Informe de Desempeño de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - AIJCH.

2011

Gerencia de Regulación

OSITRAN
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Informe de Desempeño de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - AIJCH.

2011

Gerencia de Regulación

Lima, 2012

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO **5**
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN **7**
II. HECHOS DE IMPORTANCIA **7**
III. SERVICIOS PRESTADOS **8**
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO **9**
IV.1. Tráfico de Pasajeros 9
IV.2 Tráfico de Carga 11
IV.3 Tráfico de Aeronaves 13
V. EVOLUCIÓN DE TARIFAS **14**
V.1. Tarifas reguladas 14
V.2. Cargos de acceso 16
VI. INDICADORES COMERCIALES **18**
VII. INVERSIONES **18**
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS **20**
IX. DESEMPEÑO OPERATIVO **22**
IX.1 Fuerza laboral 22
X. TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO **23**
ANEXO 1: Mapa del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez **25**
ANEXO 2: Tarifas Máximas de los servicios sujetos a Regulación Tarifaria **26**
ANEXO 3: Ficha de Contrato de Concesión **27**

CUADROS

Cuadro N° 1: Servicios prestados en el AIJCH 9
Cuadro N° 2: Principales cifras de infraestructura en el AIJCH 9
Cuadro N° 3: Participación del AIJCH en el tráfico de pasajeros de la Red Aeroportuaria 10
Cuadro N° 4: Participación del AIJCH en el tráfico de carga de la Red Aeroportuaria 12
Cuadro N° 5: Participación del AIJCH en las operaciones de la Red Aeroportuaria 13
Cuadro N° 6: Factor de ocupación de aeronaves en el AIJCH 14
Cuadro N° 7: Evolución de tarifas máximas aplicadas por el Concesionario, 2009-2011 16
Cuadro N° 8: Evolución de los cargos de acceso 17
Cuadro N° 9: Inversiones reconocidas en el AIJCH, al 2011 19
Cuadro N° 10: Composición de los ingresos operativos de LAP 20
Cuadro N° 11: Estado de Ganancias y Pérdidas de LAP 21
Cuadro N° 12: Balance General de LAP 22
Cuadro N° 13: Ratios financieros de LAP, 2001-2011 22
Cuadro N° 14: Transferencias al Estado Peruano, 2001-2011 24

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de pasajeros en el AIJCH....10
Gráfico N° 2: Estructura porcentual del tráfico de pasajeros en el AIJCH, según tipo de vuelo....11
Gráfico N° 3: Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCH, 2011....11
Gráfico N° 4: Tráfico de carga en el AIJCH, según tipo de vuelo....12
Gráfico N° 5: Tráfico de carga internacional en el AIJCH....13
Gráfico N° 6: Tráfico de aeronaves en el AIJCH....14
Gráfico N° 7: Indicadores comerciales en el AIJCH....18
Gráfico N° 8: Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2006-2011....20
Gráfico N° 9: Número de trabajadores....23

RESUMEN EJECUTIVO

i. El 14 de febrero de 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Lima Airport Partners S.R.L. suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, con una vigencia de 30 años, con la posibilidad de ser prorrogada por períodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años. Tal como se observa en el siguiente cuadro, la Concesión es de tipo auto-sostenible e involucra un compromiso de inversión de US$ 1 062 millones.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Accionistas de la Concesión	Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide: 70,01% International Finance Corporation (IFC): 19,99% Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales: 10%
Tipo de Concesión	Auto-sostenible
Factor de competencia	Mayor retribución al Estado
Inversión comprometida	US$ 1 062 millones (inc. IGV)
Inversión realizada al 2011	US$ 274,515 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	14 de febrero de 2001
Vigencia de la Concesión	30 años
Número de Adendas	5

ii. El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados, así como el factor de retribución y otros pagos a Organismos Públicos. Asimismo, a diciembre de 2011, se han suscrito cinco (5) Adendas al Contrato de Concesión: 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; y la quinta, el 25 de julio de 2011.[1]

iii. En el año 2011, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ganó, por tercera vez consecutiva, el galardón al Mejor Aeropuerto de Sudamérica, superando a otros terminales de la región en *The World Airport Awards*, premiación elaborada por la consultora inglesa *Skytrax Research*.

iv. En el año 2011, el total de pasajeros fue de 11,79 millones, creciendo en 14,73% respecto del año 2010. Los pasajeros de vuelos internacionales, que representan el 40,3% del total de pasajeros, se incrementaron en 11,5% y los de vuelos nacionales, que representan el 50,2%, en 15,4%. Los pasajeros en tránsito crecieron en 26,6%, representando el 9,5% del total de pasajeros.

v. De otro lado, la carga movilizada por el AIJCH (incluida la carga en tránsito) fue de 287 mil toneladas, creciendo en 5,5% respecto del 2010. La carga internacional creció en 4,4% y la nacional en 5,8%, representando el 83,3% y el 12% del total de carga movilizada, respectivamente.

[1] El resumen de las cláusulas del Contrato de Concesión y de las Adendas suscritas se encuentran en el Anexo N° 3.

vi. Igualmente, en el 2011 se registraron 135 mil movimientos de aeronaves, superior en 12,10% a la cifra registrada el año anterior. Las operaciones internacionales aumentaron en 15,38%, representando el 41,7%, mientras que las operaciones nacionales tuvieron un aumento de 9,88%, representando estas operaciones el 58,3%.

vii. Al 31 de diciembre de 2011, el monto de inversiones ejecutadas por el Concesionario suman US$ 235,30 millones, de los cuales US$ 216,52 millones correspondieron a gasto en capital y US$ 18,78 millones fueron destinados a gasto operacional.

viii. Los ingresos operativos de LAP durante el 2011 alcanzaron los US$ 203,16 millones, 17,3% más que el año anterior. Este incremento fue impulsado por el buen desempeño del tráfico de aeronaves, pasajeros y carga, los cuales generaron un incremento en los ingresos aeroportuarios de 14,2%, así como por el dinamismo observado en los ingresos comerciales, los cuales aumentaron en 27,6%, generando así una utilidad neta de US$ 28,126 millones, superior en 26,6% a la obtenida en el 2010.

ix. En cuanto a los ratios financieros obtenidos en 2011, con excepción de los ratios de liquidez, los demás observaron una mejora con relación al año anterior. Así, los ratios de rentabilidad se elevaron en 1 y 2 puntos porcentuales debido a las mayores utilidades, mientras que la rotación del activo se elevó de 0,62 en 2010 a 0,66 en 2011. Asimismo, el ratio de endeudamiento disminuyó casi 20 puntos porcentuales respecto del 2010.

x. Finalmente, en el 2011 LAP transfirió al Estado una retribución de US$ 81,81 millones (46.511% de sus ingresos brutos) y a CORPAC, US$ 26,51 millones (equivalente al 50% de los ingresos por aterrizaje y despegue, y 20% de los ingresos por TUUA Internacional). Asimismo, LAP entregó a OSITRAN US$ 2,03 millones por concepto de aporte por regulación, correspondiente al 1% de sus ingresos brutos.

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ: AÑO 2011

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, **el AIJCH**), fue suscrito el 14 de febrero de 2001, entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Lima Airport Partners S.R.L., por un periodo de 30 años (prorrogable hasta un plazo máximo de 60 años).

2. El compromiso de inversión total en mejoras de infraestructura está proyectado en US$ 1 062 millones. Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprende los ocho primeros años de la Concesión y un período remanente, que comprende los años restantes hasta el final de la Concesión.

3. De acuerdo a lo establecido por el Contrato de Concesión, el Concesionario deberá construir una segunda pista de aterrizaje, de tal manera que esta se encuentre lista para operar al final del decimocuarto año de vigencia de la Concesión o después de cinco años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario los terrenos destinados para la ampliación del AIJCH. Al respecto, aun queda pendiente de cumplimiento la obligación del Estado Peruano de culminar con la expropiación, el saneamiento físico y legal, y la entrega –en conjunto y en una sola oportunidad- de un área aproximada de 6,7 millones de metros cuadrados. Dicha entrega deberá producirse, a más tardar, en febrero de 2013.

4. El Contrato establece un esquema de tarifas máximas (*price caps*) para los principales servicios aeroportuarios, que son: (i) la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA), cobrada a los pasajeros de salida; (ii) las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento de aeronaves y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas; y iii) las tarifas para uso de instalaciones para carga aérea. Hasta el octavo año de la Concesión, estas tarifas eran ajustadas automáticamente según el cronograma estipulado en el Contrato de Concesión; mientras que a partir del periodo remanente, serán revisadas cada 5 años utilizando el mecanismo "RPI–X"[2].

5. Asimismo, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para el servicio de estacionamiento vehicular, las cuales son determinadas por OSITRAN. De igual manera, establece un nivel máximo y el mecanismo de reajuste para el cargo de acceso por almacenamiento y abastecimiento de combustible; y, en el caso de los servicios de rampa, oficinas operativas e instalaciones de mantenimiento, estos se encuentran bajo el Régimen de Acceso.

II. HECHOS DE IMPORTANCIA

Inclusión de la TUUA en el boleto aéreo

6. En enero de 2011 se puso en funcionamiento el nuevo sistema de recaudación de la TUUA. Los pasajeros que se embarcaron a partir de esa fecha, pagaron la TUUA con la compra de su boleto aéreo, mientras que LAP recauda la TUUA de las aerolíneas en función a la lectura de sus tarjetas de embarque.

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

7. Este nuevo sistema ha permitido agilizar el proceso de embarque para los pasajeros, quienes ya no tienen que hacer cola en el aeropuerto para pagar la TUUA, con la subsecuente reducción de los costos de parqueo de aeronaves y el uso de las mangas por parte de las aerolíneas.

El AIJCH y su posición en el mundo

8. El AIJCH ha sido elegido, por tercer año consecutivo, el Mejor Aeropuerto de América del Sur en el 2011 por *Skytrax Research*, una prestigiosa consultora de estudios de mercado especializada en temas aeroportuarios con sede en Londres, que desde 1999 realiza anualmente una rigurosa encuesta[3] vía internet durante ocho meses a 11,38 millones de pasajeros de 100 nacionalidades, y usuarios de por lo menos 240 terminales aéreos alrededor del mundo, a fin de escoger a los ganadores de *The World Airport Awards*.

9. El AIJCH superó al Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo, de Guayaquil en Ecuador, y al Aeropuerto Guarulhos de Sao Paulo, los cuales se ubicaron en el segundo y tercer lugar, respectivamente. Además de ganar el premio como Mejor Aeropuerto de América del Sur, el primer terminal aéreo del país obtuvo el premio a Mejor Personal de Aeropuerto en el 2011, galardón que también le fue otorgado en 2009 por *Skytrax Research*.

III. SERVICIOS PRESTADOS

10. En el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se realizan una serie de actividades ejecutadas por el propio Concesionario o por otros agentes económicos (intermediarios), que constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga. El siguiente cuadro muestra los principales servicios que se prestan en el terminal aéreo así como sus respectivos proveedores.

[3] Esta encuesta mide 39 criterios diferentes, entre ellos, el acceso al aeropuerto, la disponibilidad para el tránsito de pasajeros, la comodidad en el terminal, la ambientación y limpieza, los tiempos de espera y servicio en migraciones, la señalética del terminal, el manejo de equipaje, los controles de seguridad, la calidez y amabilidad del personal del aeropuerto, la facilidad para las conexiones, y la variedad de oferta de productos y servicios.

Cuadro N° 1
SERVICIOS PRESTADOS EN EL AIJCH

SERVICIO	PROVEEDOR	TIPO DE REGULACIÓN
Uso de aeropuerto	LAP	Regulación tarifaria
Aterrizaje / Despegue [1]	CORPAC y LAP	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	LAP	Regulación tarifaria
Puentes de abordaje	LAP	Regulación tarifaria
Uso de instalaciones de carga aérea	LAP	Regulación tarifaria
Rampa	Talma Menzies, Swissport[2] y Service Air Peunaville (ex Globe Ground)	Regulación por acceso
Atención de pasajeros y equipaje (alquiler de oficinas operativas y counters)	LAP	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves	Aeroinversiones, Seman Peru y Arsenal-Aeronaval	Regulación por acceso
Almacenamento y abastecimiento de combustible	Exxon-Mobil	Otro servicio regulado
Estacionamiento vehicular	LAP	Otro servicio regulado
Alquiler de locales comerciales	LAP	No regulado

1/ Los servicios son compartidos entre CORPAC (radio ayudas, comunicaciones y meteorología) y LAP (construcción, equipamiento y mantenimiento de la pista de aterrizaje)
2/ En diciembre de 2010, Talma adquirió el 51% de las acciones de Swissport.
Fuente: LAP

11. Para la provisión de estos servicios, es indispensable contar con la infraestructura adecuada que permita atender de manera oportuna la creciente demanda. Al respecto, el siguiente cuadro muestra las importantes mejoras que se han alcanzado en términos de infraestructura, luego de once años de concesión.

Cuadro N° 2
PRINCIPALES CIFRAS DE INFRAESTRUCTURA - AIJCH

	2001	2011
Area de terminal (m^2)	39 467	86 210
Area de plataforma (m^2)	165 000	317 588
Número de posiciones de estacionamiento de aeronaves	18	46
Número de puentes de abordaje	0	19
Número de fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales	3	6
Posiciones de Migraciones en Llegadas Internacionales	12	30
Posiciones de Migraciones en Salidas Internacionales	12	16
Perú Plaza (m^2)	No existía	3 846

Fuente: LAP - Memoria Anual 2011

IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

IV.1. Tráfico de pasajeros

12. A la fecha, el AIJCH continúa siendo el terminal aéreo de mayor importancia en la Red Aeroportuaria Nacional, concentrando el 61,6% del tráfico total de pasajeros durante el año 2011. Esta participación se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCH cubre más del 99% del tráfico de pasajeros.

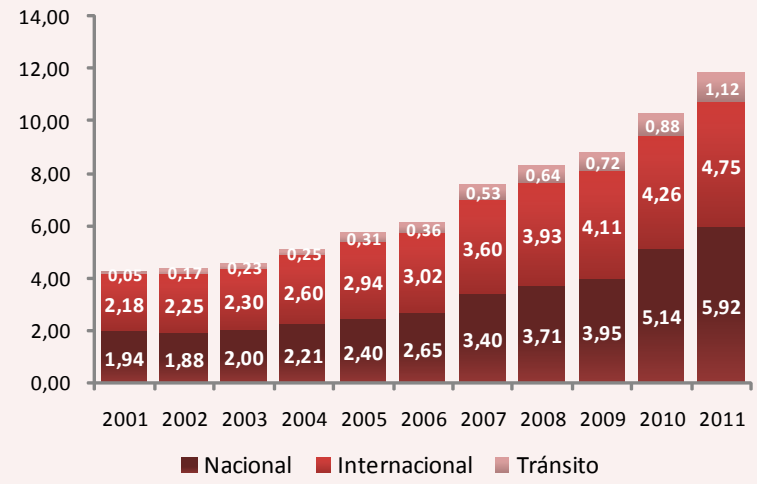
Cuadro N° 3
PARTICIPACIÓN DEL AIJCH EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL
(En porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nacional	42,0	43,0	43,6	44,0	44,0	44,3	45,3	45,1	45,9	46,8	47,2
Internacional	99,0	99,3	98,9	99,0	99,0	99,9	99,9	99,4	99,4	99,3	99,3
Total	**60,0**	**63,1**	**63,4**	**63,0**	**63,0**	**62,9**	**63,0**	**62,8**	**63,3**	**61,6**	**61,6**

Nota: No incluye pasajeros en tránsito.
Fuente: LAP, CORPAC, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú.

13. En el año 2011, el total de pasajeros fue de 11,79 millones, creciendo en 14,73% respecto del año anterior. Los pasajeros de vuelos internacionales se incrementaron en 11,5% y los de vuelos nacionales se incrementaron en 15,4%. Los pasajeros de transferencia crecieron en 26,6%.

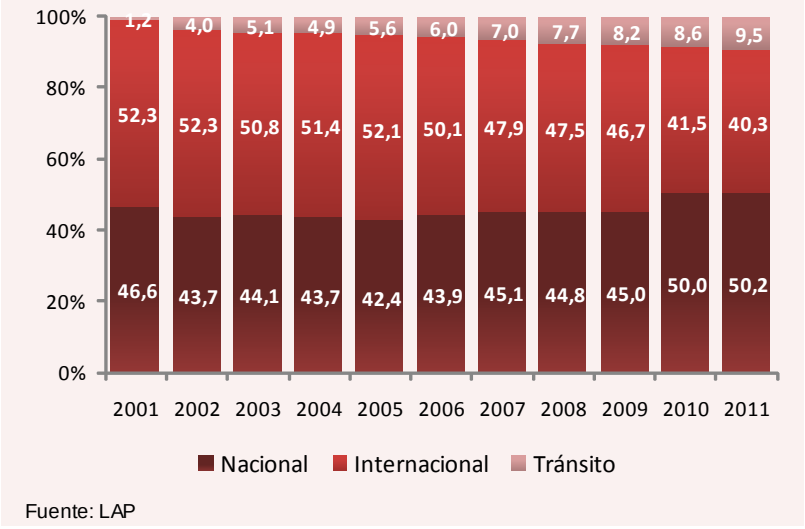
Gráfico N° 1
TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL AIJCH
(En millones de pasajeros)



Fuente: LAP

14. Cabe destacar que el flujo de pasajeros en vuelos internacionales ha ido perdiendo importancia relativa frente a los pasajeros de vuelos nacionales y de tránsito. En particular, estos últimos han ido elevando su participación en el tráfico total, debido a que la aerolínea centroamericana Taca y la chilena Lan han convertido a Lima en un centro de interconexión de pasajeros hacia otros destinos.

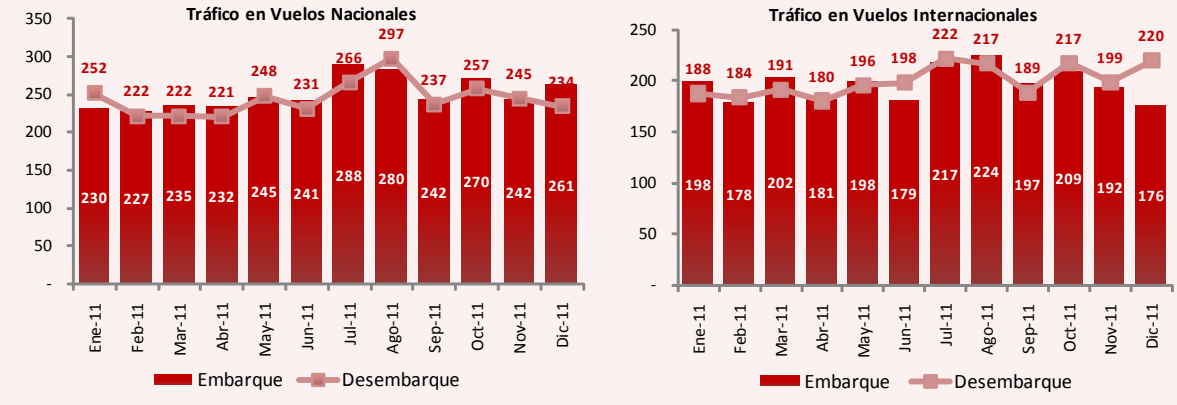
Gráfico N° 2
ESTRUCTURA PORCENTUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL AIJCH, SEGÚN TIPO DE VUELO



Fuente: LAP

15. Con relación a la estacionalidad del flujo de pasajeros a lo largo del 2011, se observa que en vuelos nacionales los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron en los meses de julio, agosto y octubre, propio de las fechas festivas como Fiestas Patrias y los feriados adyacentes a los fines de semana. Asimismo, en vuelos internacionales, se observa mayores niveles de embarque en los meses de julio, agosto y octubre; mientras que los meses de julio, agosto, octubre y diciembre registraron los mayores niveles de desembarque.

Gráfico N° 3
TRÁFICO MENSUAL DE PASAJEROS EN EL AIJCH, 2011
(En miles de pasajeros)



Fuente: LAP

IV.2. Tráfico de Carga

16. A pesar que el AIJCH es un terminal fundamentalmente dedicado al transporte de pasajeros, también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país; especialmente en el transporte internacional, en el que concentra casi el 100% de la carga movilizada.

Cuadro N° 4
PARTICIPACIÓN DEL AIJCH EN EL TRÁFICO DE CARGA DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL
(En porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nacional	29,70	35,30	43,60	44,70	44,60	45,55	46,71	49,48	49,58	51,67	51,84
Internacional	99,30	99,60	99,50	99,20	99,70	99,64	99,97	99,97	99,88	99,97	100,00
Total	**80,20**	**83,70**	**86,60**	**89,00**	**88,50**	**88,59**	**89,46**	**88,07**	**89,49**	**89,53**	**89,50**

Nota: No incluye carga en transferencia.
Fuente: CORPAC, LAP, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú

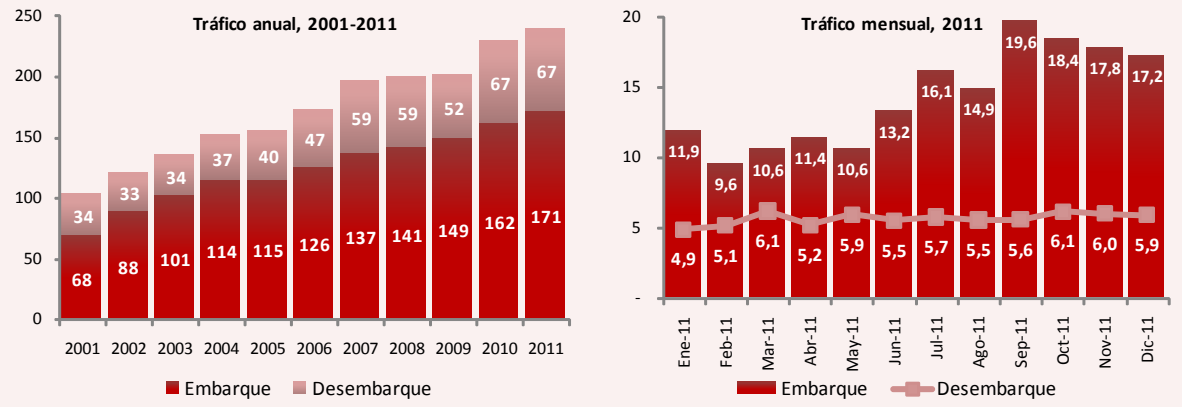
17. Al igual que en el tráfico de pasajeros, durante los once años de Concesión se ha venido observando un crecimiento sostenido en el tráfico de carga (con excepción del 2009, en que se sintieron los efectos de la crisis financiera internacional). Así, dicho crecimiento se ha producido a una tasa promedio anual de 9,63%. Cabe señalar que si bien la carga internacional representa la mayor proporción de la carga movilizada, esta se ha reducido de 90% en 2001 a 83% en 2011, generando espacio a la carga en tránsito, la cual en el último año representó el 4,7% del tráfico total de carga.

Gráfico N° 4
TRÁFICO DE CARGA EN EL AIJCH, SEGÚN TIPO DE VUELO
(En miles de TM)

Fuente: LAP

18. En el 2011, el total de carga movilizada por el AIJCH fue de 287 mil toneladas, creciendo en 5,5% respecto del año 2010. La carga internacional creció en 4,4% y la nacional en 5,8%. Durante ese año, el Perú exportó por vía aérea a través del AIJCH aproximadamente 171 mil toneladas, (el 71,7% del total de carga movilizada), lo que representó un incremento de 6,0% respecto del 2010. El principal producto exportado ha sido el espárrago verde, siendo los meses de mayor embarque de setiembre a diciembre.

Gráfico N° 5
TRÁFICO DE CARGA INTERNACIONAL EN EL AIJCH
(En miles de TM)



Nota: No incluye carga en tránsito.
Fuente: LAP

IV.3. Tráfico de aeronaves

19. A diferencia del tráfico de pasajeros y de carga, en términos de operaciones de aeronaves (aterrizaje o despegue), el AIJCH concentra menos de la mitad del total de operaciones de la Red Aeroportuaria Nacional. En particular, en vuelos nacionales, los terminales aéreos operados por Aeropuertos del Perú concentraron el 36% de las operaciones registradas en el 2011, los operados por CORPAC el 25%; y los operados por Aeropuertos Andinos del Perú el 10%.

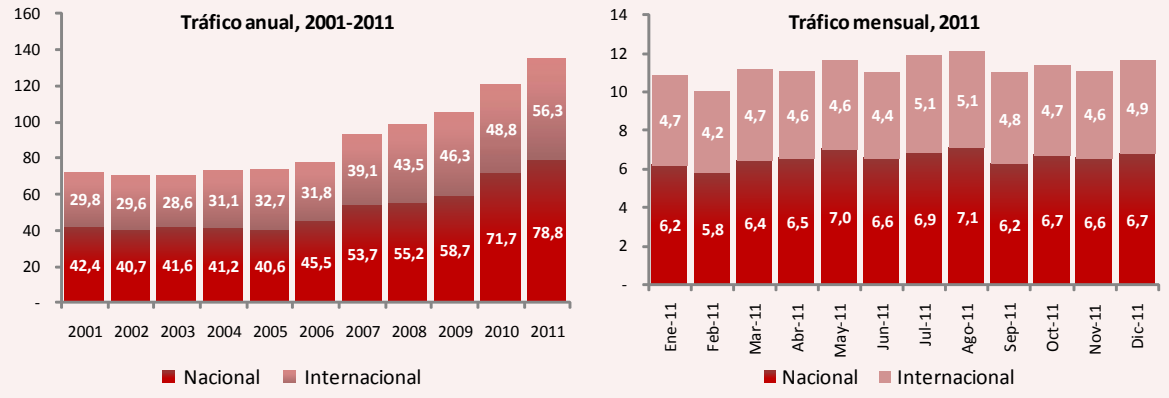
Cuadro N° 5
PARTICIPACIÓN DEL AIJCH EN LAS OPERACIONES DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL
(En porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Nacional	23,6	23,6	24,8	23,3	22,9	23,1	25,2	23,1	23,2	26,2	28,7
Internacional	95,1	95,6	96,0	96,5	97,5	97,9	98,1	97,5	97,6	97,3	97,5
Total	**34,2**	**34,6**	**24,8**	**34,6**	**34,7**	**33,7**	**39,0**	**34,8**	**35,0**	**37,2**	**40,7**

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

20. El número total de operaciones ha mostrado una marcada tendencia creciente desde el año 2007. Así, en el 2011 se registraron 135 mil operaciones de aeronaves, superior en 12,10% a la cifra registrada en el año 2010. Las operaciones internacionales aumentaron en 15,37%; mientras que las operaciones nacionales tuvieron un aumento de 9,88%.

Gráfico N° 6
TRÁFICO DE AERONAVES EN EL AIJCH
(En miles de operaciones)



Fuente: LAP

21. Este crecimiento responde, entre otras razones, a las actividades de mercadeo aeronáutico que LAP ha venido implementando desde el año 2003, con el objetivo de fortalecer la presencia del AIJCH como *hub* regional, incentivar el inicio de nuevas rutas y aumentar el número de frecuencias en rutas existentes.

22. De otro lado, el siguiente cuadro muestra el seguimiento del desempeño de las aerolíneas en cuanto a sus factores de ocupación.

Cuadro N° 6
FACTOR DE OCUPACIÓN DE AERONAVES EN EL AIJCH

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Internacional						
Salidas	72%	74%	75%	75%	76%	77%
Llegadas	72%	74%	76%	76%	77%	79%
Viaje completo	72%	74%	76%	76%	77%	78%
Nacional						
Salidas	65%	77%	75%	73%	76%	77%
Llegadas	67%	76%	75%	73%	77%	76%
Viaje completo	66%	76%	75%	73%	76%	76%

Fuente: LAP

V. EVOLUCIÓN DE TARIFAS

V.1. Tarifas reguladas

23. De acuerdo a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a determinar a su discreción las tarifas a ser cobradas por los servicios aeroportuarios (tarifa única por uso de aeropuerto - TUUA, aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves), siempre que dichos precios no excedan las tarifas máximas establecidas por el propio contrato para los ocho primeros años de Concesión. A partir del noveno año (2009), las tarifas reguladas se reajustan anualmente por inflación, en cumplimiento del mecanismo de precio tope "RPI–X"[4]. El factor de productividad, o factor X, es calculado por OSITRAN y permanece fijo por un periodo de cinco (5) años.

[4] El sistema RPI-X permite que las tarifas máximas aumenten de acuerdo a la tasa de inflación (RPI, por sus siglas en inglés), menos algún "factor X", que da cuenta de los aumentos de productividad en la empresa. Este último será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un periodo de cinco años.

24. Asimismo, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para los servicios de uso de instalaciones de carga aérea y puentes de embarque. En tal sentido, las Resoluciones de Consejo Directivo N° 046-2004-CD-OSITRAN y N° 003-2008-CD-OSITRAN establecieron que las tarifas por cada uno de estos servicios, respectivamente, también deberían revisarse mediante el mecanismo de precio tope "RPI-X".

25. En cumplimiento de lo señalado, en diciembre de 2009 se dio fin al primer procedimiento de revisión tarifaria del AIJCH, determinándose que el factor de productividad "X", vigente para el quinquenio 2009-2013, es de -0,61%. Asimismo, se determinó que este mecanismo de reajuste se aplique mediante tres canastas reguladas de servicios:

    - **Servicios a la aeronave:** aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, y uso de puentes de embarque.
    - **Servicios a la carga:** uso de instalaciones de carga aérea.
    - **Servicios a los pasajeros:** uso de aerostación nacional e internacional.

26. Así, el precio tope establecido debe cumplirse como un promedio ponderado (por los ingresos generados por cada servicio el año inmediatamente anterior) de las tarifas de cada una de estas tres canastas. Por consiguiente, se garantiza al Concesionario la flexibilidad para variar los precios dentro de cada canasta como considere pertinente, siempre que la variación anual del precio tope, durante el periodo 2009-2013, no supere la suma correspondiente a la inflación del consumidor de los EEUU y al factor de productividad.

27. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de las tarifas reguladas desde el inicio de la aplicación del mecanismo de reajuste RPI-X. Para mayor detalle sobre las tarifas máximas vigentes durante el año 2011, ver el Anexo N° 2.

Cuadro N° 7
EVOLUCIÓN DE TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO, 2009-2011

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	US$ (no inc. IGV)			Variación anual	
		2009	2010	2011	2010/2009	2011/2010
Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario						
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26,05	26,05	26,05	-	-
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,91	5,73	6,22	16,7%	8,6%
Aterrizaje / Despegue Internacional [1]						
Peso Máximo de Despegue						
Hasta 10 TM	Por operación	34,18	34,30	35,26	0,4%	2,8%
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	4,73	4,82	4,96	1,9%	2,9%
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	5,76	5,87	6,03	1,9%	2,7%
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	6,04	6,18	6,33	2,3%	2,4%
Más de 100 TM	Por tonelada	6,30	6,46	6,64	2,5%	2,8%
Aterrizaje / Despegue Nacional [2]						
Peso Máximo de Despegue						
Hasta 10 TM	Por operación	13,67	13,84	13,60	1,2%	-1,7%
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,89	1,94	1,98	2,6%	2,1%
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,30	2,42	2,40	5,2%	-0,8%
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2,42	2,48	2,57	2,5%	3,6%
Más de 100 TM	Por tonelada	2,47	2,55	2,61	3,2%	2,4%
Puentes de Embarque						
Primeros 45 minutos o fracción		67,95	69,00	69,07	1,5%	0,1%
Periodos de 15 minutos adicionales o fracción		22,65	23,00	23,03	1,5%	0,1%
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0,02	0,0205	0,0201	2,5%	-2,0%

1/ y 2/ Aterrizaje / Despegue nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas.
Aterrizaje / Despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas.
Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de Aterrizaje / Despegue (A/D).
Estacionamiento: 10% de la tarifa de A/D por las primeras 4 horas.
2,5% de la tarifa de A/D por hora o fracción adicional.
Fuente: Tarifarios de LAP 2009, 2010 y 2011

V.2. Cargos de acceso

28. Otro ámbito regulado por OSITRAN es el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario, que es considerada una facilidad esencial. Al respecto, mediante Resolución Nº 020-2006-CD-OSITRAN[5], se aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura (REA) del AIJCH presentado por LAP, donde se especifica la definición de servicios esenciales y se señala como tales a los siguientes servicios:

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros)
- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para las operaciones y *counters*)
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas
- Almacenamiento y abastecimiento de combustible

29. Así, el cargo de acceso de los primeros tres servicios ha sido determinado por OSITRAN mediante mandatos de acceso, de conformidad con lo establecido en el REMA. En el caso del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento. Dicho precio tope fue fijado en US$ 0,09 por galón (más IGV) durante los primeros cuatro

[5] Modificada por Resolución Nº 031-2006-CD-OSITRAN.

años de la Concesión; a partir del siguiente año, el Contrato establece que OSITRAN es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha tarifa cada tres años, de acuerdo al desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que *dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre*.[6]

30. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de los cargos de acceso.

Cuadro N° 8
EVOLUCIÓN DE LOS CARGOS DE ACCESO
(En US$, no incluye IGV)

1. Cargo de acceso para el servicio de rampa a terceros. Según Peso Máximo de Despegue - PMD

PMD	Unidad de cobro	Hasta 2006	2007-2011	Variación
Hasta 5,68 TM	Por operación	37,44	38,97	4,09%
Más de 5,68 hasta 33 TM	Por operación	40,85	42,51	4,06%
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	61,22	63,72	4,08%
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	70,26	73,12	4,07%
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	74,35	77,38	4,08%
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	89,87	93,53	4,07%
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	110,29	114,79	4,08%
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	114,38	119,04	4,07%
Más de 287 TM	Por operación	163,49	170,15	4,07%

2. Cargo de acceso para el autoservicio de rampa. Según Peso Máximo de Despegue - PMD

PMD	Unidad de cobro	03/08/2005 - 20/07/2011	2011	Variación
Hasta 5,68 TM	Por operación	6,29	6,55	4,13%
Más de 5,68 hasta 8,70 TM	Por operación	12,53	13,04	4,07%
Más de 8.70 hasta 33 TM	Por operación	34,45	35,86	4,09%
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	57,41	59,75	4,08%
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	62,63	65,19	4,09%
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	89,77	93,43	4,08%
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	168,06	174,92	4,08%
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	219,21	228,15	4,08%
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	334,03	347,66	4,08%
Más de 287 TM	Por operación	448,85	467,16	4,08%

3. Cargos de acceso de otros servicios

Concepto		Unidad de cobro	2007-2009	2010-2012	Variación
Alquiler de mostradores (Counters Check-in)		Por hora	1,02	1,65	61,76%
Alquiler de oficinas operativas terminadas		Por m2 / mes	32,11	32,09	-0,06%
Alquiler de oficinas operativas (área gris)		Por m2 / mes	12,50	21,13	69,04%
Mantenimiento preventivo de aeronaves	Almacén	Por m2 / mes	2,72	2,20	-19,12%
	Oficinas	Por m2 / mes	5,54	3,68	-33,57%
	Talleres	Por m2 / mes	2,84	2,30	-19,01%

4. Otros

Concepto	Unidad de cobro	2008-2010	2011-2013	Variación
Cargo por abastecimiento de combustible	Por galón	0,1077	0,1124	4,36%

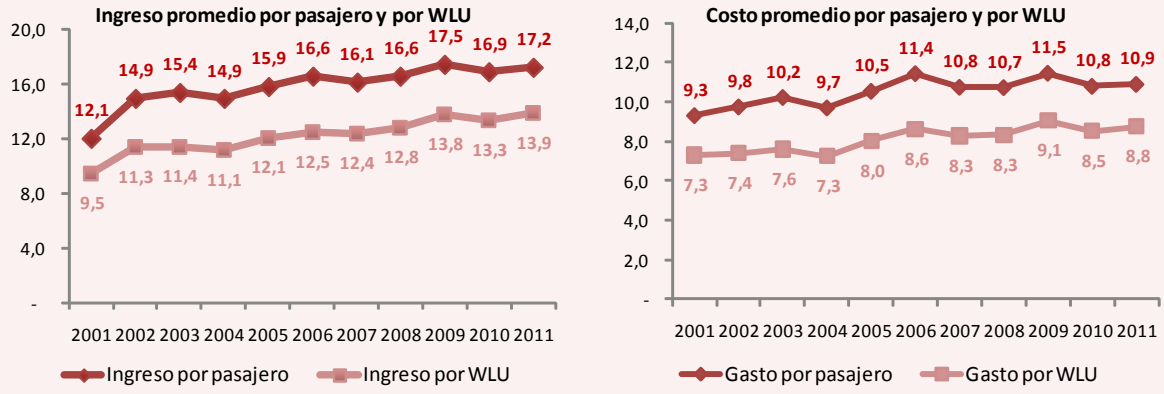
Fuente: Resoluciones de Consejo Directivo N° 026-2004-CD-OSITRAN, 041 al 047-2005-CD-OSITRAN, 005-2008-CD-OSITRAN, 021-2010-CD-OSITRAN y 031-2010-CD-OSITRAN, y Resolución de Gerencia General N° 019-2011-GG-OSITRAN.

[6] Al respecto, la Gerencia de Asesoría Legal, mediante Memorando N° 109-04-GAL-OSITRAN, señaló que el valor de la tarifa máxima por almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones debe mantenerse en valores constantes, por lo que sugirió la indexación como uno de los mecanismos posibles de mantener este valor en el tiempo. Así, para mantener coherencia con el ajuste de los precios de los servicios regulados que presta LAP, el Consejo Directivo de OSITRAN determinó que la tarifa de almacenaje y puesta a bordo de combustible sea ajustada por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América.

VI. INDICADORES COMERCIALES

31. En el año 2011, si bien se registró una mayor cantidad de pasajeros en el AIJCH, el nivel de ingresos operativos aumentó en mayor proporción, por lo que el ingreso promedio por pasajero se incrementó en 2,2% respecto del 2010, alcanzando la suma de US$ 17,2. De igual manera, el ingreso promedio por WLU[7] aumentó 4,0% con relación al año anterior, ubicándose en US$ 13,9.

Gráfico N° 7
INDICADORES COMERCIALES EN EL AIJCH
(En US$)



Fuente: LAP

32. Asimismo, el costo promedio por pasajero en 2011 fue de US$ 10,9, monto 0,9% superior al incurrido el año anterior; mientras que, el costo promedio por WLU se elevó en 2,7% a US$ 8,8. Estos incrementos son atribuibles al mayor nivel de gastos totales (sin considerar los gastos financieros), el cual se incrementó en 15,8% con respecto al año anterior.

VII. INVERSIONES

33. Las inversiones realizadas por el Concesionario pueden constituir parte de las mejoras comprometidas en el Contrato de Concesión, una vez que han sido reconocidas como tales por el Regulador. Dicho reconocimiento supone la verificación de que la inversión esté de acuerdo con lo ofrecido en la propuesta técnica del Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.

34. Las inversiones reconocidas por OSITRAN durante el periodo 2001-2011 sumaron US$ 274,515 millones, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

[7] Work Load Unit (WLU) es una medida de producto comúnmente usada en la industria aérea, la cual es definida como un pasajero ó 0,1 toneladas de carga.

Cuadro N° 9
INVERSIONES RECONOCIDAS EN EL AIJCH, AL 2011
(En US$)

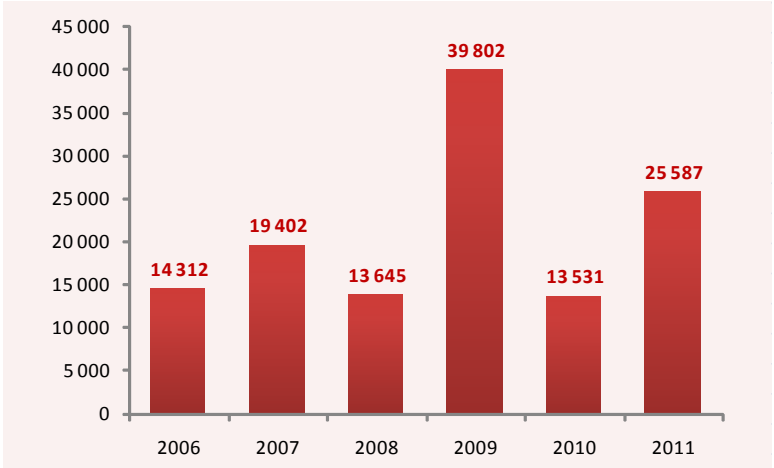
SUBPROYECTO	Importe
Movilización y preparación de la documentación estándar del proyecto	124 140
Plan Maestro	1 496 465
Gestión de la calidad y ambiental	43 203
Mejoras iniciales	3 872 615
Plataforma	29 073 272
Calle de salida rápida	2 644 520
Sistema de inspección y manejo de equipaje	9 296 611
Instalaciones de carga	3 559 791
Salvamento y extinción de incendios	3 010 037
Terminal	27 867 902
Mezzanine	-
Perú Plaza	13 918 374
Espigón	65 607 089
Puentes de embarque	14 452 079
Torre central	1 825 079
Instalaciones temporales	3 497 249
Hotel	536 517
Planta de combustible	255 667
Planta de energía	13 127 267
Planta de tratamiento de aguas residuales	3 690 574
Instalación de servicios de alimentos	70 346
Playa de estacionamiento	3 327 481
Paisajismo e irrigación	3 197 047
Cisterna de agua	1 000 840
Aire acondicionado	4 698 017
Interfase de sistemas eléctricos nuevos y existentes	5 810 638
Señalética	518 619
Cerco perimétrico	650
Mantenimiento e ingeniería	18 780 752
Subtotal	**235 302 841**
IGV	39 212 099
TOTAL	**274 514 940**

Fuente: Gerencia de Supervisión

35. Cabe señalar que sólo en el año 2011, el monto total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN ascendió a US$ 25,587 millones (incluido IGV), tal como se muestra en el Gráfico N° 8. Los principales proyectos ejecutados durante el año fueron:

- Re-capeo asfáltico de la pista 15/33 en toda su longitud.
- Re-capeo asfáltico de la calle de rodaje “A” en una longitud de 1 950 m.
- Paisajismo (en proceso).
- Ingeniería y construcción del cerco perimétrico en la cabecera norte.
- Migración (de análogo a digital) y ampliación del sistema de CCTV en el terminal.
- Habilitación de corredores y puertas de emergencia en la torre central.
- Mejoras en la señalización operacional del terminal.
- Diseño para la remodelación de la torre central.
- Otros trabajos LDI (LAP *Direct Investment*).

Gráfico N° 8
INVERSIONES RECONOCIDAS POR OSITRAN
(En miles de US$, incluye IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión

VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

36. En el año 2011, LAP obtuvo ingresos operativos por US$ 203,16 millones, de los cuales el 73% correspondieron a ingresos aeroportuarios y el 26% a ingresos comerciales. De los ingresos aeroportuarios, la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) fue la principal fuente de recaudación (54%), seguida de la tarifa por aterrizaje y despegue (19%).

Cuadro N° 10
COMPOSICIÓN DE LOS INGRESOS OPERATIVOS
(En miles de US$)

	2011	2010	VARIACIÓN
Aeroportuarios	**148 074**	**129 664**	**14,2%**
TUUA Nacional e Internacional	80 023	70 014	14,3%
Aterrizaje y Despegue	28 471	26 008	9,5%
Comisión por venta de combustible	18 389	15 743	16,8%
Puentes de abordaje de pasajeros	7 850	5 853	34,1%
Carga	5 985	5 572	7,4%
Rampa	5 005	4 384	14,2%
Estacionamiento de Aeronaves	2 231	1 970	13,2%
Inspecciones de Equipaje	120	120	0,0%
Comerciales	**52 889**	**41 454**	**27,6%**
Arrendamiento de locales comerciales	21 482	16 354	31,4%
Ingresos por concesión de:			
Duty Free	12 510	9 324	34,2%
Comidas y bebidas	5 171	4 083	26,6%
Transporte terrestre de pasajeros	1 449	1 093	32,6%
Estacionamiento vehicular	5 857	4 890	19,8%
Catering	2 561	2 203	16,3%
Otros	3 859	3 507	10,0%
Otros Ingresos operativos	**2 200**	**2 119**	**3,8%**
TOTAL INGRESOS DE OPERACIÓN	**203 163**	**173 237**	**17,3%**

Fuente: EEFF auditados - LAP

37. Los ingresos recaudados por LAP en el año 2011 representaron un incremento de 17,3% respecto del 2010, el cual estuvo impulsado por el buen desempeño del tráfico

de pasajeros y aeronaves (descrito en la sección IV. Evolución del Tráfico), así como por el dinamismo observado en los ingresos comerciales, los cuales se incrementaron en 27,6%. Sobre este último aspecto, durante el año 2011 LAP implementó una serie de estrategias para el desarrollo de negocios no aeronáuticos. Así, se llevaron a cabo una serie de concursos privados y negociaciones directas para cubrir tanto nuevas áreas como vencimientos de contratos, y se llevaron a cabo tres campañas (promoción de aniversario, promoción de Fiestas Patrias y promoción navideña) con la finalidad de incentivar el incremento de las transacciones y el valor del ticket promedio.

38. En cuanto a los resultados del ejercicio, LAP reportó en 2011 una utilidad operativa de US$ 48,02 millones y una utilidad neta de US$ 28,13 millones, cifras que representaron incrementos de 23,6% y 26,6%, respectivamente, con relación a lo alcanzado el año anterior. Dicho aumento de las utilidades se vio reflejado en el Patrimonio Neto, el cual mostró un incremento de 21,3% respecto del 2010.

Cuadro N° 11
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS
(En miles de US$)

	2011	2010	VARIACIÓN
Ingresos de operación	203 163	173 237	17,3%
Retribución al Estado Peruano	-81 807	-68 911	18,7%
Retribución a CORPAC	-26 512	-24 084	10,1%
Total ingresos netos	**94 844**	**80 242**	**18,2%**
Gastos Operativos	-37 688	-33 626	12,1%
Gastos Generales	-9 135	-7 760	17,7%
Total gastos	**-46 823**	**-41 386**	**13,1%**
Utilidad de Operación	**48 021**	**38 856**	**23,6%**
Gastos financieros	-15 116	-12 472	21,2%
Ingresos financieros	862	263	227,8%
Otros, neto	79	-702	-111,3%
Total otros gastos	**-14 175**	**-12 911**	**9,8%**
Utilidad antes del impuesto a la renta	**33 846**	**25 945**	30,5%
Impuesto a la renta	-5 720	-3 723	53,6%
UTILIDAD NETA	**28 126**	**22 222**	**26,6%**

Fuente: EEFF auditados - LAP

39. Asimismo, al 31 de diciembre de 2011, se observa un aumento de 23,1% en el Activo Corriente, principalmente, por un mayor saldo de efectivo. Por su parte, el Pasivo Corriente se elevó en 61,3% debido, principalmente, al mayor saldo de cuentas por pagar comerciales, de tributos y remuneraciones por pagar, así como de la parte corriente de deuda a largo plazo[8].

[8] A partir del 15 de setiembre de 2010, LAP tiene que pagar trimestralmente los intereses correspondientes a las Notas Globales que LAP emitió en julio de 2007.

Cuadro N° 12
BALANCE GENERAL
(En miles de US$)

ACTIVO	Al 31 de diciembre 2011	Al 31 de diciembre 2010	PASIVO Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre 2011	Al 31 de diciembre 2010
Activo corriente	**80 831**	**65 638**	**Pasivo corriente**	**52 012**	**32 241**
Efectivo y equivalente de efectivo	69 394	53 294	Cuentas por pagar comerciales	8 697	2 907
Cuentas por cobrar comerciales	5 597	6 743	Cuentas por pagar a OSITRAN y CORPAC	22 839	21 298
Otras cuentas por cobrar	1 759	1 556	Tributos, remuneraciones y otras cuentas por pagar	14 131	7 110
Existencias	1 121	897	Instrumentos financieros derivados	0	379
Gastos pagados por anticipado	2 960	3 148	Cuentas por pagar a empresas relacionadas	23	74
			Intereses por pagar	473	473
			Parte corriente de deuda a largo plazo	5 849	0
Activo no corriente	**227 988**	**212 292**	**Pasivo no corriente**	**161 665**	**167 260**
Equipos y unidades de transporte	2 550	2 950	Ingresos diferidos	5 252	5 350
Intangibles	209 205	199 868	Deuda a largo plazo	156 413	161 910
Impuesto a la renta diferido	16 233	9 474			
			Patrimonio Neto	**95 142**	**78 429**
			Capital	67 016	67 016
			Reserva de cobertura	0	-379
			Resultados acumulados	28 126	11 792
TOTAL ACTIVO	**308 819**	**277 930**	**TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO**	**308 819**	**277 930**

Fuente: EEFF auditados - LAP

40. El incremento del pasivo corriente mermó seriamente los ratios de liquidez obtenidos en 2011. No obstante, los demás ratios financieros han mejorado con relación al año anterior. Así, los ratios de rentabilidad se elevaron hasta en 2 puntos porcentuales, mientras que la rotación del activo aumentó de 0,62 en 2010 a 0,66 en 2011.

Cuadro N° 13
RATIOS FINANCIEROS

RATIO	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ratios de Liquidez											
Liquidez general	2,34	2,29	0,93	0,78	1,42	1,26	2,24	1,51	2,60	2,04	1,55
Prueba Ácida*	2,31	2,25	0,65	0,47	1,37	1,19	2,11	1,38	2,47	1,89	1,46
Ratios de Rentabilidad											
Margen operativo	0,15	0,17	0,17	0,18	0,17	0,15	0,18	0,20	0,20	0,22	0,24
Margen neto de utilidad	-0,03	0,09	0,12	0,12	0,09	0,06	0,02	0,10	0,10	0,13	0,14
Rentabilidad neta del patrimonio (ROE)	0,00	0,16	0,19	0,17	0,14	0,08	0,03	0,16	0,16	0,28	0,30
Rentabilidad de la inversión (ROA)	0,00	0,12	0,10	0,05	0,05	0,03	0,01	0,05	0,05	0,08	0,09
Ratios de Gestión											
Rotación del activo	1,10	1,30	0,81	0,46	0,49	0,49	0,53	0,53	0,54	0,62	0,66
Rotación del patrimonio	1,68	1,80	1,58	1,42	1,46	1,49	1,75	1,66	1,56	2,21	2,14
Ratios de Solvencia											
Endeudamiento	0,53	0,38	0,95	2,09	2,01	2,04	2,29	2,14	1,91	2,54	2,25

(*) Prueba Ácida = (Efectivo y equivalente de efectivo + Cuentas por cobrar comerciales + Existencias) / Pasivo Corriente
Fuente: LAP - Estados Financieros Auditados

41. Con respecto al ratio de endeudamiento, debe destacarse que si bien este disminuyó casi 20 puntos porcentuales respecto del 2010, el mismo se encuentra en 2,25, encontrándose el grueso de la financiación a largo plazo. Así, el ratio de endeudamiento a corto plazo se sitúa en 0,55.

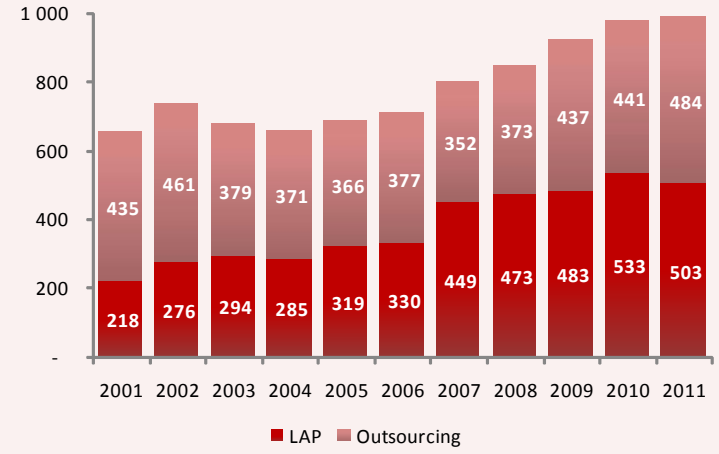
IX. DESEMPEÑO OPERATIVO

IX.1. Fuerza laboral

42. Según información del propio Concesionario, desde el inicio de la Concesión, se han generado 987 empleos entre puestos directos y externos. En el siguiente gráfico se puede observar cómo en los últimos años el nivel de empleo en el AIJCH ha ido en

aumento. Asimismo, se estima que existen más de 11 mil puestos de trabajo directos e indirectos generados tanto por LAP como por aerolíneas, entidades del Estado, usuarios intermedios, concesionarios comerciales, entre otros.

Gráfico N° 9
NÚMERO DE TRABAJADORES



Fuente: LAP - Memoria Anual 2011

X. TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO

43. De acuerdo al Contrato de Concesión, LAP debe transferir como Retribución al Estado Peruano el 46,511% de sus ingresos brutos, porcentaje ofertado por el Concesionario durante el proceso de licitación.[9] Cabe precisar que dicha retribución es distribuida entre PROINVERSIÓN, que recibe el 2% de la misma, y el Concedente, el cual hará uso de esos recursos para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH, necesarios para el desarrollo del mismo. Durante el año 2011, el Concesionario transfirió al Estado Peruano US$ 81,81 millones por concepto de Retribución al Estado.

44. Asimismo, LAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación. En 2011, dicho pago ascendió a US$ 2,03 millones, monto superior en 16,3% respecto del aporte del 2010.

45. Adicionalmente, LAP transfiere a CORPAC el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue en el AIJCH y el 20% de la TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales, en cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Colaboración Empresarial y Atribuciones de Obligaciones y Responsabilidades. El monto devengado en 2011 por dicha transferencia fue de US$ 26,51 millones.

[9] Sin perjuicio de ello, independientemente de los resultados de la gestión del Concesionario, el Contrato de Concesión establece una Retribución mínima anual de US$ 15 millones a partir del noveno año y durante el resto de la Concesión.

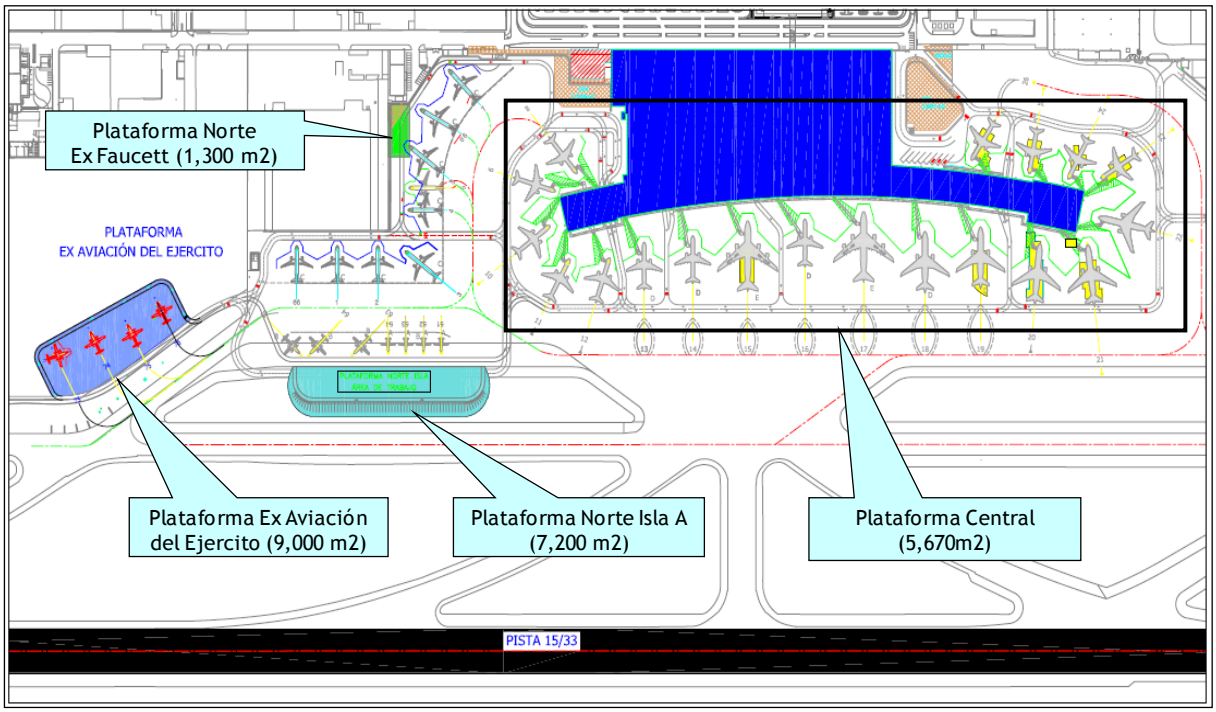
Cuadro N° 14
TRANSFERENCIAS AL ESTADO PERUANO
(En miles de US$)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Retribución al Estado (46,511%)	**19 156**	**24 543**	**26 559**	**28 506**	**34 362**	**38 751**	**47 311**	**54 038**	**60 760**	**68 911**	**81 807**
PROINVERSION	383	491	531	570	687	775	946	1 081	1 215	1 378	1 636
FONAFE[1]	18 773	12 148	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MTC	-	11 904	26 028	27 936	33 675	37 976	46 365	52 957	59 545	67 533	80 171
Transferencias a CORPAC	**9 344**	**10 933**	**11 658**	**12 889**	**14 985**	**16 292**	**18 749**	**20 497**	**22 013**	**24 083**	**26 512**
50% Aterrizaje y Despegue	5 265	6 092	6 168	6 751	8 090	8 696	9 597	10 463	11 419	12 823	14 236
20% TUUA Internacional	4 079	4 841	5 490	6 138	6 895	7 596	9 152	10 034	10 594	11 260	12 277
Aporte por Regulación (1%)	**492**	**644**	**691**	**774**	**912**	**998**	**1 202**	**1 373**	**1 543**	**1 747**	**2 032**
TOTAL PAGADO AL ESTADO	**28 992**	**36 120**	**38 908**	**42 169**	**50 259**	**56 041**	**67 262**	**75 908**	**84 316**	**94 741**	**110 351**

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

Fuente: Estados Financieros Auditados – LAP y Memoria Anual 2010

ANEXO 1
Mapa del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez



ANEXO 2
Tarifas máximas de los Servicios sujetos a Regulación Tarifaria
(En US$, no incluye IGV)

1. Tarifa Unica de Uso de Aeropuerto (TUUA)

Concepto	Unidad de cobro	Importe
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26,05
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	6,22

2. Vuelos Internacionales. Aterrizaje y Despegue (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue - PMD

PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno
Hasta 10 TM	Por operación	35,26	40,55	37,91
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	4,96	5,70	5,33
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	6,03	6,94	6,49
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	6,33	7,28	6,81
Más de 100 TM	Por tonelada	6,64	7,64	7,14

3. Vuelos Nacionales. Aterrizaje y Despegue (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue - PMD

PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno
Hasta 10 TM	Por operación	13,60	15,64	14,62
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,98	2,28	2,13
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,40	2,76	2,58
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2,57	2,95	2,76
Más de 100 TM	Por tonelada	2,61	3,00	2,81

4. Vuelos Internacionales. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue - PMD

PMD	4 primeras horas o fracción		Después de las 4 horas	
	Unidad de cobro	Importe	Unidad de cobro	Importe
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	3,526	Por hora o fracción	0,882
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,496	Por TM / hora o fracción	0,124
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,603	Por TM / hora o fracción	0,151
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,633	Por TM / hora o fracción	0,158
Más de 100 TM	Por tonelada	0,664	Por TM / hora o fracción	0,166

5. Vuelos Nacionales. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue - PMD

PMD	4 primeras horas o fracción		Después de las 4 horas	
	Unidad de cobro	Importe	Unidad de cobro	Importe
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	1,360	Por hora o fracción	0,340
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,198	Por TM / hora o fracción	0,050
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,240	Por TM / hora o fracción	0,060
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,257	Por TM / hora o fracción	0,064
Más de 100 TM	Por tonelada	0,261	Por TM / hora o fracción	0,065

6. Otros servicios

Concepto	Unidad de cobro		Importe
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo desde / hacia almacenes externos		0,0201
Uso de Puentes de Embarque	Primeros 45 minutos		69,07
	Cada 15 minutos adicionales o fracción		23,03
Playa de Estacionamiento Vehicular*	Por hora o fracción (en Nuevos Soles)	Vehículos livianos	S/. 4,50
		Vehículos pesados	Proporcional al uso del área del estacionamiento

Nota: Tarifas vigentes del 1 de enero al 31 de diciembre de 2011.
(*) Tarifa para vehículos livianos aprobada mediante Resolución N° 030-2010-CD, de fecha 20 de julio de 2010.
Fuente: Tarifario LAP 2011

ANEXO 3
Ficha de Contrato de Concesión

AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ

CONCESIONARIO: LIMA AIRPORT PARTNERS SRL

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incluyendo los bienes identificados en el Anexo 2 del Contrato y las áreas descritas en el Anexo 11.	Cláusula 1.8
2	Fecha de suscripción	14 de febrero de 2001	p. 81
3	Plazo de la concesión	30 años contados desde la fecha de Cierre del Contrato de Concesión. Prórroga: 10 años adicionales en tres ocasiones, sujeto a cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión. El Plazo máximo de la Concesión: 60 años	Cláusula 3.1 (p. 19) Cláusula 3.2 y 3.3 (p. 19-20) Cláusula 3.4 (p. 20)
4	Adendas	Fecha de suscripción: • Adenda 1 : 06 de abril de 2001 Modificación de los numerales 5.20, 15.2.7, 15.2.8, 15.7.3.8, 17.4, 21.4, 24.7 y 26.2. • Adenda 2 : 25 de julio de 2001 Modificación de los numerales 1.1, 13.1.3, 13.3, 13.4, 15.1.4, 15.5, 21.1 y 21.3. • Adenda 3 : 30 de setiembre de 2002 Modificación de los numerales 1.26, 5.5, 5.19, 5.23, 10.2, 15.2.1, 15.2.3, 15.2.4, 15.2.5, 15.4, 15.7.2.1, 24.1, numeral 2 del apéndice 2 del anexo 3, numeral 2.3 del anexo 5, numeral 2.4 del anexo 9, numerales 1, 2, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14 y 15 del anexo 10 y el numeral 2 del anexo 11. Adición del numeral 5.7.3, numeral 16 y 17 del anexo 10 y numeral 4 del anexo 14. • Adenda 4 : 30 de junio de 2003 Modificación de los numerales 1.15, 1.36, 1.60, 2.6.3, 5.6.2.1, 5.8, 5.23, 9.2, 12.1, 12.3, 13.2, 13.4, 15.2.1, 15.2.3, 15.5, 15.6, 15.7, 17.3, 17.4, 24.5, 24.7, 26.2, numerales 2, 5 y 7 del anexo 10, numeral 2 del anexo 11 y numeral 1.27 del anexo 14. Adición de los numerales 10.3, 13.1.5, 15.2.7, 15.2.9, 15.8.3, 17.9, 20.10 y 20.11. • Adenda 5: 25 de julio de 2011. Modificación del Anexo 11, Plano 15 del Anexo 20, Apéndice 1 del Anexo 2, Apéndice 1 del Anexo 1 y los Planos 3 y 4 del Anexo 20.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5
5	Factor de competencia	Mayor retribución al Estado.	Bases de Concurso
6	Capital mínimo	US $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
7	Garantías a favor del concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento por US $ 30 millones, reducible en proporción directa a la inversión efectuada en Mejoras Obligatorias por el Concesionario, hasta alcanzar la suma mínima de US $10 millones.	Cláusula 10.1

AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ
CONCESIONARIO: LIMA AIRPORT PARTNERS SRL

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	Garantías a favor del concesionario	No se precisa.	
9	Compromisos de inversión	A los 36 meses: US $ 25 millones. A los 42 meses: US $ 80 millones. Al año 4: US $ 110 millones. Al año 8: Completar inversiones denominadas Mejoras Obligatorias. A partir del 9 hasta los 30: Inversiones Eventuales. Año 14: Segunda pista de aterrizaje. Compromiso de inversión total US$ 1,061.52 millones (referencial, incluye IGV).	Cláusula 5.6 Addenda 4
10	Solución de controversia	• Negociación • Controversias Técnicas se someterán a peritaje (Addenda 4) • Controversias No técnicas que involucren monto mayor a US $5 millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho. • Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a US $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.
11	Penalidades	• El incumplimiento de los compromisos de inversión mínima para mejoras obligatorias, es penalizado con el pago del 30% del monto dejado de invertir para esos períodos sin perjuicio de la aplicación de la penalidad de la cláusula 5.8. • En caso de no efectuar Mejoras Obligatorias o Complementarias durante el período inicial y el periodo remanente, el Concesionario pagará el equivalente al 100% del monto requerido para realizar las mejoras pendientes dividido por el número de días calendario del período inicial y remanente, respectivamente.	Cláusula 5.6.1.1 Cláusula 5.8.
12	Causales de caducidad	• Vencimiento de la vigencia de la Concesión • Incumplimiento del Concesionario • Incumplimiento del Concedente • Resolución opcional por el Concedente • Fuerza Mayor • Destrucción total del aeropuerto • Acuerdo entre las partes	Cláusula 14 Cláusula 15.1.1 y 15.2 Cláusula 15.1.2 y 15.5 Cláusula 15.1.3 y 15.6 Cláusula 15.1.4 Addenda 2 Cláusula 15.1.5 Cláusula 15.1.6
13	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 Addenda 4
14	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)

AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ
CONCESIONARIO: LIMA AIRPORT PARTNERS SRL

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
15	Pólizas de seguros	• De responsabilidad de trabajadores y empleadores. • De Responsabilidad y de Propiedad • Seguro que cubra costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. • Responsabilidad Civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. • Responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes y responsabilidad pública.	Cláusula 20.1 (p.67) Cláusula 20.2 (p.67) Cláusula 20.2.1 (p 67) Cláusula 20.2.2 (p 67) Cláusula 20.2.3 (p 68)
16	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
17	Estándares de servicio	Periodo Inicial (0 - 8) • Pistas de A/D con capacidad de manejo de 33 naves comerciales en hora punta. • Segunda Pista 15R 33L: 3480 m, 45 m • Total de salidas y llegadas en un día punta:347 • Total de salidas y llegas en hora punta:26 • 19 posiciones de contacto al año 8 • Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 7.2 millones PAX/año 8 • Hora punta combinada 2789 PAX • IATA B, GSE E y CAT 9 • Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(2); B767,DC10 y A300, 4 en total; y B737,MD80 y A320, 10 en total • Tipo de nave para vuelo doméstico: B737,MD80 Y A320, en total 14. Periodo Remanente (9 - 30) • Pistas de A/D con capacidad de manejo de 74 naves comerciales en hora punta y 151 mil operaciones/año 30 • Total de salidas y llegadas en un día punta:585 • Total de salidas y llegadas en hora punta:45 • 56 posiciones de contacto al año 30. • Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 18.4 millones PAX/año 30 • Hora punta combinada 6016 PAX • GSE E y CAT 9. • Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16 en total • Tipo de nave para vuelo doméstico: B737,MD80 Y A320, en total 28.	Anexo 14

AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ
CONCESIONARIO: LIMA AIRPORT PARTNERS SRL

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Tarifas	• TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves nacionales e internacionales están fijados en el Contrato de Concesión, hasta el octavo año. • Cargo adicional de 15% por servicios nocturnos en aterrizaje y despegue (A/D). • Vuelos de prueba: 25% de tarifa de A/D. • Tarifa por uso de instalaciones a la carga: fijado hasta el año 2002, a partir del cual se ajusta por OSITRAN anualmente. • Tarifa por uso de puentes de embarque, fijado por OSITRAN en 2005. Revisada posteriormente. • Tarifa por servicio de estacionamiento vehicular (promedio simple de una muestra definida por OSITRAN).	Anexo 5, Apend. 1 y 2 RN. 004-05-CD-OSITRAN RN. 010-05-CD-OSITRAN RN. 053-05-CD-OSITRAN RN. 073-05-CD-OSITRAN RN. 064-2008-CD-OSITRAN RN. 007-2009-CD-OSITRAN RN. 047-2009-CD-OSITRAN
19	Revisión de tarifas	A partir del noveno año de vigencia de concesión, para el reajuste de las tarifas de servicios bajo regulación tarifaria (TUUA, mangas, estacionamiento, infraestructura y servicios relacionados al transporte de carga, y de aterrizaje/despegue nacional e internacional) se aplicará la fórmula RPI – X. La revisión se realizará cada cinco años. En el año 2008, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el factor de productividad a ser aplicado a los servicios regulados para el periodo 2009-2013.	Anexo 5, apéndice 2 RN. 64-2008-CD-OSITRAN RN. 007, 047-2009-CD-OSITRAN
20	Retribución al Estado	El consorcio ganador ofreció 46.511% de los ingresos brutos de la Concesión.	Cláusula 1.48 y Cláusula 4.1