



2016-I

INFORME DE GESTIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ



GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN



ÍNDICE

Resumen Ejecutivo

- I. **Aspecto Generales de la Infraestructura Concesionada**
 - 1.1. Características generales.
- II. **Datos operativos de los aeropuertos supervisados**
 - 2.1. Tráfico de Aeronaves.
 - 2.2. Tráfico de Pasajeros.
 - 2.3. Tráfico de Carga.
 - 2.4. Ingresos No Regulados.
- III. **Cumplimiento de Plan de Anual de Supervisión, 1T-2016**
- IV. **Acceso a la Infraestructura**
 - 4.1. Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso
- V. **Inversiones Reconocidas**
- VI. **Transferencia al sector público – 1T 2016**
- VII. **Aporte por Regulación**
- VIII. **Atención de Reclamos**

Resumen Ejecutivo

El 14 de febrero de 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), con una vigencia de 30 años, con la posibilidad de ser prorrogado por períodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años¹.

El siguiente cuadro se muestra los principales datos de la Concesión:

Cuadro N° 1 DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Lima Airport Partners S.R.L.
Accionistas de la Concesión	Fraport Frankfurt Airport Services Worldwide 70.01%
	International Finance Corporation (IFC) 19.99%
	Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI S.A. 10.00%
Tipo de concesión	Autosostenible
Factor de competencia	Mayor Retribución al Estado
Inversión comprometida	1,061.5 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al marzo 2016	325.1 millones (inc. IGV)
Inicio de la concesión	14 de febrero de 2001
Vigencia de la concesión	30 años
Adendas*	6

*La primera, celebrada el 06 de abril de 2001, la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de setiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2001 y la sexta el 08 de marzo de 2013.

Fuente: Lima Airport Partners S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Regulación

¹ De acuerdo a la cláusula 3 del Contrato de Concesión, se establece lo siguiente:

3.1 Vigencia de la Concesión. Salvo que la Concesión se resuelva anticipadamente o se prorrogue de conformidad con lo previsto en el presente Contrato, el período de vigencia por el cual se otorga la Concesión es de treinta (30) años, contados a partir de la Fecha de Cierre.

3.2 Prórroga de la Vigencia de la Concesión. El Concesionario, mediante aviso por escrito cursado al Concedente antes del inicio del año vigésimo séptimo de Vigencia de la Concesión, podrá optar por la prórroga de la Vigencia de la Concesión por diez (10) años adicionales, contados a partir del vencimiento del plazo de treinta (30) años.

3.4 Plazo Máximo de la Vigencia. En ningún caso el plazo de la Concesión, sumado al plazo de cualquier prórroga o prórrogas de la Concesión, podrá exceder un plazo máximo de sesenta (60) años”.

Informe de Gestión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

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, hasta el mes de diciembre de 2014, se han suscrito seis (06) adendas al Contrato de Concesión².

Cabe mencionar que, de acuerdo a lo establecido en la sexta adenda, el Estado Peruano estaba obligado a entregar a LAP el 100% de los terrenos necesarios para la ampliación del aeropuerto al 31 de diciembre de 2015; no obstante, no se ha cumplido con ello. En vista de ello, se viene negociando una séptima adenda, a fin de establecer un nuevo plazo para la entrega de los terrenos.

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

² La primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; la cuarta, el 30 de junio de 2003; la quinta, el 25 de julio de 2011 y la sexta el 8 de marzo del 2013.

I. Aspectos generales de la Infraestructura Concesionada

1.1 Características generales

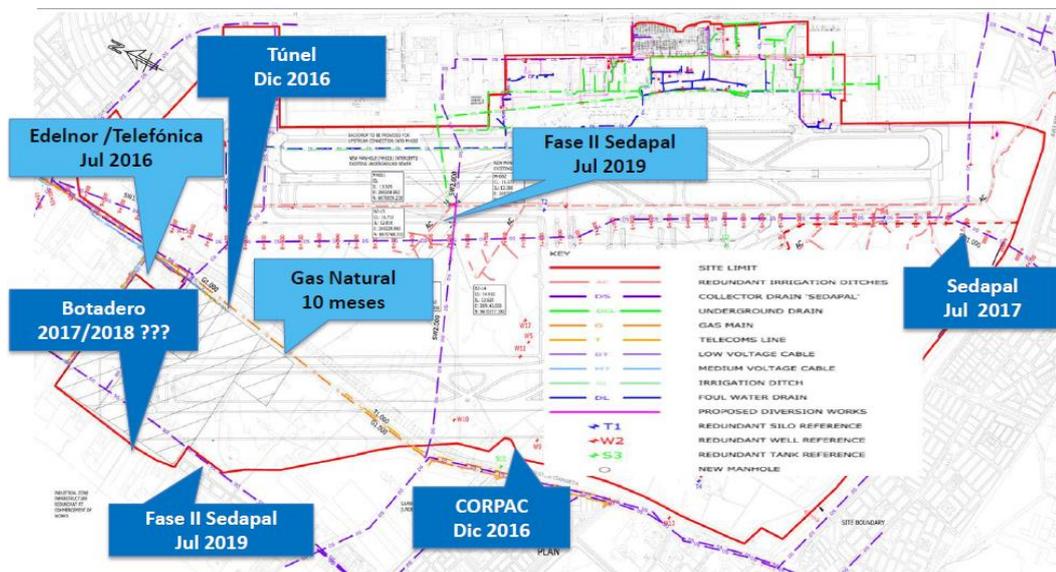
1. El 14 de febrero de 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones³ (el Concedente o MTC), suscribió con Lima Airport Partners S.R.L. (el Concesionario o LAP), el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión).
2. Dicho contrato establecía que el área requerida para la ampliación del Aeropuerto sería entregada al Concesionario por el Concedente, dentro del plazo máximo de **4 años** contados a partir de la Fecha de Cierre (14 de febrero de 2001).

A la fecha se han firmado 6 adendas:

- Adenda N° 1 (06.04.2001): Se modifican aspectos operativos, entre otros.
 - Adenda N° 2 (25.07.2001): Se modifican cláusulas de acreedores permitidos, garantías, entre otros.
 - Adenda N° 3 (30.09.2002): Se fija fecha de entrega de terrenos en 5 años desde la fecha de cierre, entre otras modificaciones.
 - Adenda N° 4 (30.06.2003): Se fija obligación de entrega de terrenos en 8 años desde fecha de cierre, en tanto que opera caducidad de la concesión por la falta de entrega de terrenos a los 12 años desde la fecha de cierre, entre otras modificaciones.
 - Adenda N° 5 (25.07.2011) Se reduce el área real de la concesión y por tanto, se reduce las áreas materia de expropiación.
 - Adenda N° 6 (08.03.2013): Se establece como fecha máxima para la entrega de los terrenos el 31 de diciembre de 2015, entre otras modificaciones.
3. Cabe señalar, que está pendiente la entrega del 46.64% de las áreas de terreno requeridas para la Ampliación del AIJC, cuya fecha máxima de entrega fue el 31/12/2015, en concordancia a la Adenda 6 del Contrato de Concesión ; no obstante, no se ha cumplido con ello. En vista de ello, se viene negociando una séptima adenda, a fin de establecer un nuevo plazo para la entrega de los terrenos.

³ En ese momento, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

Ilustración N° 1
ESTATUS LIBERACIÓN DE INTERFERENCIAS



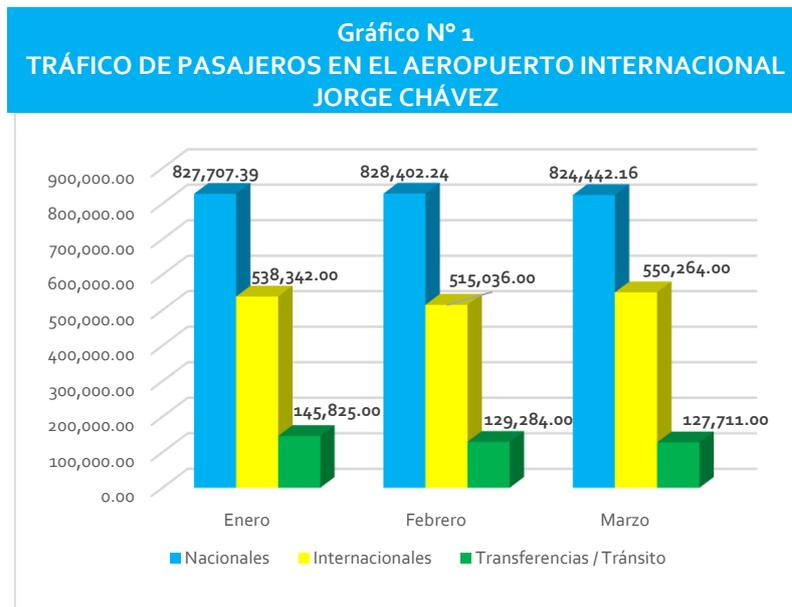
Fuente: Lima Airport Partners S.R.L.
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Regulación

4. Al respecto, con el objeto de facilitar el cumplimiento de la obligación del Estado Peruano de entregar las áreas de terreno destinadas a la ampliación del AIJC y viabilizar las inversiones en Mejoras, se viene tomando acciones para la Adenda 7 del Contrato de Concesión. Culminado la Entrega Total de Terrenos requerida para la Ampliación del AIJC, el Concesionario 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 cinco años desde la entrega total.
5. El periodo de vigencia de la concesión es de 30 años. Dicho plazo podrá ser prorrogado por periodos de 10 años adicionales, conforme a los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión, y no podrá exceder el plazo máximo de 60 años.
6. Respecto al compromiso de inversión total en mejoras de infraestructura está proyectado en USD 1,062 millones, el cual se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial (que abarca los primeros ocho años de la Concesión) y un período remanente, que comprende los años restantes hasta el final de la Concesión. En esta última etapa, el Concesionario deberá construir una segunda pista de aterrizaje, la cual debe estar lista para operar en un plazo de cinco años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario la totalidad del área requerida para la ampliación del AIJCH.

II. Datos operativos de los aeropuertos supervisados

2.1 Tráfico de Pasajeros

7. En el primer trimestre del año 2016, el Concesionario atendió un total de 4,49 millones de pasajeros hicieron uso del aeropuerto, lo que representó un incremento de 11.57% respecto al primer trimestre del año anterior. De este total, el mayor crecimiento se dio para los pasajeros de vuelos nacionales, que aumentaron un 14.12% respecto al primer trimestre del año anterior. Los pasajeros de vuelos internacionales se incrementaron en 9.38% mientras que los pasajeros en tránsito lo hicieron en un 4.93%.

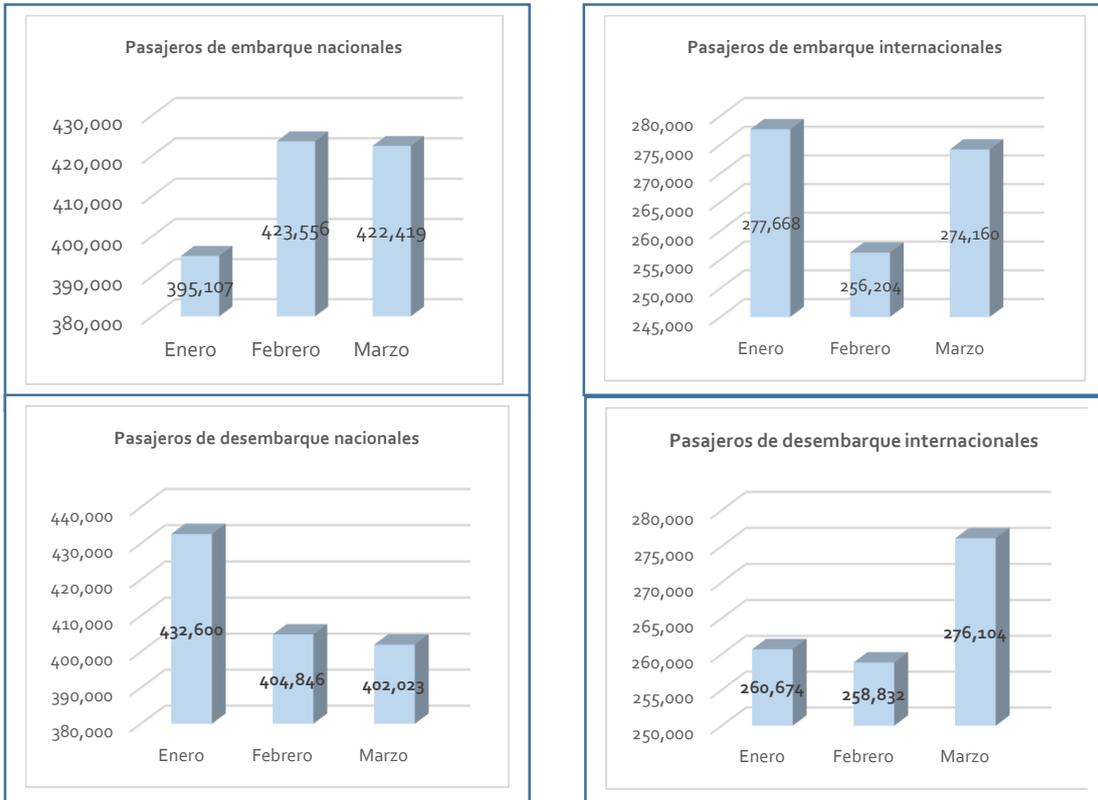


Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

8. Considerando el comportamiento del tráfico de mensual de pasajeros para el primer trimestre del año 2016, se puede observar que el mes de febrero es el mes con el mayor flujo de pasajeros nacionales y de transferencia/transito, mientras que el mes de marzo es el mes con el mayor flujo de pasajeros internacionales.
9. En el caso del desembarque de pasajeros nacionales y embarque de pasajeros internacionales, el mayor tráfico se dio en el mes de enero, tal como se observa en la siguiente gráfica.

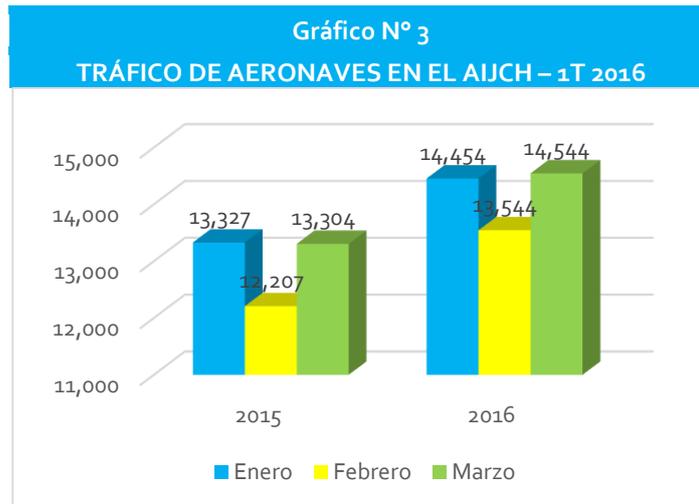
Gráfico N° 2
TRÁFICO MENSUAL DE PASAJEROS EN EL AIJCH, 1T-2016



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

2.2 Tráfico de Aeronaves

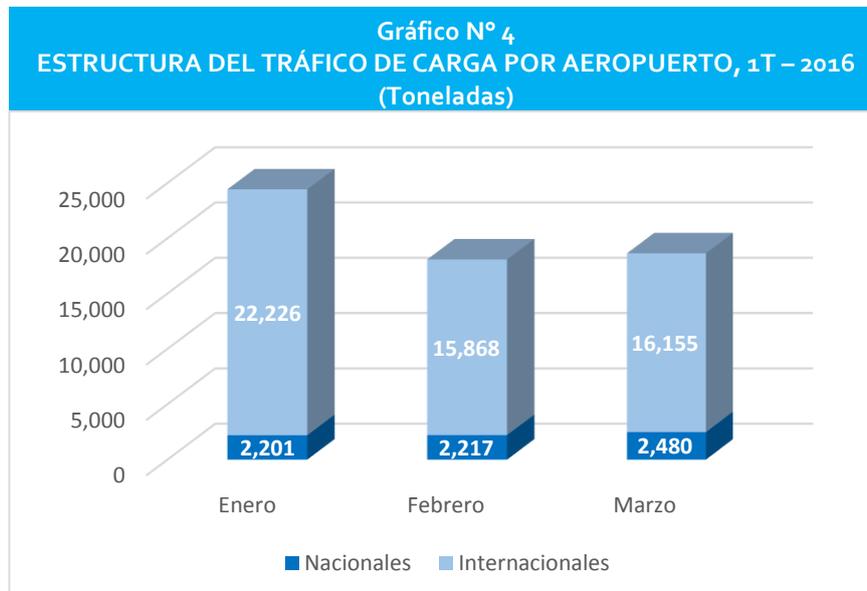
- En el primer trimestre de 2016, el Concesionario atendió 42,542 movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando un crecimiento de 9.54% con respecto al primer trimestre del año anterior. Cabe precisar, que durante el primer trimestre de 2016, el aeropuerto en concesión atiende vuelo nacionales con un 60.06% del total de operaciones. Las operaciones nacionales se incrementaron 12.84%; mientras que las operaciones internacionales tuvieron un aumento de 4.92% respecto al primer trimestre del año anterior.



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

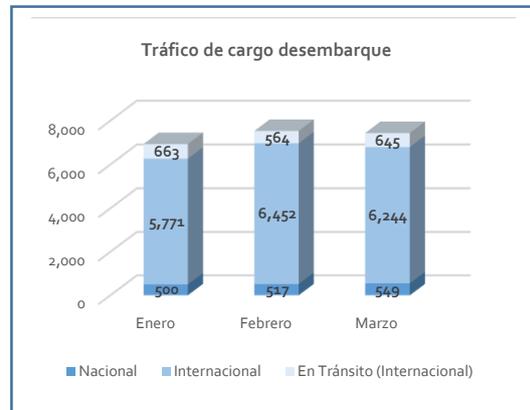
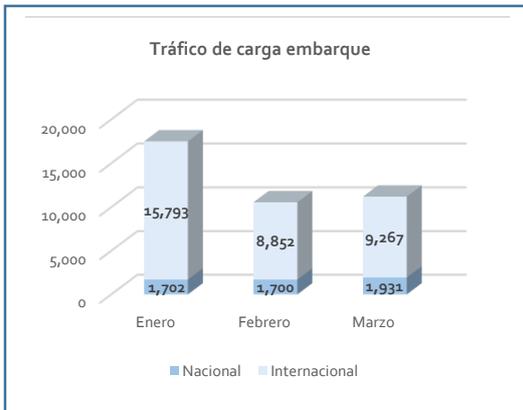
2.3 Tráfico de Carga

11. Durante el primer trimestre de 2016, se movilizó por el AIJCH un total de 61 148 toneladas, lo que representó una disminución de 5.50% respecto del año anterior. En cuanto al origen/destino de carga, la carga nacional creció en 4.66% mientras que la internacional se redujo en un 6.66%. Durante el primer trimestre de 2016, el Perú exportó por vía aérea a través del AIJCH aproximadamente 54 249 toneladas (88.71% del total de carga movilizada), lo que representó una disminución del 4% respecto al primer trimestre del año anterior.



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Gráfico N° 5
TRÁFICO DE MENSUAL DE CARGA EN EL AIJCH
(en toneladas)

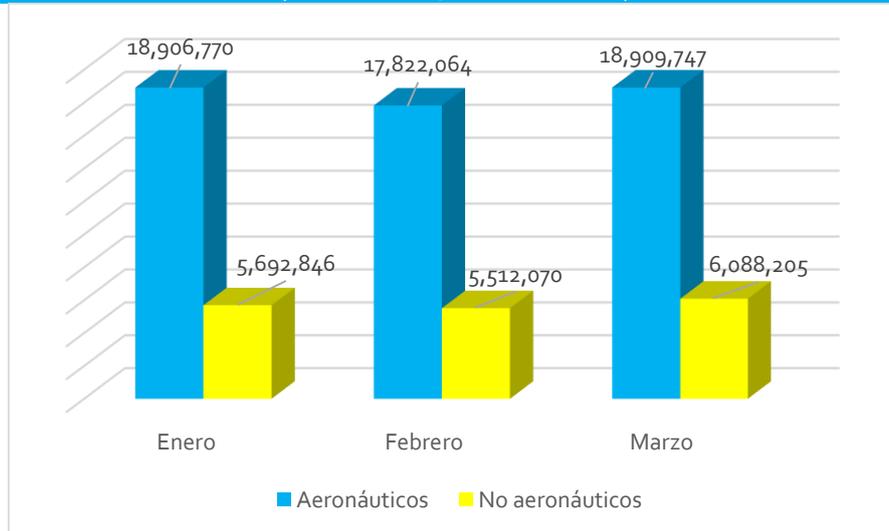


Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

2.4 Ingresos No Regulados

- Durante el primer trimestre de 2016, los servicios por ingresos no aeronáuticos en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez concentran el 23.71% del total de los ingresos percibidos por el Concesionario.

Gráfico N° 6
INGRESOS NO REGULADOS – 1T 2016
(En miles de S/. sin incluir IGV)



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

13. De acuerdo al Plan de Negocios 2016, el Concesionario tiene como objetivos generales, lo siguiente:
- Realizar negociaciones para los contratos que vencen durante el 2016.
 - Identificar nuevos espacios con el fin de incrementar la oferta comercial del aeropuerto a través de ingresos de nuevas marcas y/o conceptos.
 - Satisfacer la demanda del pasajero y usuario del aeropuerto mediante la búsqueda de nuevas opciones de marcas o negocios comerciales.

III. **C**umplimiento de Plan de Anual de Supervisión, 1T-2016

14. De acuerdo al Plan Anual de Supervisión de 2016⁴, respecto a la entidad prestadora Lima Airport Partners S.R.L. se programaron 39 actividades de supervisión en materia aeroportuaria, de las cuales el 41.02% corresponde a la modalidad de inspección (supervisión en sus propias instalaciones o en la infraestructura que administre el Concesionario), el 58.98% corresponde a la modalidad de supervisión de gabinete.
15. Al primer trimestre de 2016, se programaron 12 actividades de supervisión en materia aeroportuaria. En el siguiente cuadro, se detalla las materias en las cuales se realizaron las actividades de supervisión:

Cuadro N° 2 ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN – 1T 2016				
Materia	Económico Comercial / Administrativo- Financiero	Inversiones	Operaciones/ Ambiental	Total
Inspecciones	01	---	03	04
Supervisión de Gabinete	04	01	03	08
Total	05	01	06	12

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

16. Cabe señalar, que se han cumplido en un 100% el total de las actividades programadas en el primer trimestre, es decir, de 12 actividades de supervisión en materia aeroportuaria.

IV. **A**cceso a la Infraestructura

4.1 Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso

17. OSITRAN también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario, que es considerada una facilidad esencial. Al respecto, mediante Resolución N° 020-2006-CD-OSITRAN¹⁹, se aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura (REA) del AIJCH presentado por LAP, donde

⁴ Mediante Resolución de Gerencia General N° 173-2015-GG-OSITRAN se aprobó el Plan Anual de Supervisión de OSITRAN 2016.

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 para las operaciones y counters).
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.
- Almacenamiento y abastecimiento de combustible.

18. 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 USD 0,09 por galón (más IGV) durante los primeros cuatro años de la Concesión; a partir del siguiente año, el Contrato establece que OSITRAN es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha tarifa cada tres años, de acuerdo al desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que "dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre.
19. Durante el primer trimestre de 2016, el concesionario Lima Airport Partners S.R.L. remitió al OSITRAN dos (02) proyectos de contrato de acceso, N° 40000257 con la empresa Compañía Panameña de Aviación S.A. y del Contrato de Acceso N° 40000466 con la empresa Sky Airline Perú S.R.L., correspondientes al Servicio Esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado), tal como se detalla a continuación:

Cuadro N° 3 PROYECTOS DE CONTRATO DE ACCESO – 1T-2016			
Usuario Intermedio	N° de Contrato	Servicio Esencial	Aeropuerto
SKY AIRLINE PERÚ S.R.L.	40000466	Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado)	Lima
COMPAÑÍA PANAMEÑA DE AVIACIÓN S.A. SUCURSAL DEL PERÚ	40000257	Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Equipaje Rezagado)	Lima

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

20. Dicho proyecto, se remitieron a este Organismo Regulador, para su revisión y aprobación, conforme a lo señalado en el artículo 72° del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN – REMA.

V. Inversiones Reconocidas

21. Al 31 de diciembre de 2015, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario para mejoras ascendió a USD 354,1 millones, de los cuales OSITRAN reconoció el 91,8% (USD 325 millones) En el año 2015, se reconocieron inversiones por un monto de USD 4,4 millones (incluido IGV), cifra 52,4% inferior al monto reconocido el año anterior y, en general, inferior a los montos reconocidos en años anteriores.
22. En este punto, cabe mencionar que la demora en la entrega de terrenos por parte del MTC tiene como consecuencia que LAP no pueda ejecutar ninguna mejora que tenga un costo mayor a US\$ 5 millones, mientras el incumplimiento persista. Una vez que se encuentre culminada la entrega de los 2,961,486 m² restantes de terreno saneados, se tiene previsto iniciar la Tercera Fase de ampliación del AIJCH, lo cual incluye la construcción de la segunda pista, incrementar el número de puestos de estacionamiento para aeronaves, construir un nuevo terminal para pasajeros y para la carga, entre otros
23. Cabe señalar, que durante el primer trimestre de 2016, no se han reconocido inversiones al concesionario Lima Airport Partners S.R.L.

VI. Transferencia al Sector Público

24. 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. Cabe precisar que dicha retribución es distribuida entre PROINVERSIÓN, que recibe el 2% de la misma, y el Concedente, quien hará uso de esos recursos para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH, necesarios para el desarrollo del mismo.
25. Durante el primer trimestre de 2016, el Concesionario transfirió al Estado Peruano USD 29,98 millones por este concepto, cifra 7,89% mayor al monto transferido en el primer trimestre del año anterior.

Cuadro N° 04 DETALLE DEL RETRIBUCIÓN AL ESTADO – 1T 2016			
Aeropuerto	1T-2015	1T-2016	VAR.
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	US\$ 27,785,086.78	US\$ 29,977,707	7.89%

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

VII. Aporte por Regulación

26. De acuerdo al Reglamento de Aporte por Regulación aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 064-2015-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, las Entidades Prestadoras están obligadas a efectuar mensualmente el pago del Aporte por

Regulación a que se refiere el artículo 10 de la Ley N° 27332 aplicando el porcentaje fijado anualmente sobre la totalidad de sus ingresos facturados, deducido el IGV y el IPM⁵.

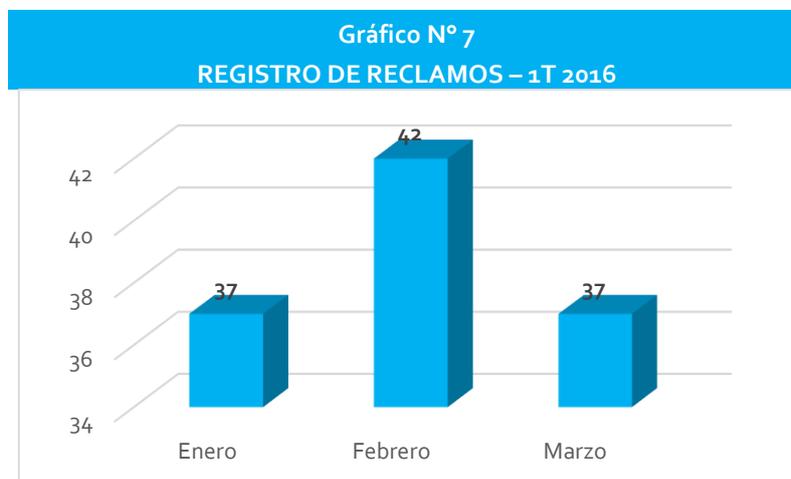
27. Asimismo, LAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación. En el primer trimestre de 2016, dicho pago ascendió a S/ 2,5 millones. Cabe señalar, que el plazo para pagar el Aporte por Regulación vence en la misma fecha que la Entidad Prestadora debe pagar el IGV, según cronograma de vencimiento emitido por la SUNAT. En el siguiente cuadro se detalla el Aporte por Regulación el primer trimestre de 2016:

Cuadro N° 05 DETALLE DEL APORTE POR REGULACIÓN – 1T 2016				
Aeropuerto	Enero	Febrero	Marzo	Total S/
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	S/ 835,252.00	S/ 885,552.00	S/ 800,231.00	S/ 2,521,035

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

VIII. Atención de Reclamos

28. Durante el primer trimestre de 2016, se registraron un total de 116 reclamos en primera instancia, en materia aeroportuaria de infraestructura de transporte de uso público supervisadas por OSITRAN. El número de reclamos presentados en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez representa el 60.42%% del total de los reclamos⁶ presentados en el primer trimestre de 2016.



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

⁵ IPM: Impuesto de Promoción Municipal.

⁶ Un total de 192 reclamos: 116 en el AIJCH, 56 en el ADP y 20 en el AAP.

29. Al respecto, de la información remitida por el Concesionario, los casos más frecuentes en materia de reclamos en el aeropuerto son:
- Robo y desaparición de objetos y dinero.
 - Restricciones de transportar líquidos, alimentos, objetos de aseo personal y objetos diversos.
 - Trato inadecuado por parte del personal.



© OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.

Jefatura de Contratos Aeroportuarios.

Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo, Lima – Perú.

Documento de Gestión Primer Trimestre 2016

Colaboradores:

Danilo Campos Flores.

Cristian Ortiz Varias.

