un crecimiento promedio anual de 7,4%. Así, hacia el año 2018 se observó un aumento del 3,2% del movimiento de aeronaves respecto del año anterior.
61. Como se aprecia en el siguiente gráfico, existe una notoria tendencia creciente a partir del año 2007 (con excepción del año 2009, en que se produjo una recesión económica como consecuencia de la crisis financiera internacional). Dicho dinamismo coincide con la expansión del PBI per cápita, 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%, respectivamente²⁹.

²⁹ Instituto Nacional de Estadística e Informática – INEI: Sistema de Cuentas Nacionales Anuales, disponible en <https://www.inei.gob.pe/>

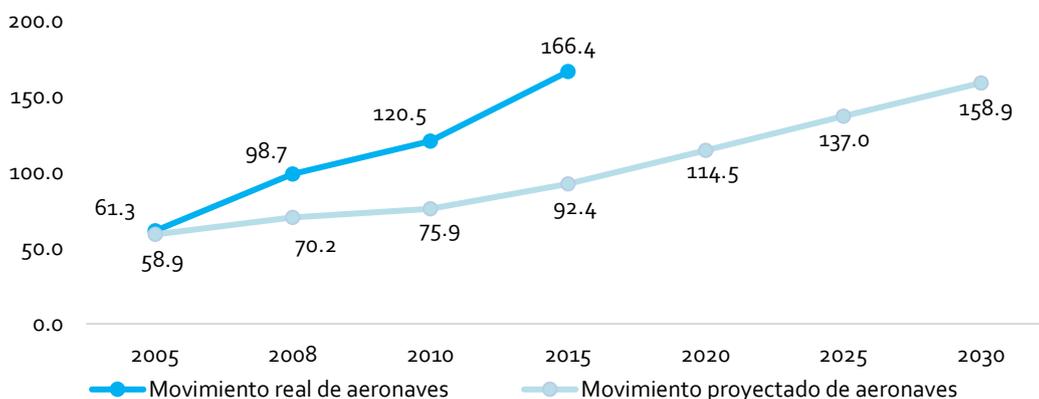
Gráfico N° 8
Tráfico de aeronaves en el AIJCH, según tipo de vuelo, período 2001-2018, en miles de operaciones



Fuente: Información Estadística Mensual de LAP, a través de los Formatos de Declaración Estadística.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. Al igual que la variable de tráfico de pasajeros, el movimiento de aeronaves en el AIJCH ha superado de manera considerable las proyecciones iniciales contenidas en el PMD de LAP del año 2005. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2015 el movimiento real de aeronaves (166,4 mil) ha superado en 71% el movimiento proyectado en el Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH versión 2005 (92,4 mil). Así, en el año 2018 se ha alcanzado un nivel de operaciones (192,7 millones) superior en 21,24% al que se esperaba alcanzar recién durante el año 2030 (158,9 millones).

Gráfico N° 9
Operaciones proyectadas vs. Operaciones reales de aeronaves en el AIJCH, período 2005-2030, en miles de operaciones



Nota: Las proyecciones excluyen a vuelos ATM Nacionales Comerciales "No regulares" que son pronosticados en una categoría separada.
 Fuente: Previsión base de movimientos de aeronaves del Plan Maestro de Desarrollo (versión 2005) de LAP, Información Estadística Mensual de LAP, a través de los Formatos de Declaración Estadística
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

63. No obstante, tal y como se explicó anteriormente, LAP presentó al MTC la actualización del Plan Maestro de Desarrollo con nuevo estudio de tráfico denominado: "Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez".
64. En ese sentido, se presentan las nuevas actualizaciones de las proyecciones de movimiento de aeronaves para el período 2023-2043, teniendo en cuenta que, las proyecciones de los movimientos de tráfico aéreo se derivan del probable aumento en el promedio del número de pasajeros por aeronave.

Cuadro N° 10
Proyección de número de operaciones por escenarios, período 2023-2043, en miles de operaciones

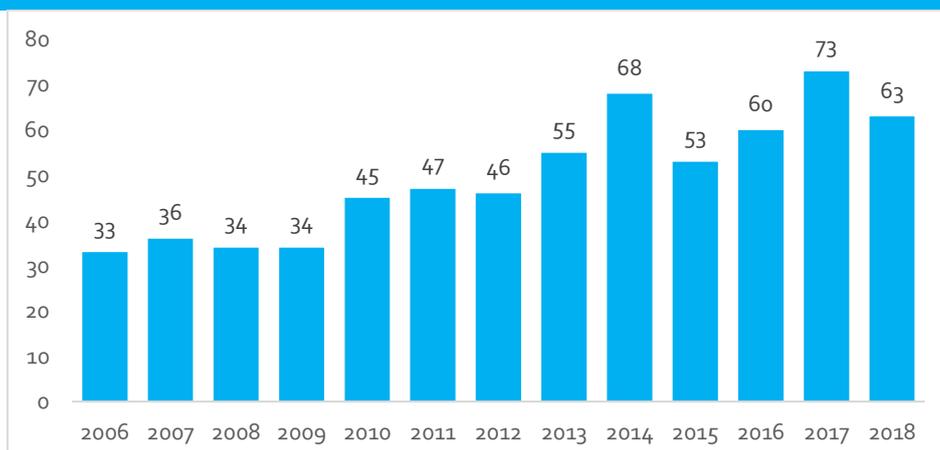
	2023	2028	2033	2038	2043
Caso alto	235,9	294,4	333,7	370,6	404,5
Caso base	220,5	271,4	300,2	334,7	362,6
Caso bajo	203,5	249,3	276,5	301,7	324,4

Fuente: Plan de Desarrollo Aeroportuario correspondiente a la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, año 2018
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.2. Demanda de los servicios no regulados ni supervisados

65. Este tipo de servicios se encuentran relacionados con otras actividades comerciales comprendidas dentro de los servicios no aeroportuarios, tales como: alquiler de locales comerciales (Duty free, Patio de comidas y bebidas, tiendas comerciales, etc.), así como los servicios de publicidad, emisión de credenciales, etc. Estos servicios pueden ser brindados directamente por LAP o a través de un tercero, considerando que LAP se comprometió desde el inicio de sus operaciones a desarrollar de forma sostenible actividades comerciales relacionadas con el negocio aeroportuario, incluidas dentro de las Mejoras Complementarias exigibles al Concesionario antes del término del período inicial.
66. Así, los principales clientes del servicio de alquiler de locales comerciales son los concesionarios comerciales que operan en el AIJCH (restaurantes, agencias bancarias, *retail* de diversos productos, servicios de taxis, entre otros).
67. Entre los años 2006 y 2018, el número de concesionarios comerciales se incrementó en 91%, al pasar de 33 a 63. No obstante, durante el año 2018 se aprecia una disminución de 14% en el número de concesionarios comerciales con relación al año anterior³⁰.

Gráfico N° 10
Evolución del número de concesionarios comerciales en el AIJCh, período 2006-2018



Fuente: Memoria Anual LAP 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015. Presentación Planes de Negocio 2016, 2017, 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

68. Cabe mencionar que, para mantener los estándares de servicio y calidad de los concesionarios de ciertos servicios brindados en el 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 manipulación).

³⁰ Cabe precisar que, los datos del año 2018, han sido obtenidos de la página web de LAP.

V. EVOLUCIÓN DE LAS TARIFAS, PRECIOS APLICABLES Y OTROS EN EL AIJCH

V.1. Régimen Tarifario de Precios Tope

69. De acuerdo con la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario determinará a su discreción las tarifas a ser cobradas por los Servicios Aeroportuarios y otras materias relacionadas con las operaciones del Aeropuerto, siempre que dichas Tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas en el Apéndice 2 del Anexo 5 del referido contrato, o aquellas no contempladas en el Anexo 5 que serán fijadas por el Regulador, de acuerdo con las disposiciones establecidas en las Normas y en las leyes que lo rigen.
70. Así, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice 2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión del AIJCh, a partir del noveno año de vigencia de la Concesión, las tarifas se reajustarán anualmente mediante la fórmula “ $RPI-X$ ” – donde RPI representa la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos y X representa el Factor de Productividad estimado por el OSITRAN, el cual permanecerá fijo por un período determinado – correspondiente al mecanismo de regulación conocido como Regulación por Precios Tope.
71. El objetivo fundamental del régimen de regulación por Precios Tope, al igual que otros modelos regulatorios, es el de implementar asignaciones consistentes con los resultados que caracterizan a mercados competitivos: precios que reflejan los costos, incentivos que conllevan a costos mínimos o eficientes, precios de factores de producción que reflejen sus costos de oportunidad, entre otros.
72. En virtud de lo anterior, el promedio ponderado de las tarifas que conforman cada una de las canastas de servicios, no podrá superar anualmente durante un período determinado, la suma de la inflación al consumidor de Estados Unidos (RPI) menos el Factor de Productividad (X). Con ello se garantiza al Concesionario la flexibilidad para variar los precios dentro de cada canasta como considere pertinente.
73. Actualmente, los servicios sujetos al régimen de Regulación por Precios Tope en el AIJCh son:
- (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 (mangas)
 - (v) Tarifa por uso de instalaciones de carga aérea.
74. Asimismo, el mecanismo de reajuste se aplica sobre tres canastas reguladas de servicios, las cuales son:
- **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.
75. Es preciso recordar que, a la fecha, el OSITRÁN ha determinado tres Factores de Productividad en el AIJCh, conforme al siguiente detalle:
- El 22 de diciembre de 2009, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 064-2008-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en -0,61% para el período 2009-2013.
 - El 17 de setiembre de 2013, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 059-2013- CD-OSITRAN, se aprobó el Factor de Productividad del AIJCh en +0,05% para el período 2014-2018
 - El 22 de diciembre de 2009, mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0008-2019-CD-OSITRAN, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración interpuesto por LAP

contra la Resolución de Consejo Directivo N° 041-2018-CD-OSITRAN, aprobándose el factor de productividad en +3,26%, para el período 2019-2026 (El Factor de Productividad se aplicó una vez cumplido el plazo previsto en el artículo 22 del RETA y se mantendrá vigente hasta el 31 de diciembre del segundo año del inicio de operación del nuevo terminal de pasajeros o como máximo hasta el 31 de diciembre de 2026 lo que ocurra primero.

76. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de las tarifas máximas vigentes durante el período 2013 – 2018. Como se observa, las tarifas relacionadas con la TUUA internacional, aterrizaje y despegue (nacional e internacional) y estacionamiento de aeronaves (nacional e internacional) se han mantenido estables entre los años 2013 al 2017, sin embargo en el año 2018, todas las tarifas aumentaron. Cabe resaltar que, las tarifas de la TUUA nacional, puentes de embarque (para los primeros 45 minutos y el tiempo adicional) y las tarifas por uso de instalaciones de carga aérea han mantenido una tendencia creciente a lo largo de los años.

Cuadro N° 11						
Servicios aeroportuarios: Evolución de tarifas máximas aplicadas por el concesionario, período 2013-2018, en USD (no incluido IGV)						
Servicios aeroportuarios	USD (no inc. IGV)					
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto						
TUUA Internacional	26,05	26,05	26,05	26,05	26,05	26,06
TUUA Nacional	7,97	8,49	9,02	9,05	9,25	9,68
Aterrizaje / Despegue Internacional ^a						
Hasta 10 TM	35,26	35,26	35,26	35,26	35,26	36,30
Más de 10 hasta 35 TM	4,96	4,96	4,96	4,96	4,96	5,10
Más de 35 hasta 70 TM	6,03	6,03	6,03	6,03	6,03	6,20
Más de 70 hasta 100 TM	6,33	6,33	6,33	6,33	6,33	6,52
Más de 100 TM	6,64	6,64	6,64	6,64	6,64	6,83
Aterrizaje / Despegue Nacional ^a						
Hasta 10 TM	13,60	13,60	13,60	13,60	13,60	14,00
Más de 10 hasta 35 TM	1,98	1,98	1,98	1,98	1,98	2,03
Más de 35 hasta 70 TM	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,47
Más de 70 hasta 100 TM	2,57	2,57	2,57	2,57	2,57	2,65
Más de 100 TM	2,61	2,61	2,61	2,61	2,61	2,68
Estacionamiento de Aeronaves Internacional ^b						
Hasta 10 TM	3,53	3,53	3,53	3,53	3,53	3,63
Más de 10 hasta 35 TM	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50	0,51
Más de 35 hasta 70 TM	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,62
Más de 70 hasta 100 TM	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63	0,65
Más de 100 TM	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66	0,68
Estacionamiento de Aeronaves Nacional ^b						
Hasta 10 TM	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36	1,40
Más de 10 hasta 35 TM	0,20	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	0,25
Más de 70 hasta 100 TM	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,27
Más de 100 TM	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,27
Puentes de Embarque						
Primeros 45 minutos o fracción	91,19	95,67	100,38	102,16	108,68	108,68
Períodos de 15 minutos adicionales	30,34	31,90	33,47	34,06	36,23	36,23
Uso de instalaciones de carga aérea						
	0,026	0,023	0,023	0,023	0,023	0,024

a/ Las tarifas mostradas de aterrizaje y despegue nacional e internacional corresponden a las tarifas por vuelos diurnos, siendo condiciones especiales las siguientes: Aterrizaje y Despegue nocturnos: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas; Aterrizaje y Despegue diurno/nocturnos o viceversa: incremento de 7.5% sobre las tarifas diurnas. El horario diurno se considera desde las 06:01 hasta las 17:59 horas y el horario nocturno se considera desde las 18:00 horas hasta las 06:00 horas.

b/ Las tarifas mostradas de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional corresponden a las tarifas aplicables por las 4 primeras horas, siendo otras condiciones las siguientes: Por hora o fracción adicional: 2.5% de la tarifa de A/D; estacionamiento nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas; estacionamiento nocturno/diurno: incremento de 7.5% sobre las tarifas diurnas.

Fuente: Tarifarios de LAP 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V.2. Régimen de acceso

77. Como se ha explicado anteriormente, OSITRAN también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario que es considerada una Facilidad Esencial. De acuerdo con el REMA, se consideran facilidades esenciales en el AIJCh a las siguientes:
- Rampa
 - Áreas de parqueo de equipos.
 - Áreas de maniobra en tierra.
 - Vías y áreas de tránsito internos.
 - Áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje.
 - Planta de combustible, red de almacenamiento y distribución.
78. Asimismo, las formas de acceder a las facilidades esenciales de acuerdo con el REMA, son:
- ✓ Mediante Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una negociación directa.
 - ✓ Mediante Contrato de Acceso celebrado como consecuencia de una subasta convocada por la Entidad Prestadora.
 - ✓ Mediante la emisión de un Mandato de Acceso que emita el OSITRAN.
79. En particular y conforme con lo establecido en el REA de LAP, los Servicios Esenciales prestados por los usuarios intermedios en el AIJCh son:
- i. Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros).
 - ii. Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para la operación y *counters*).
 - iii. Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
 - iv. Almacenamiento y abastecimiento de combustible.
80. En ese orden, la contraprestación monetaria que cualquier operador de servicios competitivos está obligado a pagar por utilizar las Facilidades Esenciales, sin importar la denominación que se le otorgue, de acuerdo con la forma o modalidad que corresponda al tipo contractual que haya adoptado el contrato de acceso, se le denomina Cargo de Acceso.
81. Así, los Cargos de Acceso han sido determinados por el OSITRAN mediante mandatos de acceso a LAP en favor de los usuarios intermedios por el uso de las facilidades esenciales, con el fin de que estas puedan prestar los servicios esenciales mencionados anteriormente, de conformidad con lo establecido en el REMA. Sin embargo, 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.
82. Es preciso recalcar que, conforme con lo establecido en el artículo 44 del REMA, los usuarios intermedios podrán solicitar al 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 una subasta y la negativa a suscribir el contrato de parte de la empresa prestadora. Así, el Regulador cuenta con un plazo de treinta (30) días hábiles para remitir a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso correspondiente³¹.
- Servicio de rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros)
83. Este servicio se define como el servicio de atención a la aeronave que se da en la plataforma del aeropuerto, brindado por terceros o por la propia aerolínea. Cabe resaltar que, conforme con lo

³¹ 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.

dispuesto en el numeral 1.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la selección de los Operadores para el caso del servicio de rampa a terceros se hará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual podrá ser objeto de fiscalización por parte del OSITRAN.

84. En línea con lo anterior, a finales del año 2013 se inició el más reciente proceso de subasta al mejor postor para otorgar el acceso para prestar el servicio esencial de servicio de rampa a terceros en el AIJCH (4 lotes), así como para asignar las áreas de mantenimiento a efectos de seleccionar como mínimo a 2 y como máximo a 4 empresas. Así, en mayo del 2014, los operadores secundarios (Talma Servicios Aeroportuarios S.A., Swissport Perú S.A., Servicios Aeroportuarios Andinos S.A.) suscribieron el Contrato para operar el Servicio de Rampa prestado por Terceros en el AIJCh y con ello, a la fecha, se encuentran vigentes las tarifas del mencionado servicio por operador seleccionado, conforme se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 12				
Servicio de rampa a terceros: Cargo de acceso mensual vigente por tipo de aeronaves, en USD (no incluido IGV)				
Peso Máximo de Despegue (TM)	Unidad de cobro	Operadores secundarios		
		Andinos	Swissport	Talma
Hasta 5.68 TM	Por operación	17.29	14.97	8.75
Más de 5.68 hasta 33 TM	Por operación	34.42	29.81	17.42
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	157.71	136.58	79.81
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	192.99	167.12	97.65
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	204.24	176.86	103.35
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	246.87	213.78	124.92
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	302.97	262.36	153.31
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	314.19	272.08	158.99
Más de 287 TM	Por operación	449.1	388.91	227.25

Fuente: Tarifarios de LAP 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

85. Con relación al autoservicio de rampa, a través de la Resolución de Consejo Directivo 039-2015-CD-OSITRAN, se dictó Mandato de Acceso a LAP en favor de la aerolínea STAR UP S.A. para que ésta pueda prestar el Servicio Esencial de Autoservicio de Rampa, estableciendo los términos y condiciones señalados en los informes que la sustentan (Informes N° 036-15-GSF-GAJ-OSITRAN y N° 030-15-GRE-OSITRAN). Así, de acuerdo con las conclusiones establecidas en dicha resolución, en el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas vigentes al período 2018.

Cuadro N° 13		
Autoservicio de rampa: Cargo de acceso mensual vigente por tipo de aeronaves, en USD (no incluido IGV)		
Peso Máximo de Despegue (TM)	Unidad de cobro	USD
Hasta 5,68 TM	Por operación	6,15
Más de 5,68 hasta 8,70 TM	Por operación	12,23
Más de 8,70 hasta 33 TM	Por operación	33,64
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	56,05
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	61,15
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	87,65
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	164,97
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	214,02
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	326,13
Más de 287 TM	Por operación	438,23

Fuente: Tarifarios de LAP 2015, 2016, 2017 y 2018.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Atención de tráfico de pasajeros y equipaje

86. Este servicio abarca la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para la operación y *counters*), entre los que se encuentra también el reclamo de equipaje rezagado. Las áreas de procesamiento de pasajeros y equipaje comprenden:
- Oficinas operativas terminadas
 - Oficinas operativas (área gris)
 - Counters de *check-in*
 - Almacenes para depósito de equipaje rezagado
87. Así, hacia finales del año 2016, se iniciaron los procedimientos de emisión de Mandatos de Acceso para la prestación de los referidos Servicios Esenciales; por lo que, a través de la Resoluciones de Consejo Directivo N° 025-2017-CD-OSITRAN³², N° 024-2017-CD-OSITRAN³³ y 026-2017-CD-OSITRAN³⁴, se dictaron los Mandatos de Acceso para los servicios de alquiler de oficinas operativas terminadas, oficinas de área gris y mostradores de *check in*, respectivamente, estableciéndose los Cargos de Acceso bajo los términos y condiciones señalados en los informes que las sustentaron y considerando una vigencia de 3 años contados desde el día siguiente de su publicación en el diario oficial “El Peruano”. La evolución de los cargos de acceso se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 14
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje: Evolución de los cargos de acceso, en USD (no incluido IGV)

Servicios	Unidad de cobro	2012	2013-2016	2017-2020
Alquiler de mostradores (<i>Counters Check in</i>)	Por hora	1,65	1,62	1,18
Alquiler de oficinas operativas terminadas	Por m2/mes	32,09	32,91	27,91
Alquiler de oficinas operativas (área gris)	Por m2/mes	21,13	21,00	19,81

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

88. Cabe destacar que, la emisión del Mandato de Acceso para prestar el servicio de alquiler de almacenes para depósito de equipaje rezagado, fue realizada a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 051-2015-CD-OSITRAN de fecha 27 de agosto de 2015, la cual declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 036-2015-CD-OSITRAN³⁵. Así, el Cargo de Acceso fue fijado en 7,09 USD por m² cuya vigencia se estableció por 3 años, contados desde el día siguiente de la publicación en el diario oficial El Peruano.
89. En línea con lo anterior, la emisión del Mandato de Acceso correspondiente al siguiente período, aún se encuentra en desarrollo, por lo que el Concesionario, a la fecha, continúa cobrando el mencionado Cargo de Acceso.

Mantenimiento de aeronaves y otras áreas para aerolíneas

90. Este servicio comprende el Mantenimiento Preventivo que las aerolíneas se prestan, conforme con lo definido en la RAP 1 y RAP 111, el mismo que se refiere a las operaciones de preservación simple o menores y el cambio de partes estándares pequeñas, que no significan operaciones de

³² De fecha 09 de agosto de 2017, que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 007-2017-CD-OSITRAN.

³³ De fecha 09 de agosto de 2017, que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 012-2017-CD-OSITRAN.

³⁴ De fecha 09 de agosto de 2017, que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 006-2017-CD-OSITRAN.

³⁵ De fecha 22 de junio de 2015.

montaje complejas. En ese sentido, el servicio comprende el mantenimiento diario requerido a fin de que la aeronave esté lista para su siguiente vuelo.

91. Así, hacia finales del año 2016, se inició el procedimiento de emisión del Mandato de Acceso para la prestación de dicho Servicio Esencial; por lo que, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 023-2017-CD-OSITRAN³⁶, se dictó el Mandato de Acceso para la prestación del Servicio Esencial de Mantenimiento Preventivo en Hangares y otras áreas para aerolíneas (alquiler de áreas de mantenimiento), estableciéndose los respectivos Cargos de Acceso bajo los términos y condiciones señalados en los informes que la sustentaron y considerando una vigencia de 3 años contados desde el día siguiente de su publicación en el diario oficial "El Peruano". La evolución de los cargos de acceso del mencionado servicio se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 15 Mantenimiento preventivo de aeronaves y otras áreas para aerolíneas: Evolución de cargos de acceso, en USD (no incluido IGV)				
Área	Unidad de cobro	2012	2013-2016	2017-2020
Almacén	Por m2/mes	2,2	5,42	6,92
Oficinas	Por m2/mes	3,68	9,04	4,34
Talleres	Por m2/mes	2,3	5,66	4,15

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible

92. De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.2 del Anexo 5 y en el Anexo 8 del Contrato de Concesión, el Concesionario estará en la libertad de realizar el almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones, el cual podrá ser brindado de forma directa o a través de terceros, quienes podrán cobrar por dicho servicio un máximo de USD 0,09 por galón (sin incluir IGV) durante los primeros cuatro años de la Concesión. A partir del siguiente año, OSITRAN es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha tarifa cada tres años, de acuerdo al desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre³⁷.
93. Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 052-2004-CD-OSITRAN³⁸, se llevó a cabo el primer reajuste tarifario de este servicio, estableciéndose un nuevo nivel máximo de la tarifa por el servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de combustible en el AIJCh de USD 0.0968 por galón (sin incluir IGV) para el período 2005-2007. Posteriormente, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 010-2005-CD-OSITRAN³⁹, se declaró fundado en parte el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 052-2004-CD-OSITRAN, estableciéndose un nuevo nivel máximo de la tarifa de USD 0.0976 por galón (sin incluir IGV) para el período 2005-2007.
94. Posteriormente, a través de la Resolución de Consejo Directivo N° 005-2008-CD-OSITRAN⁴⁰, Resolución de Gerencia General N°019-2011-GG-OSITRAN⁴¹ y Resolución de Gerencia General N° 012-2014-GG-OSITRAN⁴², se establecieron los nuevos niveles máximos de las tarifas por el

³⁶ De fecha 09 de agosto de 2017, que declaró infundado el Recurso de Reconsideración presentado por LAP contra la Resolución de Consejo Directivo N° 008-2017-CD-OSITRAN.

³⁷ Al respecto, la Gerencia de Asesoría Legal, mediante Memorando N° 109-2004-GAL-OSITRAN, señaló que el valor de la tarifa máxima por almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones debe mantenerse en valores constantes, por lo que sugirió la indexación como uno de los mecanismos posibles de mantener este valor en el tiempo. Así, para mantener coherencia con el ajuste de los precios de los servicios regulados que presta LAP, el Consejo Directivo del OSITRAN determinó que la tarifa de almacenaje y puesta a bordo de combustible sea ajustada por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América.

³⁸ De fecha 4 de noviembre de 2004, sustentada en el Informe N° 062-2004-GRE-OSITRAN.

³⁹ De fecha 17 de febrero de 2005, sustentada en el Informe N° 004-2005-GRE-GAL-OSITRAN.

⁴⁰ De fecha 28 de enero de 2008, sustentada en el Informe N° 003-2008-GRE-OSITRAN.

⁴¹ De fecha 25 de febrero de 2011, sustentada en el Informe N° 003-2011-GRE-GAL-OSITRAN.

⁴² De fecha 3 de febrero de 2014, sustentada en el Informe N° 003-2014-GRE-GAJ-OSITRAN.

servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de combustible en el AIJCh para los períodos 2008-2010, 2011-2013 y 2014-2016, respectivamente; encontrándose vigente, a la fecha, la Resolución de Gerencia General N° 019-2017-GG-OSITRAN⁴³, mediante la cual se estableció el nuevo nivel máximo de las tarifas aplicables al servicio de Almacenamiento y Abastecimiento de combustible en el AIJCh de USD 0,1238 por galón (sin incluir IGV) para el período 2017-2019. Dicho monto supera en 3,6% al nivel máximo establecido en el período anterior.

V.3. Regímenes especiales

Playa de estacionamiento vehicular

95. Con relación a este servicio, el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión establece que, la tarifa por este concepto será igual al promedio simple de las tarifas de una muestra de playas de estacionamiento establecida y aprobada por el OSITRAN oportunamente, conforme con los criterios desarrollados por el Regulador. El servicio de la playa de estacionamiento vehicular podrá ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros. En cualquier caso la Retribución se calculará aplicando el porcentaje ofrecido sobre los ingresos totales generados por la playa de estacionamiento como si fuese administrada directamente por el Concesionario, asimismo, existirá un acceso libre de todo pago desde la Fecha de Cierre, a fin de que los vehículos ingresen al terminal aeroportuario a recoger o dejar pasajeros y/o carga.
96. Considerando que, entre los años 2003 y 2012 se han llevado a cabo tres revisiones tarifarias del servicio de playa de estacionamiento vehicular en el AIJCh⁴⁴, en el año 2015, LAP solicitó que se realice una revisión de la tarifa de playa de estacionamiento, habiendo transcurrido dos años desde la última revisión. En su propuesta tarifaria, LAP determinó una tarifa de S/. 7,8 por vehículo ligero por hora o fracción, monto calculado a partir de las tarifas promedio de una muestra de 32 playas de estacionamiento.
97. En atención a dicha solicitud, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN⁴⁵, OSITRAN modificó el esquema de cobro de las tarifas⁴⁶. La característica principal de la mencionada revisión es que se buscó que la tarifa refleje de la mejor manera el uso que se venía dando a dicha infraestructura por parte de los usuarios. Así, a través de la referida Resolución se aprobó una tarifa diferenciada de: S/. 5,00 (incluido IGV) para los primeros 45 minutos, y luego de excedido ese tiempo, una tarifa de S/. 6,70 (incluido IGV) por hora o fracción adicional. Conforme se estableció en dicha oportunidad, la tarifa entraría en vigencia los primeros días del año 2016 y se encontrará vigente por un período de dos años. No obstante, el 27 de enero de 2016, LAP interpuso un Recurso de Reconsideración contra la Resolución de Consejo Directivo N° 077-2015-CD-OSITRAN y en atención a dicho recurso, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 011-2016-CD-OSITRAN⁴⁷, OSITRAN estableció el siguiente esquema para el cobro de las tarifas del servicio de playa de estacionamiento para vehículos ligeros: S/. 5,20

⁴³ De fecha 13 de febrero de 2017, sustentada en el Informe N° 001-2017-GRE-GAJ-OSITRAN

⁴⁴ Conforme con el siguiente detalle:

- El 13 de noviembre de 2003, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 407-129-03-CD-OSITRAN, se aprobó el Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN, determinándose la metodología para la determinación de las tarifas y estableciéndose que, la muestra de las playas de estacionamiento podía ser revisada cada dos años a fin de garantizar que las playas seleccionadas mantengan niveles comparables con los del AIJCH. En dicha oportunidad, se estableció una tarifa de S/. 3,5 (incluido IGV) por el servicio de la playa de estacionamiento del AIJCH.
- Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 030-2010-CD-OSITRAN de fecha 20 de julio de 2010, se modificó la metodología para el establecimiento de la muestra con relación a los factores de calidad considerados, y se fijó una tarifa de S/. 4,5 (incluido IGV) por hora o fracción.
- 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 de Consejo Directivo N° 046-2013-CD-OSITRAN de fecha 15 de julio de 2013, se estableció una tarifa de S/. 5,5 (incluido IGV) por hora o fracción, la cual podía ser revisada transcurridos los dos años de vigencia.

⁴⁵ De fecha 30 de diciembre de 2015, sustentada en el Informe N° 037-2015-GRE-GAJ-OSITRAN.

⁴⁶ 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.

⁴⁷ De fecha 14 de marzo de 2016, sustentada en el Informe N° 005-2016-GRE-GAJ-OSITRAN.

(incluido IGV) para los primeros 45 minutos, S/. 7,00 (incluido IGV) de 46 a 60 minutos y S/. 7,00 (incluido IGV) por hora o fracción adicional.

98. Así, en el siguiente cuadro se muestra la evolución de las tarifas aplicables al servicio de playa de estacionamiento vehicular en el AIJCH durante el período 2012 – 2018. 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 2015 (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 estacionamiento.

Cuadro N° 16
Playa de estacionamiento vehicular: Evolución de tarifas aplicables por categorías, período 2012-2018, en USD (incluido IGV)

Categoría	Tarifas (incluido IGV)						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Por los primeros 45 minutos	-	-	-	-	5,20	5,20	5,20
Entre los 46 y 60 minutos	-	-	-	-	7,00	7,00	7,00
Por los 61 minutos en adelante (hora o fracción)	4,50	4,50	5,50	5,50	7,00	7,00	7,00

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017

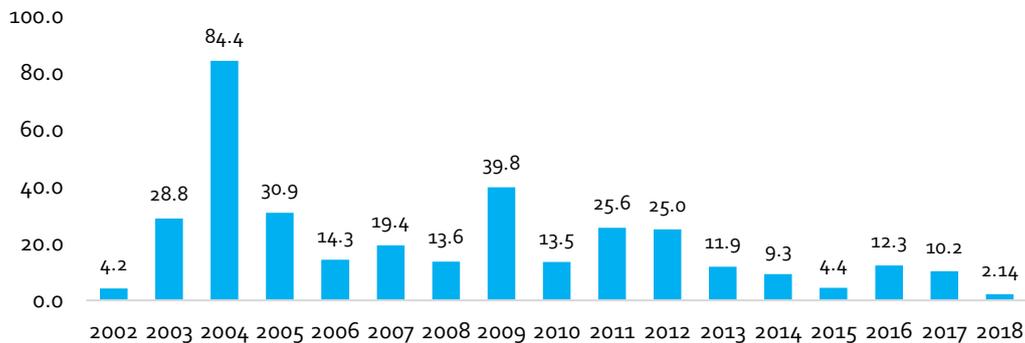
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI. INVERSIONES Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO

VI.1. Inversiones

99. Como se ha mencionado previamente en el presente Informe, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el producto de las inversiones a realizarse sobre los Bienes de la Concesión será considerado como una Mejora. En virtud de ello, las inversiones realizadas por el Concesionario se encuentran destinadas a optimizar la infraestructura aeroportuaria y la calidad de los Servicios Aeroportuarios y de los Servicios de Aeronavegación a cargo del Concesionario, conforme con lo establecido en el Anexo 3 del referido Contrato.
100. Cabe resaltar que, en cualquier caso, solo serán consideradas como Mejoras a aquellas incluidas en los Planes de Diseño y de Trabajo y en el Plan de Gestión del Programa de Desarrollo de Infraestructura Aeroportuaria (PGP) aprobados debidamente por el OSITRAN. En ese sentido, el reconocimiento de las inversiones supone la verificación de que estas se encuentren conforme con los Estándares Básicos y los Requisitos Técnicos Mínimos durante la vigencia de la Concesión, así como con lo comprometido en la Propuesta Técnica del Concesionario.
101. Al 31 de diciembre de 2018, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario ascendió a USD 454,6 millones, de las cuales el OSITRAN ha reconocido aproximadamente USD 299,1 millones. Adicionalmente, el OSITRAN ha certificado el IGV correspondiente a las inversiones en mejoras por aproximadamente USD 50,7 millones, por lo que la inversión acumulada al año 2018 reconocida por el OSITRAN ascendió a USD 349,7 millones, lo cual representa un avance de 32,95% respecto del compromiso total de inversión de LAP de USD 1 061,5 millones. En el siguiente gráfico puede observarse la ejecución de inversiones reconocidas por cada año.

Gráfico N° 11
Inversiones reconocidas por el OSITRAN, período 2002-2018, en millones de USD
(incluido IGV)



Fuente: OSITRAN en cifras: Inversiones Reconocidas en los Contratos de Concesión. Publicación mensual elaborada por la GSF del OSITRAN, disponible en <https://www.ositran.gob.pe/>.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

102. Entre los años 2002 y 2017, se han logrado los siguientes avances con relación a los compromisos de inversión establecidos en el Contrato de Concesión:

- Período Inicial (2001 – 2009): LAP ha cumplido las metas de inversión previstas en el Contrato de Concesión⁴⁸, habiéndose ejecutado inversiones (reconocidas por el OSITRAN) 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.
- Período remanente (desde 2010): Las inversiones ejecutadas, reconocidas por el OSITRAN, alcanzaron un nivel de USD 114,4 millones entre los años 2010 y 2017, 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), remodelación del Centro de Control de Operaciones - CCO (100%), reconfiguración del espigón nacional (100%).

Cabe resaltar que, las Mejoras Obligatorias están culminadas al 100%, con excepción de la 2da Pista de aterrizaje del AIJCh.

103. Es preciso destacar que, según el “Acta de Acuerdos en la Etapa de Trato Directo de controversia relacionada al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, suscrita el 20 de diciembre de 2016, como parte del proceso de suscripción de la Adenda 7 del Contrato de Concesión, el Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años del Periodo Remanente de Vigencia de la Concesión, un monto no menor de USD 1 200 millones incluido el IGV.

104. En ese orden, en el año 2018, el OSITRAN ha reconocido un monto de inversión de USD 2,1 millones, los cuales, de acuerdo con los Estados Financieros Auditados en Mejoras de LAP, fueron invertidos en: i) Diseño temprano del nuevo terminal; ii) ampliación del área de equipaje nacional; iii) implementación del Sistema de Información Aeronáutica – AIS; iv) paisajismo islas B,C y parte de la isla H; v) nuevas salas de embarque remotas nacionales; vi) ampliación del sistema BHS; vii) Red Gigabit; viii) mejora de la calle de rodaje Alpha; ix) habilitación de locales comerciales internacionales. Cabe resaltar que, de acuerdo con la cláusula 5.7.1 del Contrato de

⁴⁸ Conforme con lo establecido en el Contrato de Concesión, durante el período inicial (2001 – 2009), el monto invertido en mejoras obligatorias en el AIJCH debía alcanzar los USD 222 millones. De dicho monto, un total de USD 110 millones debían invertirse durante los primeros cuatro (4) años de la concesión (2001 – 2005)

Concesión, las mejoras referidas a bienes inmuebles deberán ser inscritas en el Registro de la Propiedad Inmueble, a nombre del Estado Peruano desde el período 2017 dentro de los seis meses después de la aprobación del OSITRAN de la Etapa de desarrollo 8⁴⁹.

105. Finalmente, con fecha 24 de octubre del año 2018, se firmó el “Acta de Entrega de Terrenos para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” el cual tuvo como objeto la entrega, por parte del Concedente al Concesionario, del área remanente correspondiente a 2 877 957.88 m² destinada a la ampliación del aeropuerto. Así, se completa la entrega total de los terrenos necesarios y se inicia el cómputo del plazo para la ejecución de las Mejoras descritas en el numeral 1 del acápite III de la mencionada Acta así como en el numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión⁵⁰.

VI.2. Transferencias al Sector Público

106. Es preciso recordar que, conforme con el proceso de licitación del AIJCh, el factor de competencia para la adjudicación del Contrato de Concesión fue el mayor pago de retribución al Estado. Como resultado de dicho proceso, la buena pro se otorgó al consorcio ganador, LAP, al ofrecer éste una retribución de 46.511% de sus ingresos brutos, estableciéndose una retribución mínima anual independiente de los resultados de la gestión del Concesionario⁵¹.
107. De acuerdo con las Bases de la Licitación Pública del AIJCH, el monto mínimo de la retribución se emplearía en el desarrollo de los aeropuertos regionales a cargo de CORPAC, mientras que el exceso sobre la retribución mínima se emplearía en el mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos a cargo del MTC.
108. Así, durante el año 2018, el Concesionario transfirió al Estado Peruano USD 153,2 millones por el concepto de Retribución, cifra 7,8% mayor al monto transferido el año anterior.
109. Por otro lado, LAP debe pagar al OSITRAN el 1% de la totalidad de sus ingresos brutos (deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal) por concepto de Tasa Regulatoria, en la forma y oportunidad que establezcan las normas. Así, en el año 2018, dicho pago ascendió a USD 3,7 millones, monto superior en 6,5% respecto del monto desembolsado en el año 2017.
110. Por último, en cumplimiento con lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, LAP debe transferir a CORPAC el 50% de sus ingresos brutos provenientes de la provisión de los servicios de Aterrizaje y Despegue (A/D) y el 20% de los ingresos brutos provenientes de la TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales. Así, el monto devengado en el año 2018 por dichos conceptos fue de USD 42,7 millones, nivel 8,2% superior al reportado en el año anterior.

⁴⁹ Numeral 1.29 del Anexo 14 del Contrato de Concesión:
“(…) 1.29 Documentación Descriptiva y el Proceso de Desarrollo de los Proyectos de los Planes Maestros Aeroportuarios
(…)
Las etapas de desarrollo y de evaluación formal por parte del OSITRAN, de cada proyecto, serán las siguientes:
(…)
Etapa de Desarrollo 8 - Conclusión formal del proyecto de construcción.
(…)”

⁵⁰ Numeral 5.6.2.1 del Contrato de Concesión:
“(…) Mejoras Obligatorias
El Concesionario está obligado a:
a) Construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar a los cuatro (04) años, contados desde la liberación de las interferencias existentes en los terrenos destinados para la ampliación del Aeropuerto, detalladas en los numerales 5.2.1 y 5.2.2 del Anexo 11 del presente Contrato de Concesión. Para estos efectos, el Concedente deberá acreditar frente al Concesionario el cumplimiento de la obligación de liberar dichas interferencias.
(…)”

⁵¹ En efecto, 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.

Cuadro N° 17
Transferencias al Estado Peruano, período 2001-2018, en millones de USD

	2001-2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Retribución al Estado (46,511%)	404,07	81,81	93,67	104,46	110,79	119,27	129,28	142,18	153,19
Transferencia a CORPAC	161,62	26,52	28,87	31,87	32,18	34,54	37,47	39,49	42,72
50% de aterrizaje y despegue	85,54	14,26	15,39	16,90	16,90	18,32	19,88	20,43	22,22
20% TUUA Internacional	76,08	12,25	13,48	14,97	15,28	16,22	17,59	19,06	20,50
Tasa Regulatoria (1%)	10,38	2,03	2,31	2,58	2,74	2,91	3,13	3,49	3,72
Total transferencias por contrato	576,07	110,36	124,85	138,91	145,71	156,72	169,88	185,16	199,63

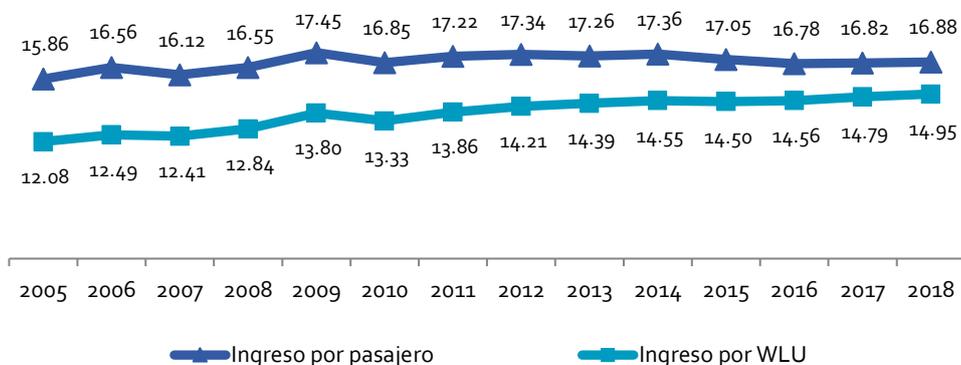
Fuente: Aportaciones al Estado Peruano de LAP, disponible en <https://www.lima-airport.com/esp>
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII. ANÁLISIS OPERATIVO DEL AIJCH

VII.1. Desempeño comercial

111. Durante el año 2018, el ingreso total por pasajero en el AIJCH, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario, alcanzó un nivel de USD 16,9, cifra similar la reportada durante el año anterior. Por su parte, los ingresos por WLU (Weight Load Unit, medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre la carga y los pasajeros: 100 kg = 1 pasajero) se incrementaron ligeramente en un 1,1% registrando un nivel de USD 14,95.

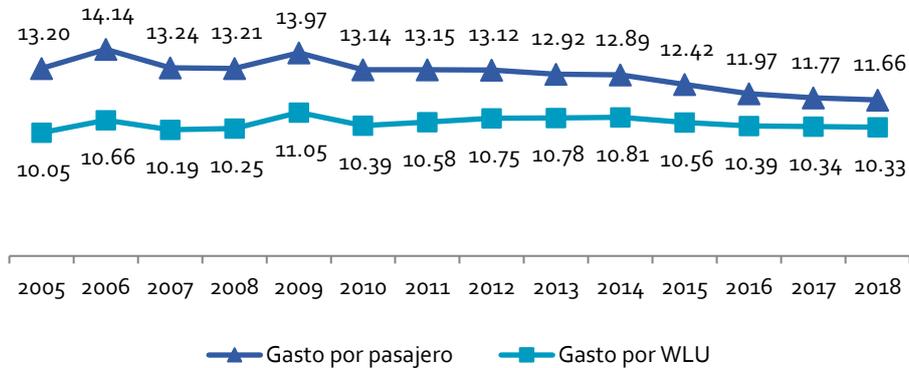
Gráfico N° 12
Ingreso promedio por pasajero y por (WLU), período 2005-2018, en USD



Fuente: Información Estadística Mensual de LAP, a través de los Formatos de Declaración Estadística.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

112. Los gastos totales por pasajero (sin considerar gastos financieros) ascendieron a USD 11,7 durante el año 2018, cifra 0,9% inferior a la registrada en el año anterior. Por su parte, el gasto por WLU alcanzó los USD 10,3, cifra que representó una ligera caída de 0,2% respecto del año anterior. Este comportamiento es atribuible a la variación de los gastos ejecutados por el concesionario (6,3%) en menor magnitud que el tráfico de pasajeros y WLU (7,3%).

Gráfico N° 13
Costo promedio por pasajero y por (WLU), período 2005-2018, en USD



Fuente: Información Estadística Mensual de LAP, a través de los Formatos de Declaración Estadística.
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

113. De este modo, durante el año 2018, 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

Niveles de servicio en el AIJCh

114. 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 1452. Asimismo, el terminal actual del AIJCH debe encontrarse en buenas condiciones de operación, manteniéndose como mínimo en el nivel “B” en estándares de IATA en relación con el tiempo en que se brindan los servicios, así como el tamaño de los espacios que ocupan los pasajeros. El Concesionario debe cumplir tales requisitos durante la operación y mantenimiento de los bienes de la Concesión del AIJCH.
115. En el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones efectuadas por GSF del OSITRAN sobre el Nivel de Servicio óptimo IATA durante el año 2018, en el caso de las aerolíneas.

⁵² No obstante, conforme a lo establecido en la Cláusula Cuarta “Declaración de las partes” de la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión, durante la ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del aeropuerto, no le será exigible a LAP el cumplimiento de los RTM contemplados en los numerales 1.21 y 1.22.2.A del Anexo N° 14. Dichos requisitos se encuentran relacionados con el área o espacio en el hall para el chequeo de pasajeros, área de despedidas y sala de espera del edificio del Terminal de Salida de Pasajeros nacionales e internacionales (espacio de circulación, espacio promedio por persona, longitud de filas), así como con el tiempo de espera en check – in y el espacio del estacionamiento de autos del público.

Cuadro N° 18
Resultado de la medición del Nivel De Servicio Óptimo de la IATA, en el 2018

Subsistema	Tipo	Descripción		Tiempo medido en campo	Nivel óptimo IATA	Conclusión
CHECK IN	SALIDAS INTERNACIONAL	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA EN COLA	AEROLÍNEAS ARGENTINAS	0:40:26	20 min.	No cumple
			AEROMÉXICO	0:40:26	20 min.	No cumple
			AIR CANADA	0:17:48	20 min.	Cumple
			AIR EUROPA	0:11:05	20 min.	Cumple
			AIR FRANCE	0:10:02	20 min.	Cumple
			AMERICAN AIRLINES	1:34:39	20 min.	No cumple
			AVIANCA	1:26:06	20 min.	No cumple
			AVIOR AIRLINES	0:57:09	20 min.	No cumple
			BRITISH AIRLINES	0:17:49	20 min.	Cumple
			COPA AIRLINES	0:30:12	20 min.	No cumple
			DELTA AIRLINES	0:26:06	20 min.	No cumple
			IBERIA	0:56:55	20 min.	No cumple
			INTERJET	0:10:50	20 min.	Cumple
			JET BLUE	0:19:52	20 min.	Cumple
			JET SMART	0:06:29	20 min.	Cumple
			KLM	0:04:27	20 min.	Cumple
			LATAM	0:10:50	20 min.	Cumple
	PLUS ULTRA	0:15:20	20 min.	Cumple		
	SKY AIRLINES	0:58:05	20 min.	No cumple		
	SPIRIT AIRLINES	0:17:06	20 min.	Cumple		
TAME	0:30:06	20 min.	No cumple			
UNITED AIRLINES	0:03:37	20 min.	Cumple			
VIVA COLOMBIA	0:24:57	20 min.	No cumple			
SALIDAS DOMÉSTICO	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA EN COLA	AVIANCA	0:02:52	20 min.	Cumple	
		LC PERÚ	0:05:10	20 min.	Cumple	
		LATAM	0:07:09	20 min.	Cumple	
		PERUVIAN	0:05:03	20 min.	Cumple	
		STAR PERÚ	0:05:20	20 min.	Cumple	
VIVA AIR PERÚ	0:04:49	20 min.	Cumple			
CONTROL DE SEGURIDAD RAYOS X	SALIDAS INTERNACIONAL	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA EN COLA		0:03:08	10 min.	Cumple
	SALIDAS DOMÉSTICO			0:03:47	10 min.	Cumple
	SALIDAS TRÁNSITO			0:01:33	10 min.	Cumple
MIGRACIONES	SALIDAS INTERNACIONAL	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA EN COLA		0:01:07	10 min.	Cumple
	LLEGADAS INTERNACIONAL	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA EN COLA		0:03:17	10 min.	Cumple
RECLAMO DE EQUIPAJE	LLEGADAS INTERNACIONALES	AERONAVES FUSELAJE ANCHO	Tiempo entre la "primera maleta en faja" y la "última maleta en faja"	0:20:24	25 min.	Cumple
		AERONAVES FUSELAJE ANGOSTO	Tiempo entre la "primera maleta en faja" y la "última maleta en faja"	0:12:17	15 min.	Cumple
	LLEGADAS NACIONALES	AERONAVES FUSELAJE ANGOSTO	Tiempo entre la "primera maleta en faja" y la "última maleta en faja"	0:04:20	15 min.	Cumple
ADUANAS	INTERNACIONAL	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA EN COLA		0:00:27	5 min	Cumple

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

116. Como se aprecia, según las mediciones efectuadas, se cumplieron los requisitos de tiempo máximo de espera en cola en los servicios de aduanas, migraciones y control de seguridad. Asimismo, se cumplieron los requisitos de tiempo máximo entre la primera maleta en faja y la última maleta en faja en los servicios de reclamos de equipaje nacional e internacional. No obstante, en los servicios de Check In, las aerolíneas que incumplieron los requisitos de tiempo

máximo de espera en cola fueron: Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, American Airlines, Avianca, Avior Airlines, Copa Airlines, Delta Airlines, Iberia, Sky Airlines, TAME y Viva Colombia.

117. Por otra parte, también se llevaron a cabo las mediciones respecto del cumplimiento por unidades de proceso y tamaño de las distintas áreas del terminal conforme con lo mínimo requerido por la IATA.

Cuadro N° 19
Resultado de la medición del Nivel De Servicio Óptimo de la IATA por unidades de proceso y área del servicio, en el 2018

Subsistema	Tipo	Descripción	Unidades/Área	Total requerido IATA	Conclusión
CHECK IN	SALIDAS COMBINADAS	Unidades de Proceso	124	91	Cumple
		Área Total (m2)	3.971	2.644	Cumple
CONTROL SEGURIDAD	SALIDAS TOTALES	Unidades de Proceso	12	46	No cumple
		Área Total (m2)	682	2.473	No cumple
	TRÁNSITO	Unidades de Proceso	8	21	No cumple
		Área Total (m2)	1.005	1229	No cumple
MIGRACIONES SALIDAS	INTERNACIONAL	Unidades de Proceso	24	8	Cumple
		Área Total (m2)	873	218	Cumple
MIGRACIONES LLEGADAS	INTERNACIONAL	Unidades de Proceso	30	24	Cumple
		Área Total (m2)	1.527	578	Cumple
SALAS DE EMBARQUE	GATE 8	Área Total (m2)	175	193	No cumple
		% Pasajeros Sentados	67%	50%	Cumple
	GATE 9-12	Área Total (m2)	862,4	806	Cumple
		% Pasajeros Sentados	63%	50%	Cumple
	GATE 13	Área Total (m2)	204,5	207	No cumple
		% Pasajeros Sentados	51%	50%	Cumple
	GATE 14	Área Total (m2)	193,2	207	No cumple
		% Pasajeros Sentados	57%	50%	Cumple
	GATE 15	Área Total (m2)	397	480	No cumple
		% Pasajeros Sentados	66%	50%	Cumple
	GATE 16	Área Total (m2)	189,2	287	No cumple
		% Pasajeros Sentados	50%	50%	Cumple
	GATE 17	Área Total (m2)	402	294	Cumple
		% Pasajeros Sentados	98%	50%	Cumple
	GATE 18	Área Total (m2)	260,3	287	No cumple
		% Pasajeros Sentados	51%	50%	Cumple
	GATE 19	Área Total (m2)	278,2	501	No cumple
		% Pasajeros Sentados	31%	50%	No cumple
	GATE 20	Área Total (m2)	310,4	310	Cumple
		% Pasajeros Sentados	66%	50%	Cumple
	GATE 21-24	Área Total (m2)	1.327,00	1.047,00	Cumple
		% Pasajeros Sentados	67%	50%	Cumple
	GATE 25	Área Total (m2)	196,2	216	No cumple
		% Pasajeros Sentados	58%	50%	Cumple
GATE 26	Área Total (m2)	202,7	216	No cumple	
	% Pasajeros Sentados	57%	50%	Cumple	
SALA RECLAMO EQUIPAJE	DOMÉSTICO	Unidades de Proceso	6	5	Cumple
		Área Total (m2)	3.382	1.088	Cumple
	INTERNACIONAL	Unidades de Proceso	6	4	Cumple
		Área Total (m2)	3.686	1.907	Cumple
ADUANAS	INTERNACIONAL	Unidades de Proceso RX	3	2	Cumple
		Área Total RX (m2)	575	261	Cumple
HALL DE LLEGADAS	LLEGADAS DOMÉSTICO	Área Total (m2)	1.135	852	Cumple
		% Pasajeros Sentados	0%	Min 15%	No Cumple
	LLEGADAS INTERNACIONAL	Área Total (m2)	2.723	1.114	Cumple
		% Pasajeros Sentados	12,74%	Min 15%	No Cumple
HALL DE SALIDAS	SALIDAS TOTALES	% Pasajeros Sentados	0,00%	Min 15%	No Cumple

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

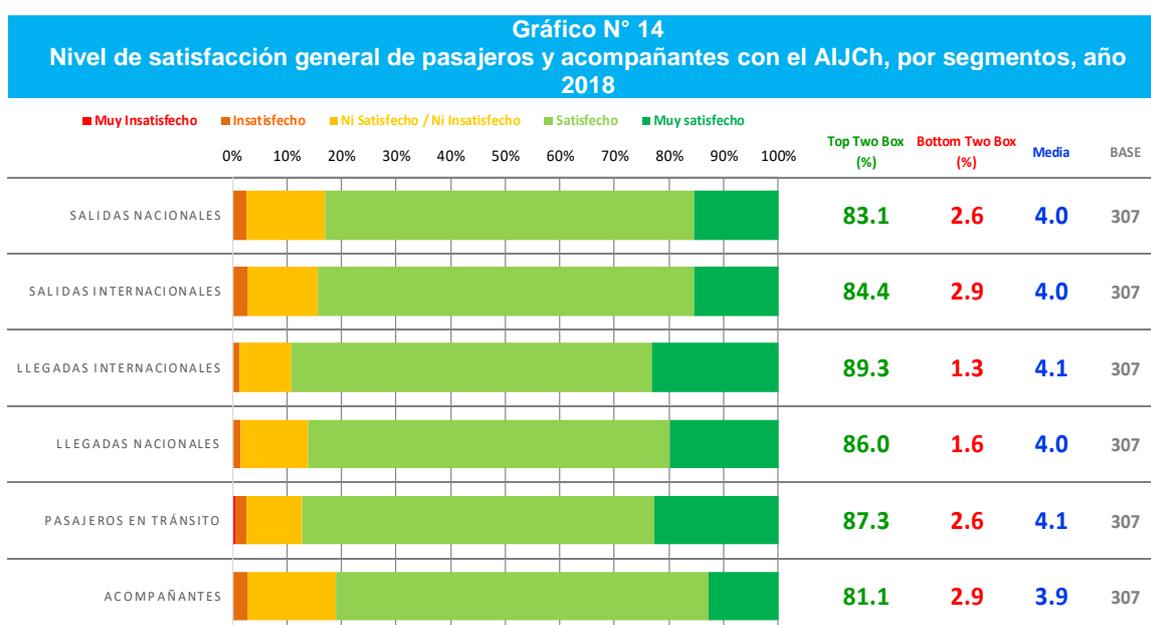
118. Como se aprecia, según las mediciones efectuadas, en el AIJCh se cumplieron tanto los requisitos mínimos asociados a las unidades de proceso como a las áreas asignadas al servicio, solo en los servicios de Check in, área de migraciones de salidas y llegadas, aduanas y sala de reclamos de equipaje nacional e internacional. Por otra parte, el servicio de control de seguridad en el área de salidas y de tránsito y el hall de salidas no cumplen con ninguno de los mínimos requeridos asociados a dichas especificaciones; asimismo, existen diversas áreas de salas de embarque en el AICJh que no cumplen con los mínimos requeridos respecto del porcentaje de pasajeros sentados y áreas asignadas.
119. Finalmente, debe tenerse en consideración que, en caso de incumplimiento, el OSITRAN solicita al Concesionario que efectúe las acciones necesarias para alcanzar los niveles establecidos en el Contrato de Concesión, encontrándose facultado para aplicar la correspondiente penalidad a través de un acto administrativo sustentado.

Encuestas de satisfacción de usuarios

120. 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 Consultoría y Servicios Integrados de la Pontificia Universidad Católica del Perú – INNOVAPUCP, sobre los niveles de satisfacción del usuario durante el mes de noviembre de 2018.

- Pasajeros y acompañantes

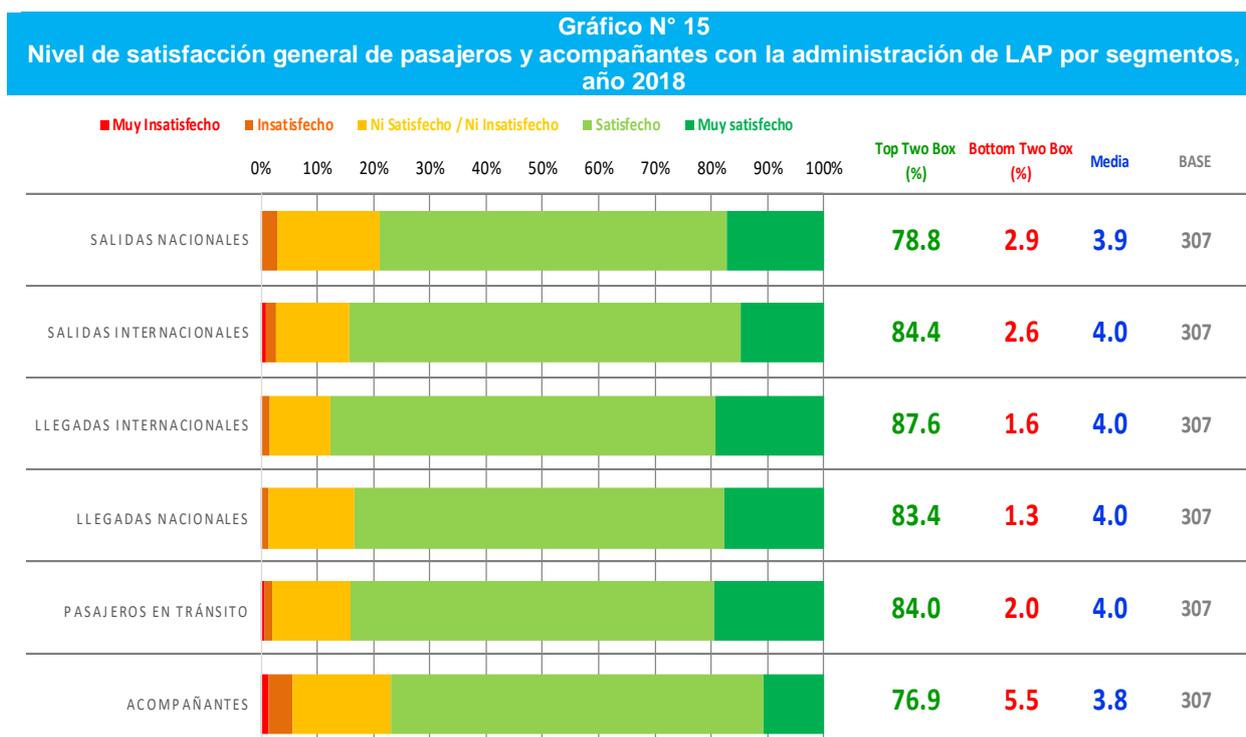
121. La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 307 pasajeros y acompañantes, con un margen de error de 5,6%. Dicha muestra fue clasificada en 6 diferentes segmentos: (i) Pasajeros peruanos y extranjeros que viajan al interior (salidas nacionales), (ii) Pasajeros peruanos y extranjeros que llegan del interior (llegadas nacionales), (iii) Pasajeros peruanos y extranjeros que viajan al exterior (salidas internacionales), (iv) Pasajeros peruanos y extranjeros que llegan del exterior (llegadas internacionales), (v) Pasajeros en tránsito/transerencia (tránsito) y (vi) Acompañantes. La encuesta emplea la escala de puntuación del 1 al 5, donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente (ni satisfecho/ni insatisfecho), 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho. Los resultados del nivel de satisfacción general con el AIJCh se presentan en el siguiente gráfico:



Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCH. Noviembre 2018
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

122. De acuerdo con la forma de medición del nivel de satisfacción, los resultados generales muestran que, en promedio, los pasajeros y acompañantes se encuentran satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCH. En ese sentido, los pasajeros que reportaron un mayor nivel de satisfacción fueron los pasajeros de llegadas internacionales y en tránsito los cuales se encontraron satisfechos y muy satisfechos en 89,3% y 87,3%, respectivamente.

123. Por otra parte, los resultados generales del nivel de satisfacción de los pasajeros y acompañantes respecto de la administración de LAP, se muestra en el siguiente gráfico:

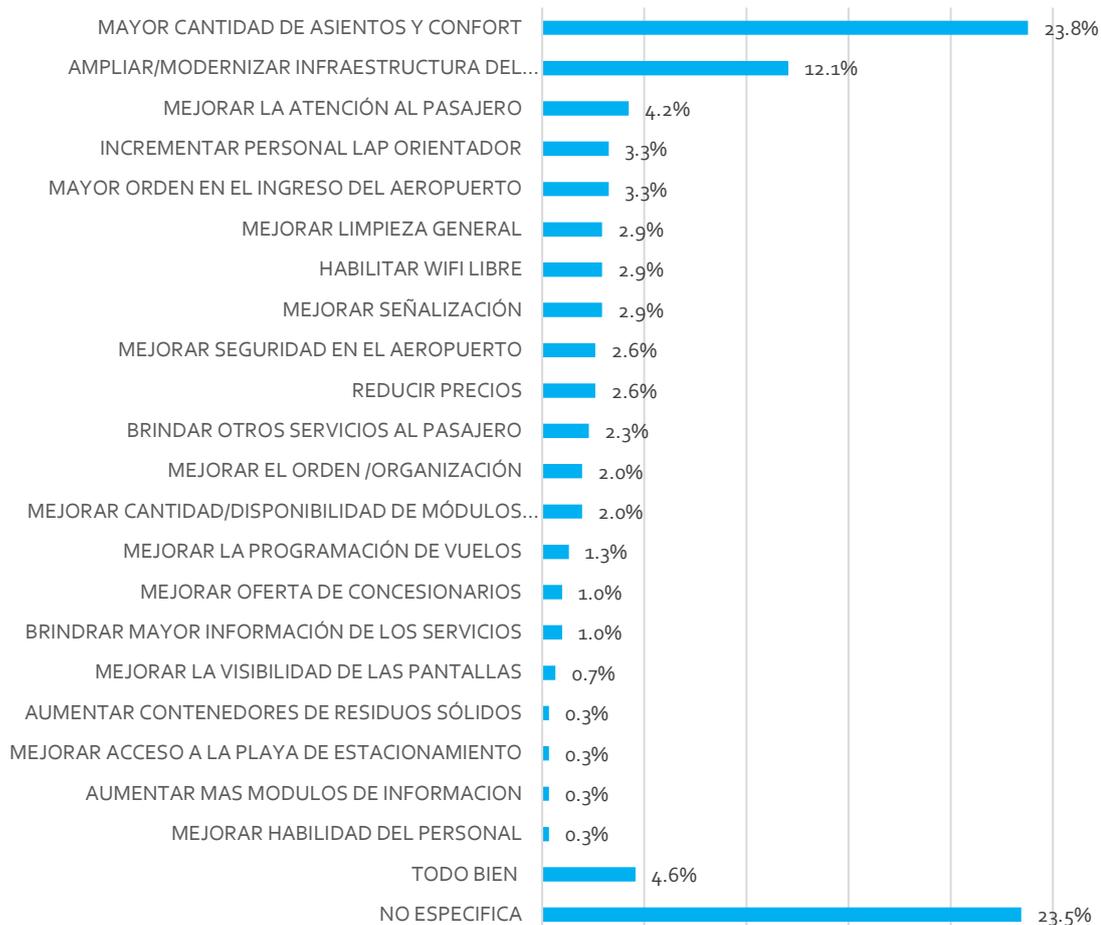


Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCH. Noviembre 2018
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

124. De acuerdo con la forma de medición del nivel de satisfacción, los resultados generales muestran que, en promedio, los pasajeros y acompañantes se encuentran satisfechos con la administración del aeropuerto a cargo de LAP. En ese sentido, los pasajeros que reportaron un mayor nivel de satisfacción fueron los pasajeros de llegadas internacionales, los cuales se encontraron satisfechos y muy satisfechos en 87,6% y 84,4%, respectivamente.

125. Cabe resaltar que, 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 23,8% de los pasajeros y acompañantes entrevistados coincidieron en la necesidad de contar con una mayor cantidad de asientos y confort. Entre otras sugerencias se encuentran ampliar y modernizar la infraestructura del aeropuerto (12,1%), mejorar la atención al pasajero (4,2%), solicitar más personal que brinde orientación (3,3%), entre otros.

Gráfico N° 16
Principales sugerencias de pasajeros y acompañantes indicadas en la encuesta de satisfacción

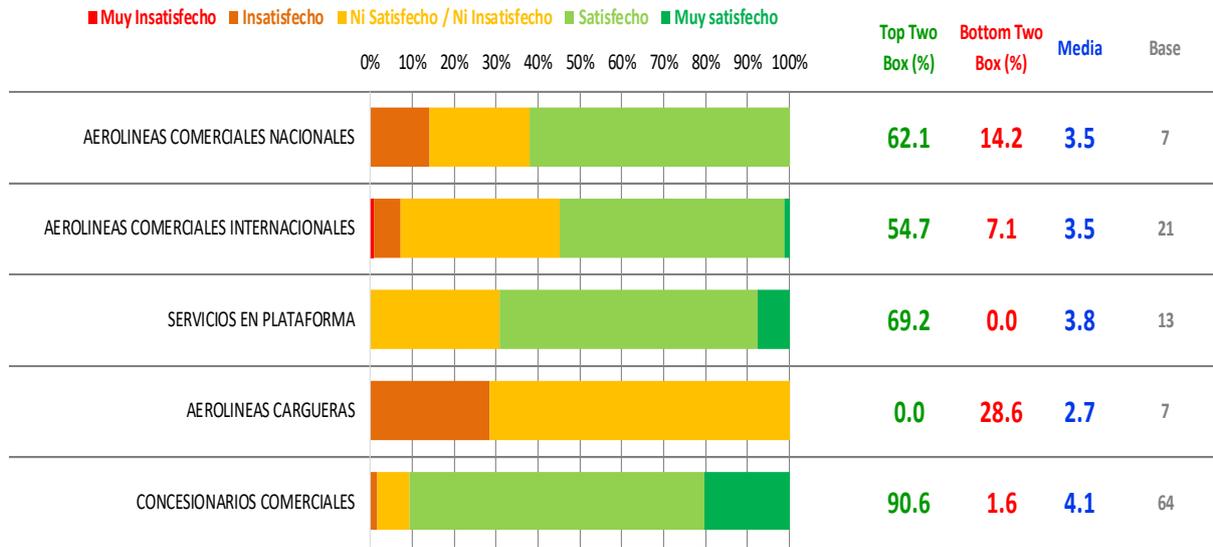


Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCh. Noviembre 2018
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- **Aerolíneas y concesionarios**

126. La encuesta también se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales nacionales e internacionales (28), aerolíneas cargueras (7), aerolíneas de servicios en plataforma (13), concesionarios comerciales (64), siendo un total de 112 los encuestados. La encuesta emplea la misma escala de puntuación que la encuesta de pasajeros y acompañantes para medir el nivel de satisfacción de las aerolíneas y concesionarios respecto del AIJCh, es decir, utiliza la escala del 1 al 5, donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho. Para el caso de la relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión (administración) a cargo LAP, se utiliza la escala del 1 al 5, donde 1 es muy mala, 2 es mala, 3 es ni buena ni mala, 4 es buena y 5 es excelente. Los resultados generales sobre el nivel de satisfacción en el AIJCh se presentan en el siguiente gráfico:

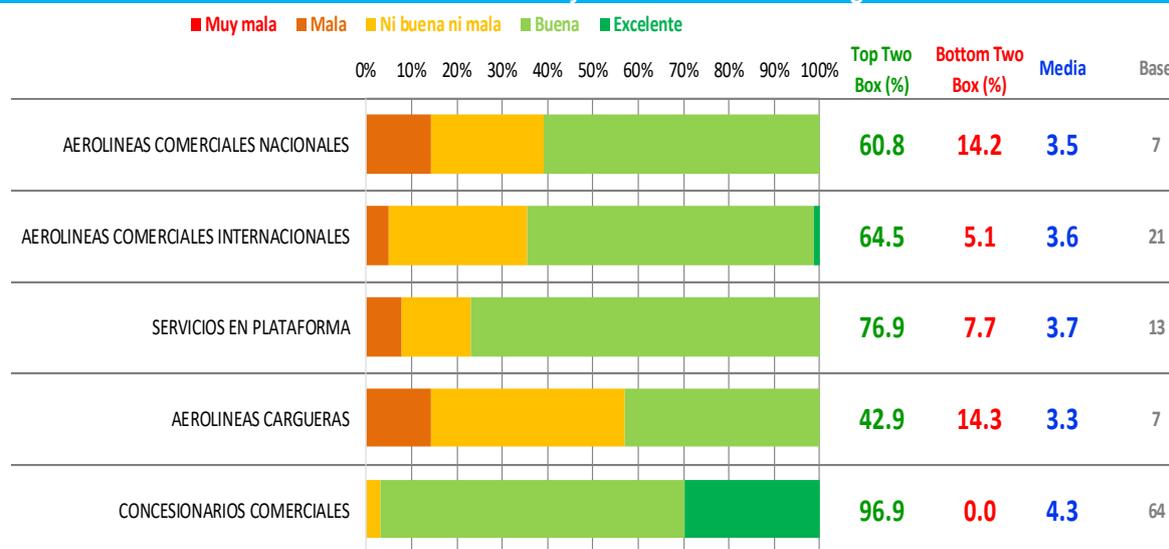
Gráfico N° 17
Nivel de satisfacción general de aerolíneas y concesionarios con el AIJCh, por segmentos, año 2018



Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCH. Noviembre 2018
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

127. De acuerdo con la forma de medición del nivel de satisfacción, en general, los resultados de la encuesta muestran que, en promedio, las aerolíneas y concesionarios se encuentran ni satisfechos ni insatisfechos con el AIJCh. Cabe resaltar que, los usuarios intermedios que reportaron un mayor nivel de satisfacción fueron los concesionarios comerciales y las aerolíneas de servicios en plataforma, los cuales reportaron un nivel de satisfacción de 90,6% y 69,2%, respectivamente. Por el contrario, las aerolíneas cargueras se mostraron muy insatisfechas e insatisfechas en un 28,6%.
128. Cabe resaltar que, entre las razones de insatisfacción con el AIJCH de las aerolíneas cargueras, resaltan las siguientes:
- Mala infraestructura
 - Demora en los permisos
 - Asignación inadecuada de los puestos de estacionamiento
 - Cargueras olvidadas
 - Resistencia al cambio
 - No lograr influenciar
 - Orden durante el proceso de carga
 - Predisposición nula para la solución de inconvenientes por parte del personal de LAP de carga aérea
129. Por otra parte, los resultados generales de la calificación respecto de la relación de las aerolíneas y concesionarios con LAP, se muestra en el siguiente gráfico:

Gráfico N° 18
Nivel de relación de las aerolíneas y concesionarios con la gestión de LAP



Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCH. Noviembre 2018
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

130. De acuerdo con la forma de medición del nivel de satisfacción, en general, los resultados de la encuesta muestran que, en promedio, las aerolíneas y concesionarios mantienen una relación ni buena ni mala con la administración de LAP. Cabe resaltar que, los usuarios intermedios que mantuvieron una relación entre buena y excelente con LAP fueron los concesionarios comerciales y las aerolíneas de servicios en plataforma con una calificación de 96,9% y 76,9%, respectivamente. Por el contrario, las aerolíneas cargueras y las aerolíneas comerciales nacionales mantuvieron una relación calificada como mala y muy mala con LAP en un 14,3% y 14,2%, respectivamente.

VII.3. Reclamos

131. De acuerdo con la información del Registro mensual de Reclamos enviado por LAP, durante el año 2018 se presentaron 811 reclamos relacionados con los servicios prestados en el AIJCh, lo cual representa un incremento de 45,1% respecto del número de reclamos presentados en el año anterior.
132. Del total de reclamos presentados, 24,9% estuvieron asociados a la seguridad aeroportuaria (daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, demoras en los puestos de control, personal de seguridad). En segundo lugar y tercer lugar, se ubicaron los reclamos relacionados con la retención de los objetos (restricción de transportar objetos o souvenirs en el equipaje de mano) y con las operaciones de las aerolíneas (itinerarios, reprogramaciones, información incorrecta), con el 13,9% y 7,0%, respectivamente. Asimismo, se presentaron reclamos respecto de la pérdida de bienes, infraestructura, maltrato de personal y tarifas aeroportuarias, los cuales representaron el 6,8%, 3,1%, 2,1% y 1,85% del total de reclamos presentados, respectivamente.

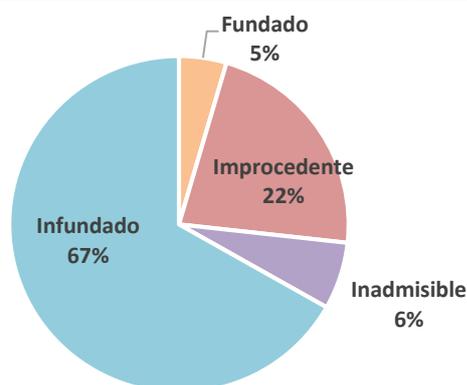
Cuadro N° 20
Porcentaje de reclamos presentados por servicios, año 2018

Servicio	Part. %
Seguridad Aeroportuaria	24,91%
Retención de Objetos	13,93%
Aerolíneas - Itinerario/Vuelos	7,03%
Daño/Perdida de bienes	6,78%
Infraestructura	3,08%
Aerolíneas - Maltrato Personal	2,10%
Tarifa Aeroportuaria	1,85%
Maltrato de Personal	1,85%
Playa de Estacionamiento	0,12%
Otros	38,35%
Total	100%

Fuente: Formato A.3.1 Registro mensual de Reclamos de LAP, año 2018
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

133. Cabe resaltar que, del total de reclamos presentados en el año 2018, de acuerdo con el estado final consignado en el Registro mensual de LAP, 729 reclamos se han tipificado, 80 reclamos se encuentran pendientes de resolución, 1 reclamo fue anulado y en otro reclamo el reclamante desistió.
134. Así, de acuerdo con el estado de la resolución, de los 729 reclamos tipificados, 487 reclamos fueron declarados infundados, 162 reclamos fueron declarados improcedentes, 47 reclamos fueron declarados inadmisibles y 33 reclamos fueron declarados fundados.

Gráfico N° 19
Tipificación de los reclamos resueltos, año 2018, en porcentajes



Fuente: Formato A.3.1 Registro mensual de Reclamos de LAP, año 2018
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

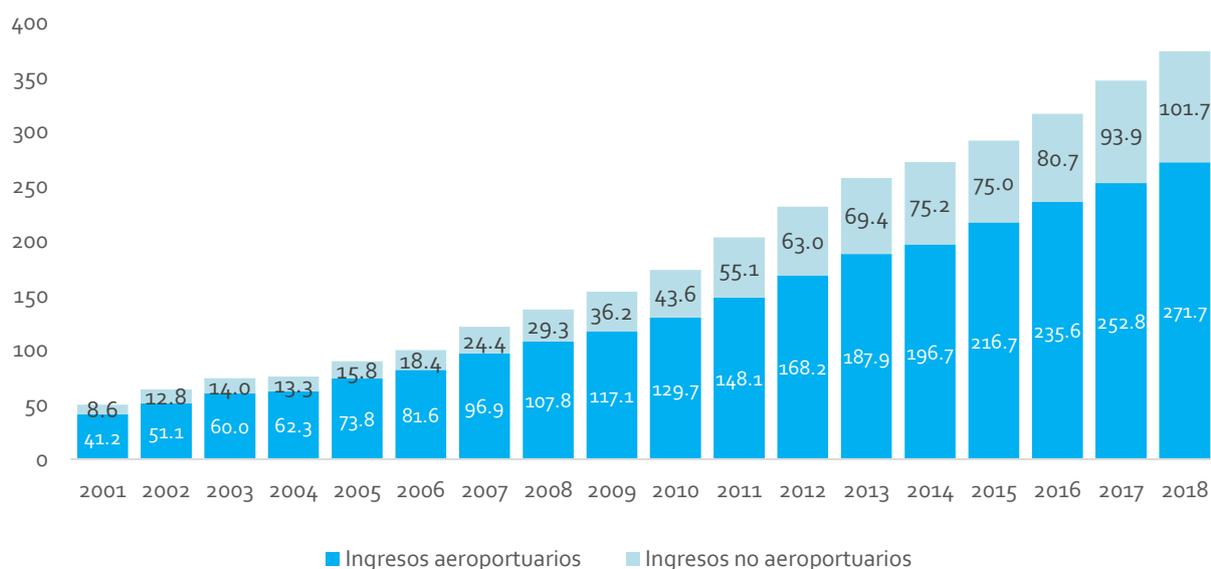
135. Cabe mencionar que, del total de reclamos resueltos declarados fundados en el 2018, la mayor parte estuvieron relacionados con la seguridad aeroportuaria (principalmente por daño o pérdida de objetos personales), los cuales representaron el 42%.

VIII. ANÁLISIS FINANCIERO DEL AIJCH

VIII.1 Estado de Resultados Integrales

136. Dentro de este apartado, resulta importante mencionar que, de acuerdo con los Estados Financieros de LAP, los ingresos operativos obtenidos por los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios (comerciales, servicios de aviación y otros ingresos), han registrado un crecimiento promedio anual de 12,7% entre los años 2002 – 2018, al pasar de USD 49,8 millones a USD 373,4 millones. En dicho período, los ingresos aeroportuarios (TUUA, servicios de aterrizaje y despegue, comisión por venta de combustible, puentes de abordaje, estacionamiento de aeronaves, entre otros) representaron el mayor porcentaje del total de ingresos.
137. Así, durante el año 2018, los ingresos de LAP por los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios (USD 373,4 millones) registraron un crecimiento de 7,7% respecto del año anterior. Este incremento fue impulsado principalmente por el incremento de los ingresos aeroportuarios (+7,5%) y los ingresos por los servicios de aviación (+9,9%) dado el mayor tráfico de pasajeros y el mayor movimiento de aeronaves.

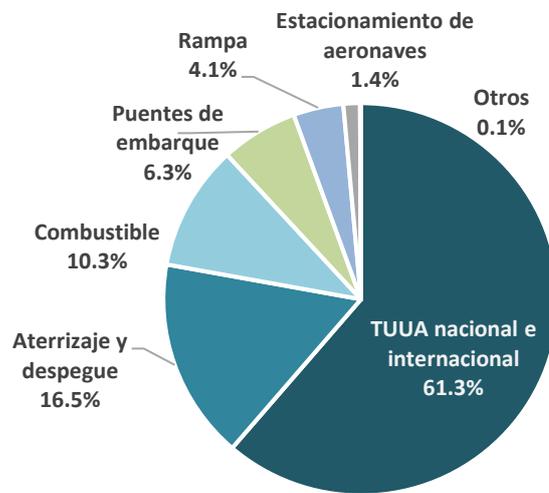
Gráfico N° 20
Evolución de los ingresos aeroportuarios y no aeroportuarios, período 2001 – 2018, en millones de USD



Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

138. Cabe mencionar que, la TUUA (Nacional e Internacional) se configura como la principal fuente de ingresos de LAP, habiendo explicado en total cerca del 61% del total de ingresos aeroportuarios en el año 2018. En el siguiente gráfico se muestra la composición de los ingresos aeroportuarios de LAP.

Gráfico N° 21
Composición de los ingresos aeroportuarios– 2018, en porcentajes)



Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

139. Como resultado de lo explicado previamente, de acuerdo con los Estados Financieros de LAP, durante el año 2018, el EBITDA (beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones) alcanzó un nivel de USD 124,4 millones, lo que significó un incremento del 9,6% respecto del año 2017. Dicho resultado se obtuvo como consecuencia de la mayor afluencia de pasajeros en el año 2018 así como con una mayor eficiencia en los gastos operativos, reflejándose en la variación en mayor cuantía de los ingresos por servicios de aviación (+9,9%), ingresos comerciales (+8,4%) e ingresos aeroportuarios (+7,5%), respecto de los gastos operativos de LAP (3,5%).
140. Por su parte, la utilidad neta del año ascendió a USD 91,9 millones, lo que representó un incremento de 38,3% respecto del año 2017. Así, en el siguiente cuadro se muestra el Estado de Resultados Integrales de LAP.

Cuadro N° 21
Estado de Resultados Integrales de LAP, período 2017 – 2018, en miles de USD

Concepto	2017	2018	Var. %
A. Ingresos aeroportuarios	252 800	271 715	7,50%
TUUA Nacional e Internacional	147 502	162 416	10,10%
Aterrizaje y Despegue	41 182	43 830	6,40%
Comisión por venta de combustible a aeronaves	26 563	27 324	2,90%
Puentes de abordaje de pasajeros	16 733	16 723	-0,10%
Rampa	10 375	10 852	4,60%
Carga	6 587	6 775	2,90%
Estacionamiento de Aeronaves	3 725	3 594	-3,50%
Otros	133	201	51,10%
B. Ingresos comerciales	77 384	83 846	8,40%
Duty free	22 690	25 532	12,50%
Comidas y bebidas	10 890	12 343	13,30%
Retail	9 291	9 673	4,10%
Estacionamiento vehicular	9 142	9 424	3,10%
Salones VIP	7 734	9 227	19,30%
Publicidad	4 199	4 228	0,70%
Transporte terrestre de pasajeros	3 595	3 581	-0,40%
Servicios	2 041	1 287	-36,90%
Otros	7 802	8 551	9,60%
C. Servicios de Aviación	15 095	16 590	9,90%
Almacenes	2 874	3 432	19,40%
Alquileres	6 072	6 190	1,90%
Catering	3 846	4 367	13,50%
Otros servicios de aviación	2 303	2 601	12,90%
D. Otros ingresos	1 425	1 225	-14,00%
E. Ingresos brutos(A+B+C+D)	346 704	373 376	7,70%
F. Retribución al Estado Peruano	142 175	153 195	7,80%
G. Retribución a CORPAC	39 491	42 447	7,50%
H. Ingresos Netos (E-F-G)	165 038	177 734	7,70%
I. Gastos operativos	51 548	53 375	3,50%
J. Gastos Generales	9 326	8 850	-5,1%
K. Utilidad Operativa (H-I-J)	104 164	115 509	10,9%
L. Gastos Financieros	19 682	43	-99,8%
M. Ingresos Financieros	1 670	3 371	101,9%
N. Diferencia de cambio	304	(1 093)	-459,5%
O. Otros, neto	(7)	7	-200,0%
P. Utilidad antes del Impuesto a la renta (K-L+M+N+O)	86 449	117751	36,2%
Q. Impuesto a la renta	19 990	25 827	29,2%
R. Utilidad neta y resultado integral del año (P-Q)	66 459	91 924	38,3%

Fuente: Estados Financieros auditados de LAP 2018

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VIII.2 Estado de Situación Financiera

141. De acuerdo con el Estado de Situación Financiera de LAP, los activos, así como el pasivo y patrimonio de la Concesión aumentaron en 27,5% entre el año 2017 y 2018, pasando de S/ 389,6 millones a S/ 496,6 millones.

Cuadro N° 22
Estado de Situación Financiera de LAP, período 2017 – 2018, en miles de USD

	2017	2018		2017	2018
Activo corriente			Pasivo corriente		
Efectivo y equivalente de efectivo	114 526	181 142	Cuentas por pagar comerciales	8 919	16 702
Cuentas por cobrar comerciales	9 665	9 516	Cuentas por pagar al OSITRAN y CORPAC	39 667	41 978
Otras cuentas por cobrar	5 531	5 208	Impuestos, remuneraciones y otras cuentas por pagar	12 948	19 544
Existencias	905	1 148	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	285	118
Gastos contratados por anticipado	3 017	3 340	Ingresos diferidos	4 016	4 377
Total activo corriente	133 644	200 354	Total pasivo corriente	65 835	82 719
Activo no corriente			Pasivo no corriente		
Otras cuentas por cobrar	4 031	4 031	Ingresos diferidos y total pasivo no corriente	6 174	4 408
Gastos contratados por anticipado	2 872	2 050			
Equipo y unidades de transporte	8 688	9 819	Patrimonio		
Intangibles	226 975	267 991	Capital	67 016	67 016
Impuesto a la renta diferido	13 368	12 375	Resultados acumulados	250 553	342 477
Total activo no corriente	255 934	296 266	Total patrimonio	317 569	409 493
Total activos	389 578	496 620	Total pasivo y patrimonio	389 578	496 620

Fuente: Estados Financieros auditados de LAP 2018
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

142. Este comportamiento se explica principalmente por el aumento del activo corriente (+49,9%) y el aumento del patrimonio (+28,9%). En efecto, por el lado del activo, la partida de Efectivo y equivalentes de efectivo fue la que registró el mayor aumento en el año 2018, con un crecimiento de casi 60%. Por otro lado, se observa que, la partida de cuentas por pagar comerciales de corto plazo aumentó en un 87,3%. Cabe resaltar que, a la fecha, el Concesionario no posee deuda de largo plazo, considerando que, el 15 de diciembre del año 2017, la empresa efectuó un prepago de su deuda financiera (las notas globales emitidas en el 2007⁵³), a través de una amortización voluntaria que cancela el saldo de la deuda pendiente. En ese sentido, el Concesionario estaría manteniendo una estructura de capital con casi un 80% de patrimonio.

VIII.3 Indicadores Financieros

VIII.3.1 Ratios de Liquidez

143. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cumplir en forma oportuna el pago de sus obligaciones de corto plazo. Así, en el año 2017 y en 2018, la empresa alcanzó ratios de liquidez superiores a 1, revelando que la empresa tiene la capacidad suficiente de poder cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad.

Cuadro N° 23
Ratios de liquidez de LAP, período 2017-2018

Ratios	2017	2018
Liquidez clásica	2,03	2,42
Prueba ácida	1,97	2,37
Liquidez absoluta	1,74	2,19

Fuente: Estados Financieros auditados de LAP 2018
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁵³ En julio de 2007, LAP emitió Notas Globales bajo la regla 144-A y la Regulación S por USD 164,9 millones en el mercado internacional con vencimiento en junio de 2022.

144. En particular, los indicadores de Liquidez clásica⁵⁴ y la Prueba ácida⁵⁵ registraron incrementos en el 2018; no obstante, en la medida que dichos indicadores se han ubicado por encima de 2, el Concesionario podría llegar a tener activos corrientes improductivos que afecten su rentabilidad.
145. El ratio de Liquidez absoluta⁵⁶ o también llamado ratio de Prueba Defensiva indica la capacidad del Concesionario para operar con sus activos más líquidos. A diferencia de los ratios anteriores, este indicador permite medir la capacidad efectiva de la empresa en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre de 2018, la empresa se encontraba en la capacidad de pagar inmediatamente con sus activos más líquidos hasta USD 2,19 por cada dólar de deuda, ratio superior al del año 2017 que alcanzó los USD 1,74.

VIII.3.2 Ratios de Endeudamiento Financiero

146. Los ratios de Endeudamiento Financiero reflejan la relación existente entre las fuentes de financiamiento de la empresa, particularmente los recursos propios de la empresa y el financiamiento por terceros.
147. El ratio Endeudamiento del Activo⁵⁷ que, en el año 2018 alcanzó el valor de 17,5%, indica que, de todas las inversiones del concesionario (activo total), un 17,5% se financia a través de terceros; mientras que en el año 2017 dicha dependencia fue de 18,5%. En el año 2017 y 2018 el ratio Calidad de la deuda⁵⁸, se mantiene por encima de 0,9 indicando que la empresa ha trasladado la mayor parte de sus obligaciones hacia el corto plazo, manteniendo proporciones mínimas de pasivos de largo plazo. En efecto, de acuerdo con sus Estados Financieros, el 15 de diciembre del año 2017, la empresa efectuó un prepago de su deuda financiera a través de una amortización voluntaria que cancela el saldo de la deuda pendiente. En ese sentido, el Concesionario mantiene una deuda financiera de largo plazo igual a 0⁵⁹.
148. Así también, el ratio Deuda - Patrimonio⁶⁰ obtenido en el año 2018, indica que los recursos ajenos de la entidad suponen un 21,3% de los recursos propios, es decir, la proporción de deuda con la que cuenta la entidad es de 21,3% (en el 2017, este valor era de 22,7%). Finalmente, para el Índice de solvencia⁶¹ que mide la capacidad de la empresa para hacer frente al total de sus obligaciones, se observa que este ha aumentado, pasando de 5,41 a 5,70. Cabe resaltar que, el resultado es muy superior a los valores deseables, lo cual podría significar que el Concesionario cuenta con un exceso de activos improductivos.

Cuadro N° 24		
Ratios de endeudamiento de LAP, período 2017-2018		
Ratios	2017	2018
Deuda - Patrimonio	22,7%	21,3%
Endeudamiento del Activo	18,5%	17,5%
Calidad de la Deuda	0,91	0,95
Índice de Solvencia	5,41	5,70

Fuente: Estados Financieros auditados de LAP 2018

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁵⁴ Calculado como: Activo Corriente / Pasivo Corriente

⁵⁵ Calculado como: (Activo Corriente – existencias – gastos pagados por anticipado) / Pasivo Corriente

⁵⁶ Calculado como: Efectivo y equivalentes de efectivo/ Pasivo Corriente

⁵⁷ Calculado como: Pasivo Total / Activo Total

⁵⁸ Este indicador nos muestra la proporción de la deuda a corto plazo sobre el total de deuda. Donde se prefiere que sea el menor posible, reflejando así una mayor facilidad para devolver los fondos ajenos. Es calculado como: Pasivo Corriente / Pasivo Total

⁵⁹ De acuerdo con el Informe de Sostenibilidad del año 2017 de LAP, esto se realizó "con el fin de iniciar el proceso de financiamiento de las obras de ampliación del aeropuerto".

⁶⁰ Calculado como: Pasivo Total / Patrimonio

⁶¹ Calculado como: Activo Total / Pasivo Total = 1 / Endeudamiento del Activo

VIII.3.3 Ratios de Rentabilidad

149. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficacia de los activos de la Concesión con relación a la gestión de sus operaciones. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el Margen bruto⁶² aumentó ligeramente al pasar de 85,1% a 85,7% entre el año 2017 y 2018. Este ratio es importante dado que evalúa la capacidad de la empresa de transformar sus ingresos en utilidades independientemente del resto de costos que se le atribuyan. De igual forma se observa un crecimiento del Margen EBITDA⁶³ al pasar de 34% a 34,4%. Cabe resaltar que, este margen muestra la capacidad de la empresa para generar autosostenibilidad en el tiempo, en términos de sus actividades operativas.
150. Para el caso del Margen neto⁶⁴ se observa un crecimiento de 19,2% en el 2017 a 24,6% en el 2018. Es importante resaltar que, este aumento en la rentabilidad de la empresa se encuentra en línea con la eficiencia en la gestión de los costos totales del Concesionario (incluyendo gastos financieros⁶⁵ y administrativos) frente al aumento de sus ingresos.

Cuadro N° 25
Ratios de rentabilidad de LAP, período 2017-2018

Ratios	2017	2018
Margen Bruto	85,1%	85,7%
Margen EBITDA	34,0%	34,4%
Margen Operativo	30,0%	30,9%
Margen Neto	19,2%	24,6%
ROE	20,9%	22,4%
ROA	17,1%	18,5%

Fuente: Estados Financieros auditados de LAP 2018
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

151. Así, también se observa un aumento para la rentabilidad del capital aportado por los socios o ROE⁶⁶; es decir, los socios tuvieron mayor rentabilidad sobre su capital invertido con respecto al año 2017. Situación similar se aprecia con el ROA⁶⁷ (rendimiento sobre los activos), que pasó de 17,1% en el 2017 a 18,5% en el 2018, lo cual refleja una mejora en el beneficio de los activos sobre el capital total invertido.

IX. CONCLUSIONES

152. El AIJCH constituye la principal puerta de ingreso y salida al país por vía aérea, al conectar al Perú con el resto del mundo, a través de 47 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa.; mientras que, a nivel nacional, conecta a Lima con 23 ciudades de los principales departamentos del Perú. De la evaluación del desempeño de la Concesión del AIJCH durante el año 2018, 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 el año 2018, el AIJCH se ha mantenido como el principal aeropuerto del país, considerando los niveles de tráfico de pasajeros, carga transportada y movimiento de aeronaves, respecto de la Red Aeroportuaria Nacional. Así, en dicho año, el tráfico total

⁶² Calculado como: Utilidad Bruta/ Ingreso total bruto

⁶³ Calculado como: (Utilidad Operativa + Depreciación + Amortización) / Ingreso total bruto

⁶⁴ Calculado como: Utilidad neta / Ingreso total bruto

⁶⁵ Los cuales hacia el 2018 disminuyeron debido a la disminución de los intereses de la deuda y la amortización del costo de la deuda, dado que el prepago se realizó en el 2017.

⁶⁶ Return on Equity, por sus siglas en inglés. Calculado como: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

⁶⁷ Return on Assets, por sus siglas en inglés. Calculado como: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.

de pasajeros, el movimiento de aeronaves y el tráfico total de carga se incrementó en 7,4%, 3,2% y 0,68% con relación al año 2017, respectivamente.

- (iii) Las tarifas sujetas al régimen de Regulación por Precios Tope (RPI-X) tales como la TUUA, aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional y uso de instalaciones de carga aérea se incrementaron en niveles de entre 0,04% y 4,65% durante 2018. Las tarifas que registraron un mayor aumento fueron la TUUA nacional y el uso de instalaciones de carga aérea, con un aumento de 4,65% y 4,35% respectivamente. Cabe resaltar que las tarifas de puentes de embarque se mantuvieron estables.
- (iv) Los cargos de acceso por el servicio de rampa (autoservicio o a través de terceros), atención de tráfico de pasajeros, mantenimiento de aeronaves y abastecimiento de combustible se mantuvieron estables durante el año 2018.
- (v) En el año 2018, se reconocieron inversiones por un total de USD 2,1 millones orientadas a efectuar mejoras en el terminal y plataforma; con ello, al 31 de diciembre de 2018, el total de inversiones acumuladas realizadas por el Concesionario y reconocidas por el OSITRAN ascendieron a USD 349,7 millones, lo que representa un avance de 32,95% en el compromiso total de inversión de LAP.

Cabe resaltar que, en octubre de 2018, el Concedente cumplió con entregar al Concesionario el total de los terrenos necesarios para la ampliación de la infraestructura. Así, conforme con lo declarado previamente en el Acta de Acuerdos, el compromiso de inversión asumido por el Concesionario durante los siguientes años de la Concesión, en el marco de la ampliación del AIJCh, comprende un monto no menor de USD 1 200 millones (incluido el IGV).

- (vi) Durante el año 2018, LAP transfirió al Estado Peruano la suma de USD 153,2 millones por concepto de Retribución al Estado (46,511% de los ingresos brutos), USD 42,7 millones por transferencias a CORPAC (50% sobres ingresos de aterrizaje y despegue y 20% por TUUA internacional) y USD 3,7 millones por concepto de Tasa Regulatoria. El monto total transferido al estado peruano el 2018, supera en 7,8% lo transferido en el año anterior.
- (vii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2018, 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.
 - En dicho contexto, la encuesta de satisfacción de usuarios muestra el descontento de las aerolíneas cargueras con relación a la infraestructura del AIJCH, alegando que la misma se encuentra colapsada y que existe una mala asignación de los puestos de estacionamiento así como desorden durante el proceso de carga, lo que afecta sus operaciones y sus costos. ADichas aerolíneas junto con las aerolíneas comerciales nacionales mantuvieron una relación con LAP calificada como mala y muy mala en un 14,3% y 14,2%, respectivamente.
 - Pese a lo antes señalado, la encuesta de satisfacción efectuada a los pasajeros y acompañantes , muestra que los mismos se encuentran satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCH, apreciándose que los pasajeros de llegadas internacionales y en tránsito muestran el mayor nivel de satisfacción.
 - Se recibieron 811 reclamos con relación a los servicios prestados en el AIJCH, lo cual representó un incremento de 45,1% respecto del número de reclamos presentados

en el año anterior. De total de reclamos resueltos y tipificados en dicho año (729), el 95% fueron declarados infundados, improcedentes o inadmisibles, apreciándose que sólo el 5% fueron declarados fundados. Cabe resaltar que, cerca del 25% del total de reclamos presentados estuvieron asociados a la seguridad aeroportuaria (daño o pérdida de objetos personales, por demoras en los puestos de control, actuación del personal de seguridad).

(viii) Con relación al desempeño operativo del Concesionario durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:

- Durante el año 2018, los ingresos de LAP por los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios (comerciales, servicios de aviación y otros ingresos) experimentaron un crecimiento total de 12,7% respecto del año anterior, alcanzando un nivel de USD 373,4 millones. Dicho crecimiento fue impulsado principalmente por el incremento de los ingresos aeroportuarios (+7,5%) y los ingresos por los servicios de aviación (+9,9%) dado el mayor tráfico de pasajeros y el mayor movimiento de aeronaves
- El EBITDA se incrementó un 9,0% entre los años 2017 y 2018, al pasar de USD 117,96 millones a USD 128,6 millones, explicado principalmente por la variación en mayor cuantía de los ingresos por servicios de aviación (+9,9%), ingresos comerciales (+8,4%) e ingresos aeroportuarios (+7,5%), respecto de los gastos operativos de LAP (3,5%).
- De acuerdo con el Estado de Situación Financiera de LAP, los activos, así como el pasivo y patrimonio de la Concesión aumentaron en 27,5% entre el año 2017 y 2018, lo que se explica principalmente por el aumento del activo corriente (+49,9%) y del patrimonio (+28,9%).
- Los ratios financieros de liquidez analizados (Liquidez clásica y Prueba ácida) si bien mostraron una mejora en 2018, reflejan que el Concesionario podría llegar a tener activos corrientes improductivos que afecten su rentabilidad..
- En el año 2018 el ratio Endeudamiento del Activo alcanzó el valor de 17,5%, lo cual indica que, de todas las inversiones del concesionario (activo total), un 17,5% se financia a través de terceros. En el año 2017 y 2018 el ratio Calidad de la deuda, se mantiene por encima de 0,9 indicando que la empresa ha trasladado la mayor parte de sus obligaciones hacia el corto plazo, manteniendo proporciones mínimas de pasivos de largo plazo. En efecto, de acuerdo con sus Estados Financieros, el 15 de diciembre del año 2017, la empresa efectuó un prepago de su deuda financiera a través de una amortización voluntaria que cancela el saldo de la deuda pendiente. En ese sentido, el Concesionario mantiene una deuda financiera de largo plazo igual a 0⁶⁸. Así también, el ratio Deuda - Patrimonio en el año 2018 indicó que los recursos ajenos de la entidad suponen un 21,3% de los recursos propios, es decir, la proporción de deuda con la que cuenta la entidad es de 21,3% (en el 2017, este valor era de 22,7%).
- Finalmente, los ratios de rentabilidad mostraron una mejora durante 2018, lo que refleja la eficiencia del Concesionario en la gestión de sus costos totales (incluyendo gastos financieros y administrativos) frente al aumento de sus ingresos, estando en la capacidad de transformar sus ingresos en utilidades. Así, entre 2017 y 2018, el Margen bruto aumentó ligeramente al pasar de 85,1% a 85,7%; mientras entre el Margen neto se incrementó de 19,2% a 24,6%. Por su parte, el ROE y ROA también se incrementaron durante 2018, lo que refleja que los socios tuvieron una mayor rentabilidad sobre su capital invertido.

⁶⁸ De acuerdo con el Informe de Sostenibilidad del año 2017 de LAP, esto se realizó *“con el fin de iniciar el proceso de financiamiento de las obras de ampliación del aeropuerto”*.

ANEXOS

Anexo N° 1: Adendas suscritas al Contrato de Concesión

N°	Fecha	Principales modificaciones
1	6/04/2001	(1) Precisiones respecto al plan de emergencias y operación de siniestros en el AIJCh (2) Precisión respecto a las excepciones para el Cierre del Aeropuerto (3) Precisiones respecto a los pagos que efectúe el Nuevo Concesionario al Concedente, en el supuesto de efectuarse una nueva licitación producto de la Caducidad de la Concesión (4) Precisiones respecto al equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión
2	25/07/2001	(1) Modificación de la definición de "Acreedores Permitidos" (2) Precisiones respecto a "Eventos de Fuerza Mayor" y "Ausencia de responsabilidad". (3) Precisiones respecto a las "Garantías Permitidas"
3	30/09/2002	(1) Modificación de la definición de "Ingresos Brutos" (2) Ampliación del ámbito de actuación de la "Cooperación del Concedente" en la operación de la Concesión (3) Precisiones respecto de las Mejoras, y la aprobación de sus precios unitarios (4) Precisiones respecto a las áreas para uso gratuito asignadas a las Autoridades Gubernamentales (5) Ampliación del plazo máximo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto. (6) Precisiones respecto a la Confidencialidad de la información referida al Concedente, al OSITRAN o al Aeropuerto (7) Modificación de las condiciones para el arrendamiento de locales o espacios comerciales dentro del Aeropuerto. (8) Incluir la obligación de aplicar encuestas de satisfacción a los usuarios, por parte del Concesionario
4	30/06/2003	(1) Precisiones respecto a la construcción de las Mejoras Obligatorias (2) Ampliación del plazo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto. (3) Ampliación de las garantías dadas por el Concedente al Concesionario (4) Precisiones respecto a la renovación de la Garantía de Fiel Cumplimiento por parte del Concesionario (5) Precisiones respecto a la "Ausencia de Responsabilidad del Concedente" (6) Precisiones respecto a "Eventos de Fuerza Mayor" (7) Precisiones respecto a las solicitudes de enmienda, adición o modificación del Contrato de Concesión (8) Modificación de las áreas para uso gratuito requeridas por las Autoridades Gubernamentales (9) Precisiones respecto al "Programa de Desarrollo Máximo de 8 Años" incluido en los Requisitos Técnicos Mínimos
5	25/07/2011	(1) Definir el área real de la Concesión del AIJCh que será expropiada y entregada al Concesionario
6	8/03/2013	(1) Precisiones respecto a las garantías del Estado (2) Precisiones respecto a la "Cooperación del Concedente" en la operación de la Concesión (3) Precisiones respecto a las Mejoras Obligatorias (4) Ampliación del plazo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto. (5) Modificación del Anexo 5 (precisiones respecto al cobro de la TUUA a los pasajeros en transferencia) (6) Modificaciones al "Anexo 11 - ENTREGA DE TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO"
7	25/07/2017	(1) Modificación del numeral 3.2 (Prórroga de la vigencia de la Concesión) (2) Modificación del numeral 5.6.2.1 (Mejoras obligatorias) (4) Modificación del numeral 5.23 (Ampliación del aeropuerto). (5) Modificación del literal c) del numeral 15.5: Se establece como causal de terminación de la Concesión que el Concedente no cumpla con su obligación de liberar las interferencias en los plazos establecidos. (6) Modificación del numeral 18.1 (Auditoría ambiental y Estudio de Impacto Ambiental) (7) Inclusión del numeral 24.14: Se establece el procedimiento aplicable a contratos con terceros, en el supuesto de caducidad anticipada. (8) Modificación del numeral 2.1 del Anexo 5: Eliminar el mecanismo de subasta como herramienta para asignar las áreas señaladas en el numeral

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Anexo N°2: Ficha del contrato de concesión

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Lima Airport Partners SRL Aeropuerto Internacional Jorge Chávez		
Tema	Contenido	Ref.
Infraestructura	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incluyendo los bienes identificados en el Anexo 2 del Contrato y las áreas descritas en el Anexo 11.	Cláusula 1.8
Fecha de suscripción	14 de febrero de 2001	p. 81
Plazo de la concesión	40 años. En el marco del Trato Directo celebrado entre el Concesionario y el Concedente el 20 de diciembre de 2016, las partes acordaron ampliar la vigencia del Contrato de Concesión por diez (10) años adicionales al plazo establecido en la cláusula 3.1, por lo que el plazo inicial de la concesión (30 años) se amplió a 40 años.	Cláusula 3.1 (p. 19), Cláusula 3.2 y 3.3 (p. 19-20), Cláusula 3.4 (p. 20)
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado.	Bases de Concurso
Modalidad	Autosostenible	Cláusula 2.1 (p. 20)
Capital mínimo	USD 30 millones de capital suscrito, 50% pagadero a la fecha de cierre y el saldo pagadero dentro del primer año de vigencia de la Concesión.	Cláusula 11.1.9
Garantías a favor del concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento por USD 30 millones, reducible en proporción directa a la inversión efectuada en Mejoras Obligatorias por el Concesionario, hasta alcanzar la suma mínima de USD 10 millones.	Cláusula 10.1
Garantías a favor del concesionario	No se precisa.	
Compromisos de inversión	A los 36 meses: USD 25 millones. A los 42 meses: USD 80 millones. Al año 4: USD 110 millones. Al año 8: Completar inversiones denominadas Mejoras Obligatorias. A partir del 9 hasta los 30: Mejoras Complementarias. A partir de la liberación de interferencias: Segunda pista de aterrizaje. Compromiso de inversión inicial USD 1 061.52 millones (referencial, incluye IGV). Cabe resaltar que, a partir de la firma del Acta de Acuerdos del Trato Directo, el Concesionario declaró que invertirá durante los siguientes años, un monto no menor de USD 1 200 millones incluido el IGV, para el desarrollo de la segunda pista de aterrizaje y el nuevo terminal.	Cláusula 5.6 Adenda 4 Adenda 7
Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> • Negociación • Controversias Técnicas se someterán a peritaje (Adenda 4) • Controversias No técnicas que involucren monto mayor a USD 5 millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho. • Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a USD 5 millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima. 	Cláusula 17.1. Cláusula 17.3. Cláusula 17.4. Cláusula 17.5.
Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> • El incumplimiento de los compromisos de inversión mínima para Mejoras Obligatorias, es penalizado con el pago del 30% del monto dejado de invertir para esos períodos sin perjuicio de la aplicación de la penalidad de la cláusula 5.8. 	Cláusula 5.6.1.1 Cláusula 5.8.
Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento de la vigencia de la Concesión • Incumplimiento del Concesionario 	Cláusula 14 Cláusula 15.1.1 y 15.2
	<ul style="list-style-type: none"> • Incumplimiento del Concedente • Resolución opcional por el Concedente • Fuerza Mayor • Destrucción total del aeropuerto • Acuerdo entre las partes 	Cláusula 15.1.2 y 15.5 Cláusula 15.1.3 y 15.6 Cláusula 15.1.4 Adenda 2 Cláusula 15.1.5 Cláusula 15.1.6

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

Tema	Contenido	Ref.
Equilibrio económico	Por cambios en las leyes aplicables que produzcan reducción de ingresos y/o incremento de costos en 5.5% o más en 4 trimestres consecutivos.	Cláusula 26.2 Adenda 4
Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía los bienes de la Concesión, el derecho de Concesión y los ingresos de la Concesión.	Cláusula 21.1 (p. 70)
Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • De responsabilidad de trabajadores y empleadores. • De Responsabilidad y de Propiedad • Seguro que cubra costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. • Responsabilidad Civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. • Responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. 	Cláusula 20.1 (p.67) Cláusula 20.2 (p.67) Cláusula 20.2.1 (p 67) Cláusula 20.2.2 (p 67) Cláusula 20.2.3 (p 68)
Inicio de operaciones	El Concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Aeroportuarios a partir de la Fecha de Cierre.	Cláusula 5.2
Estándares de servicio	<p>Período Inicial (0 - 8)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pistas de A/D con capacidad de manejo de 33 naves comerciales en hora punta. • Segunda Pista 15R 33L: 3480 m, 45 m • Total de salidas y llegadas en un día punta: 347 • Total de salidas y llegas en hora punta: 26 • 19 posiciones de contacto al año 8 • Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 7.2 millones PAX/año 8 • Hora punta combinada 2789 PAX • IATA B, GSE E y CAT 9 • Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(2); B767,DC10 y A300, 4 en total; y B737,MD80 y A320, 10 • Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total 14. <p>Período Remanente (9 - 30)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pistas de A/D con capacidad de manejo de 74 naves comerciales en hora punta y 151 mil operaciones/año 30 • Total de salidas y llegadas en un día punta:585 • Total de salidas y llegadas en hora punta:45 • 56 posiciones de contacto al año 30. • Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 18.4 millones PAX/año 30 • Hora punta combinada 6016 PAX <ul style="list-style-type: none"> • GSE E y CAT 9. • Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16 • Tipo de nave para vuelo doméstico: B737, MD80 Y A320, en total en total 28. 	Anexo 14
Tarifas, precios y otros	<p>Mecanismo de regulación de RPI-X: Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto –TUUA (Nacional e internacional), Tarifa de Aterrizaje y Despegue (Nacional e internacional), Tarifa de Estacionamiento de aeronaves (Nacional e internacional), Tarifa por uso de Puentes de abordaje (mangas), Tarifa por uso de instalaciones de carga aérea. Régimen de Acceso:</p> <p>Servicio de Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y servicio a terceros), Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para las</p>	Anexo 5, REMA y REA de LAP, Tarifarios de LAP

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

Tema	Contenido	Ref.
	operación y counters), Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas, Almacenamiento y abastecimiento de combustible. Regímenes especiales: Playa de estacionamiento vehicular, Otras actividades comerciales.	
Revisión de tarifas, precios y otros.	Mecanismo RPI-X: A partir del noveno año de vigencia de concesión, para el reajuste de las tarifas de servicios bajo regulación tarifaria se aplicará la fórmula RPI – X. La revisión se realizará cada cinco años. Régimen de acceso: Emisión de Mandatos de Acceso, conforme con las solicitudes de Acceso de los usuarios intermedios Almacenamiento y abastecimiento de combustible: Nivel máximo durante los primeros cuatro años de la Concesión. A partir del siguiente año, reajuste por inflación cada 3 años. Playa de estacionamiento vehicular: Revisión tarifaria en base a una muestra de playas de estacionamiento.	Anexo 5, Apéndice 2 del Anexo 5, Anexo 8
Retribución al Estado	El consorcio ganador ofreció 46.511% de los ingresos brutos de la Concesión. (Factor de competencia)	Cláusula 1.48 y Cláusula 4.1

Anexo N° 3: Resumen Estadístico Anual

INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

Concesionario:	Lima Airport Partners S.A
Modalidad:	Autosostenible
Periodo:	2001-2018

a. Tráfico

Indicador	Unidad	2.001	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013	2.014	2.015	2.016	2.017	2.018
Pasajero Totales	Miles de pasajeros	4.166	4.305	4.530	5.066	5.653	6.039	7.524	8.281	8.784	10.280	11.795	13.330	14.913	15.659	17.113	18.845	20.643	22.118
Nacionales	Miles de pasajeros	1.941	1.882	1.998	2.214	2.396	2.652	3.395	3.710	3.954	5.136	5.925	6.902	7.919	8.474	9.480	10.434	11.391	12.209
Internacionales	Miles de pasajeros	2.177	2.252	2.303	2.602	2.943	3.024	3.600	3.931	4.106	4.262	4.753	5.202	5.755	5.854	6.239	6.747	7.362	7.968
Transito	Miles de pasajeros	48	170	229	250	314	363	529	640	724	883	1.117	1.227	1.239	1.331	1.394	1.663	1.891	1.941
Carga Total	Toneladas	114.251	136.676	156.353	171.538	177.062	196.930	225.370	239.112	232.374	271.794	286.641	293.675	296.517	302.406	300.686	287.826	283.702	285.637
Nacional	Toneladas	11.601	14.128	17.830	15.708	17.897	20.225	22.355	30.447	25.913	32.577	34.467	35.866	34.636	30.147	29.020	28.043	30.625	27.336
Internacional	Toneladas	102.651	120.981	135.037	151.439	154.970	172.240	195.480	199.526	200.479	228.674	238.644	243.329	247.075	258.304	260.958	250.832	242.915	248.155
Tránsito	Toneladas	-	1.567	3.486	4.391	4.194	4.465	7.535	9.140	5.982	10.542	13.529	14.480	14.806	13.955	10.708	8.951	10.162	10.146
Operaciones totales	Miles de vuelos	61.262	70.327	70.230	72.310	73.279	77.319	92.878	98.730	104.966	120.496	135.082	148.326	153.121	155.093	166.388	176.864	186.708	192.694
Nacionales	Miles de vuelos	36.218	40.686	41.611	41.182	40.602	45.534	53.748	55.239	58.671	71.722	78.809	88.204	91.908	91.128	99.976	105.552	109.467	111.500
Internacionales	Miles de vuelos	25.044	29.641	28.619	31.128	32.677	31.785	39.130	43.491	46.295	48.774	56.273	60.122	61.213	63.965	66.412	71.312	77.241	81.194

b. Ingresos (Miles de dólares)

Ingresos	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ingresos aeroportuarios	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	252,800	271,715
Ingresos no aeroportuarios a/	8,555	12,771	14,036	13,250	15,809	18,391	24,402	29,329	36,204	43,573	55,089	62,958	69,403	75,200	75,044	80,710	93,904	101,661

a/ Incluye ingresos comerciales, servicios de aviación y otros ingresos.

Fuente: Estados Financieros Auditados de LAP, Formatos de Declaración Estadística.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y
Estudios Económicos

Sandra Queija de La Sotta
Jefe de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista
Wilmer Zela Moraya - Especialista
Oscar Ubillús Ramírez – Analista
Andrea Raza Herrera – Practicante
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante