



2016-III

## 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, 3T-2016**
- IV. **Acceso a la Infraestructura**
  - 4.1. Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso
- V. **Inversiones Reconocidas**
- VI. **Transferencia al sector público – 3T 2016**
- VII. **Aporte por Regulación**
- VIII. **Atención de Reclamos**

## Resumen Ejecutivo

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

El 14 de febrero de 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) 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 años<sup>1</sup>. Tal como se puede observar en el siguiente cuadro, la Concesión es de tipo autosostenible e involucra un compromiso de inversión de USD 1,062 millones.

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

Cuadro N° 01 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 a setiembre 2016	337.1 millones (inc. IGV)
Inicio de la concesión	14 de febrero de 2001
Vigencia de la concesión	30 años
Adendas*	6

Fuente: Lima Airport Partners S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Regulación

<sup>1</sup> 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”.

Cuadro N° 02 Adendas al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - AIJCH	
Contrato Principal	14.Feb.2001
Adenda N° 01	06.Abr.2001
Adenda N° 02	25.Jul.2001
Adenda N° 03	30.Set.2002
Adenda N° 04	30.Jun.2003
Adenda N° 05	25.Jul.2011
Adenda N° 06	08.Mar.2013

Fuente: Lima Airport Partners S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Regulación

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 junio 2016, se han suscrito seis (06) adendas al Contrato de Concesión<sup>2</sup>.

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

En el tercer trimestre de 2016, el tráfico de pasajeros alcanzó los 5,05 millones, lo que representó un crecimiento de 12.75% respecto al segundo trimestre de 2016. De este total, los pasajeros de vuelos nacionales, tuvieron un crecimiento de 12.29% respecto al segundo trimestre de 2016. Asimismo, los pasajeros de vuelos internacionales se incrementaron en 12.47% respecto al segundo trimestre de 2016. Mientras, que los pasajeros en tránsito crecieron en 17.12% respecto al segundo trimestre de 2016.

La carga movilizada por el AIJCH fue de 77,698 toneladas de carga durante el tercer trimestre de 2016, lo que representó un crecimiento de 26.6% respecto al segundo trimestre de 2016. En cuanto al origen/destino de carga, la carga nacional presenta un crecimiento de 6.25% respecto al segundo trimestre de 2016, mientras que la carga internacional tuvo un crecimiento de 29.10% respecto al segundo trimestre de 2016.

Respecto, al movimiento de aeronaves el Concesionario atendió 46,071 movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando un crecimiento de 6.59% con respecto al segundo trimestre de 2016. El movimiento de aeronaves nacionales se incrementaron 5.83% respecto al segundo trimestre de 2016; mientras que las movimiento de aeronaves internacionales tuvieron un aumento de 7.74% respecto al segundo trimestre de 2016.

<sup>2</sup> 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.

Por otro lado, LAP concentro unos ingresos (aeronáuticos y no aeronáuticos) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, por un total de 83,8 millones, lo que representó un crecimiento de 11.49% respecto al segundo trimestre de 2016. De los ingresos no aeronáuticos, representan el 24.61% del total de los ingresos, mientras que los ingresos aeronáuticos representan el 75.39% del total de los ingresos.

En cuanto a inversiones ejecutadas por el Concesionario, OSITRAN ha reconocido USD 12,05 millones en el año 2016 (a noviembre). Los principales proyectos ejecutados fueron la ampliación de la plataforma Norte, mantenimiento de equipos y vehículos de transporte, remodelación de pisos, entre otros. Respecto al tercer trimestre, se ha reconocido USD 4,04 millones, específicamente inversiones reconocidas en el mes de agosto y setiembre.

En el tercer trimestre de 2016, LAP transfirió USD 34,21 millones al Estado por concepto de retribución (46,51% de sus ingresos brutos), el cual representa un crecimiento de 11.59% respecto al segundo trimestre de 2016. Por concepto de aporte por regulación (1% de sus ingresos brutos), LAP aporta un total de S/ 2,74 millones de soles, monto que representa un crecimiento de 12.91% respecto del aporte del segundo trimestre de 2016.

## I. Aspectos generales de la Infraestructura Concesionada

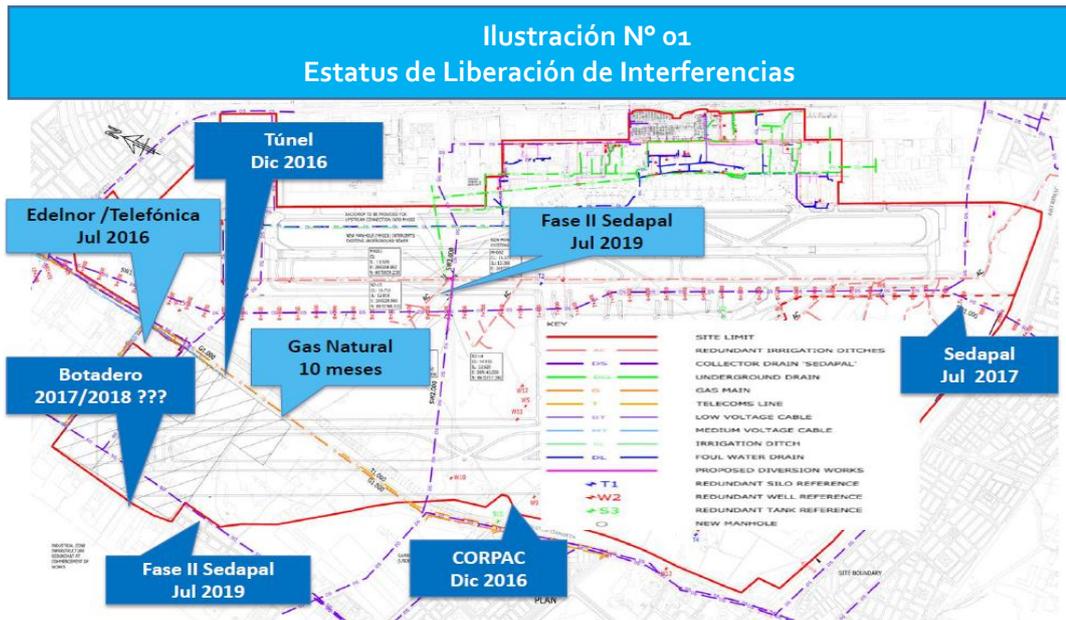
### 1.1 Características generales

1. El 14 de febrero de 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones<sup>3</sup> (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. 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.
3. 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.
4. Cabe señalar, que está pendiente la entrega del 43.27% 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.
  5. 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.

<sup>3</sup> En ese momento, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.



Fuente: Lima Airport Partners S.R.L.

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Regulación

6. Desde su conformación, LAP ha experimentado los siguientes cambios en su composición accionaria:

- En diciembre de 2001, Bechtel Enterprises Services, Ltd. transfiere su participación en LAP a Alterra Lima Holdings, Ltd.
- En setiembre de 2003, Cosapi S.A. vende su participación en LAP a Alterra Lima Holdings, Ltd. Con ello, la composición societaria de LAP quedó de la siguiente forma: Alterra Lima Holdings, Ltd. con 57,25% y Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide con 42,75%.
- En agosto de 2007, Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide adquirió el 57,25% de participación de Alterra Lima Holdings y se convirtió en el propietario de Lima Airport Partners.
- En mayo de 2008, la Corporación Financiera Internacional (IFC), miembro del grupo del Banco Mundial, y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI, se incorporaron como socios de LAP.

Accionistas	Nº de Acciones	Importe Patrimonial (S/.) <sup>1</sup>	Participación
FRAPORT AC FRANKFURT AIRPORT SERVICES WORLDWIDE	157,216,362	157,216,362	70.01%
INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION	44,890,088	44,890,088	19.99%
AC CAPITALES SOCIEDAD ADMINISTRADORA DE FONDOS DE INVERSIÓN S.A. en su condición de administradora del FONDO DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA, SERVICIOS PÚBLICOS Y RECURSOS NATURALES	22,456,272	22,456,272	10.00%
<b>TOTAL</b>	<b>224,562,722</b>	<b>224,562,722</b>	<b>100.00%</b>

<sup>1/</sup> Valor nominal de cada acción Un Nuevo Sol (S/. 1.00)

Fuente: Lima Airport Partners S.R.L.

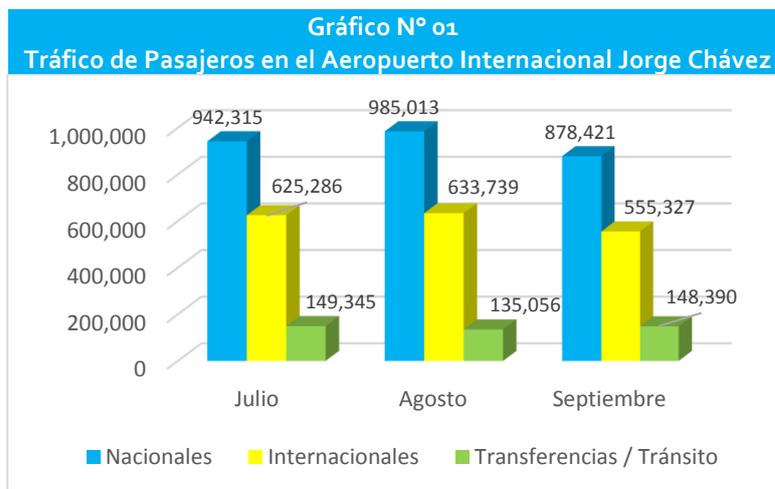
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Regulación

7. De esta manera, tal como se observa en el cuadro anterior, desde el 30 de mayo de 2008, la composición societaria de LAP es la siguiente: Fraport AC, con el 70.01%; la International Finance Corporation, con el 19.99%; y el Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI S.A, con el 10%.
  
8. Respecto al compromiso de inversión total en mejoras de infraestructura está proyectado en USD 1,062 millones a ser ejecutado durante toda la vigencia de la concesión. El contrato de concesión está dividido 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 AIJC.
  
9. Por otro lado, en relación al área de influencia su ubicación geográfica del AIJCH ha permitido que se consolide como un importante y estratégico centro de conexión de América del Sur. Asimismo, en el ámbito nacional, constituye un centro radial nacional (hub) desde el cual se atiende las principales rutas nacionales, habiéndose concentrado más de la mitad de los vuelos nacionales en el tercer trimestre de 2016.

## II. Datos operativos de los aeropuertos supervisados

### 2.1 Tráfico de Pasajeros

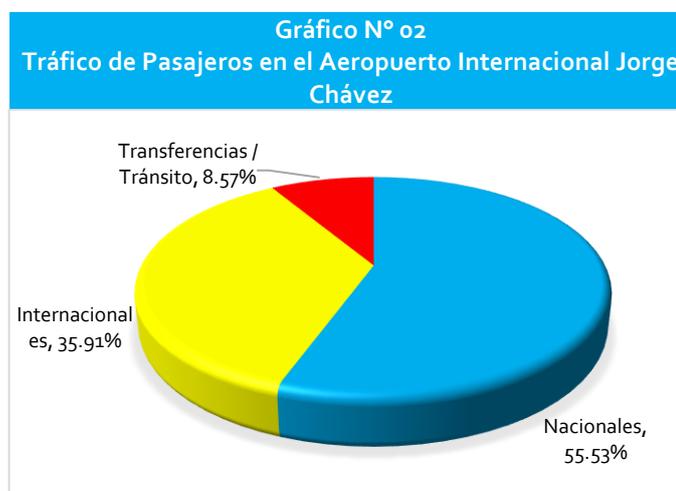
10. En el tercer trimestre del año 2016, el Concesionario atendió un total de 5,05 millones de pasajeros que hicieron uso del aeropuerto, lo que representó un crecimiento de 12.75% respecto al segundo trimestre de 2016. De este total, el crecimiento se dio para los pasajeros de vuelos nacionales, que aumentaron un 12.29% respecto al segundo trimestre de 2016. Los pasajeros de vuelos internacionales se incrementaron en 12.47% respecto al segundo trimestre de 2016. Mientras, que los pasajeros en tránsito crecieron en 17.12% respecto al segundo trimestre de 2016.



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

11. Considerando el comportamiento del tráfico de mensual de pasajeros para el segundo trimestre del año 2016, se puede observar que el mes de mayo es el mes con el mayor flujo de pasajeros nacionales, internacionales y de transferencia/transito, el cual representan el 55.76%, 36.00% y 8.25% respectivamente.



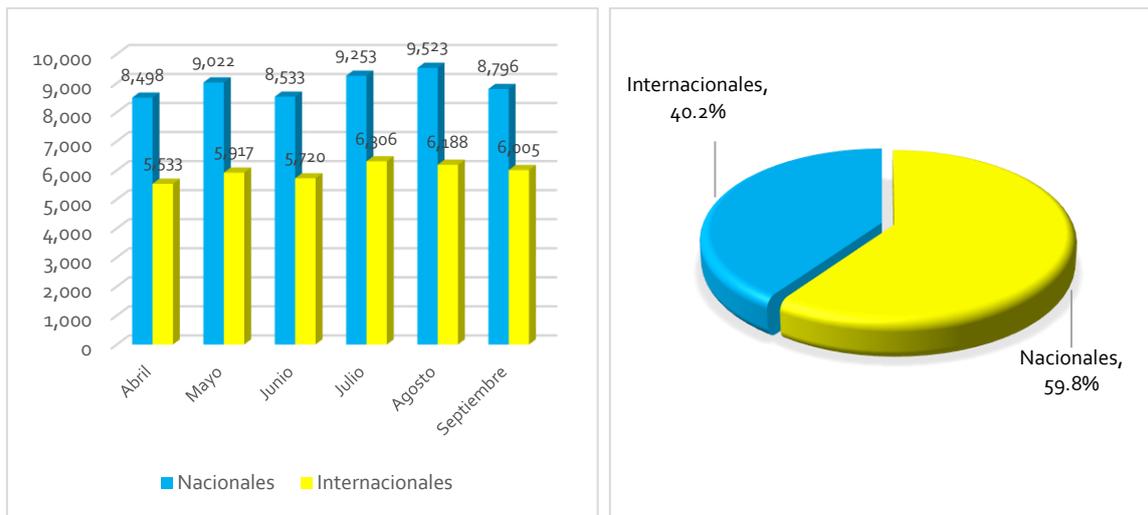
Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

## 2.2 Tráfico de Aeronaves

12. En el tercer trimestre de 2016, el Concesionario atendió 46,071 movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando un crecimiento de 6.59% con respecto al segundo trimestre de 2016. Cabe precisar, que durante el tercer trimestre de 2016, el AIJCH en concesión atiende vuelos nacionales con un 59.8% del total de operaciones. El tráfico de aeronaves nacionales se incrementaron 5.83% respecto al segundo trimestre de 2016; mientras que el tráfico de aeronaves internacionales tuvieron un aumento de 7.74% respecto al segundo trimestre de 2016.

Gráfico N° 03  
Tráfico de Aeronaves en el AIJCH – 3T 2016



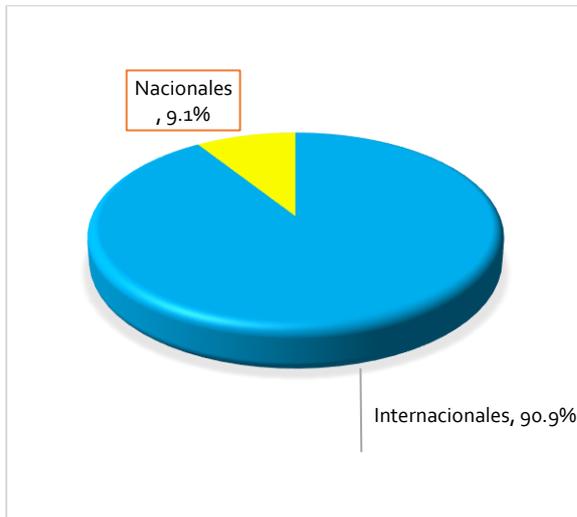
Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

## 2.3 Tráfico de Carga

13. Durante el tercer trimestre de 2016, se movilizó por el AIJCH un total de 77,698 toneladas de carga, lo que representó un crecimiento de 26.6% respecto al segundo trimestre de 2016. Cabe precisar, que durante el tercer trimestre de 2016, el AIJCH en concesión atiende cargas nacionales con un 9.1% del total de toneladas carga. En cuanto al origen/destino de carga, la carga nacional presenta un crecimiento de 6.25% respecto al segundo trimestre de 2016, mientras que la carga internacional tuvo un crecimiento de 29.10% respecto al segundo trimestre de 2016.

Gráfico N° 04  
Estructura del Tráfico de Carga por Aeropuerto, 3T – 2016

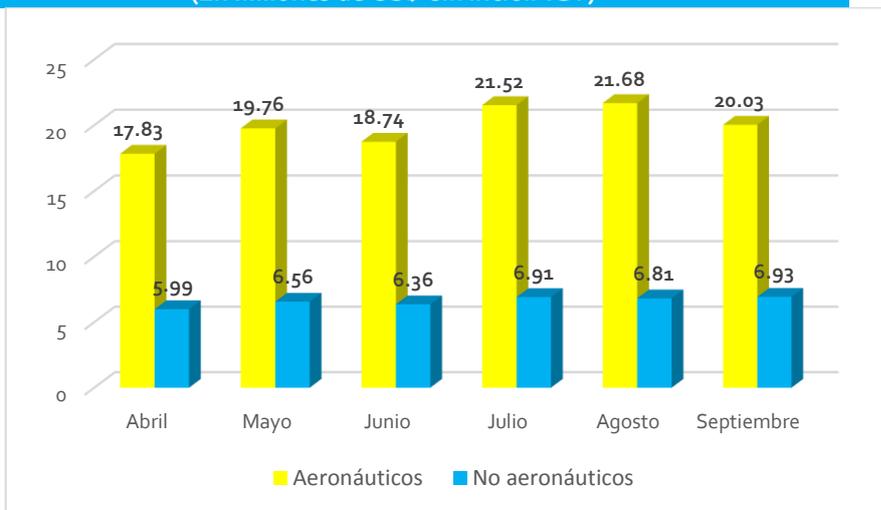


Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

## 2.4 Ingresos No Aeronáuticos

14. Durante el tercer trimestre de 2016, LAP concentro unos ingresos (aeronáuticos y no aeronáuticos) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por un total de 83,8 millones, lo que representó un crecimiento de 11.49% respecto al segundo trimestre de 2016. De los ingresos no aeronáuticos, representan el 24.61% del total de los ingresos, mientras que los ingresos aeronáuticos representan el 75.39% del total de los ingresos.

Gráfico N° 05  
Ingresos No Aeronáuticos – 3T 2016  
(En Millones de US\$ sin incluir IGV)



Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

15. 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, 3T-2016

16. De acuerdo al Plan Anual de Supervisión de 2016<sup>4</sup>, 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.
17. En el tercer trimestre de 2016, se programaron 09 actividades de supervisión en materia aeroportuaria. En el siguiente cuadro, se detalla las materias en las cuales se realizaron las actividades de supervisión:

<b>Cuadro N° 03 Actividades de Supervisión – 3T 2016</b>					
<b>Materia</b>	<b>Económico</b>	<b>Comercial / Administrativo-Financiero</b>	<b>Inversiones</b>	<b>Operaciones/ Ambiental</b>	<b>Total</b>
Inspecciones	01	---	03	04	04
Supervisión de Gabinete	01	01	03	05	05
<b>Total</b>	<b>02</b>	<b>01</b>	<b>06</b>	<b>09</b>	<b>09</b>

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

18. Cabe señalar, que se han cumplido en un 100% el total de las actividades programadas en el tercer trimestre, es decir, de las 09 actividades de supervisión en materia aeroportuaria.

### IV. **A**cceso a la Infraestructura

#### 4.1 Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso

19. 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-OSITRAN, 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:

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

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros).
  - Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas operativas, oficinas operativas-área gris, equipaje rezagado y counters).
  - Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas (estación de línea).
  - Almacenamiento y abastecimiento de combustible.
20. Al respecto, debe tenerse en consideración que el artículo 44° del REMA, establece los casos en los cuales se emitirá un Mandato de Acceso, el mismo deberá ser solicitado por el Usuario Intermedio en los siguientes supuestos: i) Las partes no llegaron a ponerse de acuerdo sobre el cargo de o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas; o ii) en los casos de un subasta y la negativa a suscribir el contrato de parte de la empresa prestadora.
21. Cabe indicar, que desde el segundo trimestre de 2016, diversos usuarios intermedios remitieron al concesionario Lima Airport Partners S.R.L. comunicaciones notariales en donde manifestaron dar por concluidas las negociaciones destinadas a la suscripción de los correspondientes contratos de acceso para la prestación de facilidades y servicios esenciales en el AIJCH, por no haber sido posible lograr un acuerdo sobre las condiciones contractuales propuestas por la Entidad Prestadora.
22. Por lo tanto, los usuarios intermedios presentaron al Regulador sus solicitudes de emisión de mandato de acceso para las distintas facilidades esenciales, tal como se detalla a continuación:

Cuadro N° 04 Proyectos de Contrato de Acceso – 3T-2016			
Usuario Intermedio	N° de Contrato	Servicio Esencial	Aeropuerto
Aerolíneas Argentinas, TAME, Interjet, United Airlines, Air Canada, JetBlue, American Airlines y Aeroméxico	Emisión de Mandato de Acceso	Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas)	Lima
Lan Perú	Emisión de Mandato de Acceso	Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas – Área gris)	Lima
Viva Colombia, Aerolíneas Argentinas, TAME, Interjet, United Airlines, Air Canada, JetBlue, American Airlines y Aeroméxico	Emisión de Mandato de Acceso	Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Counters)	Lima
Jetblue, Air Canada, Interjet, United Airlines y American Airlines	Emisión de Mandato de Acceso	Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras áreas (Estación de Línea)	Lima

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

23. Cabe señalar, que mediante Oficio N° 1152-2016-JCA-GSF-OSITRAN, se informa a LAP que a partir del 12 de setiembre de 2016, el Regulador dará por iniciado el procedimiento administrativo, debido a que es recién desde esa fecha que existe certeza respecto a la existencia de desacuerdos y por ende de las materias sobre las que versarán los mandatos de acceso.

24. Sobre el particular, el Regulador cuenta con un plazo de treinta (30) días hábiles para remitir a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso correspondiente. 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.

## V. Inversiones Reconocidas

25. La entrega de los terrenos para la ampliación del aeropuerto AIJC estaba programada para el año 2005, plazo que ha sido postergando mediante adendas, siendo el último plazo el 31 de diciembre de 2015. Sobre el particular, a la fecha el Estado mantiene pendiente de entregar la totalidad de los terrenos debidamente saneados y libres de interferencias, hecho que además implica el incumplimiento del compromiso asumido por el Concesionario con sus Acreedores Permitidos, que limita, además su monto de inversión (Max USD 5 millones).
26. El MTC solo ha entregado al Concesionario el 56.73% de los terrenos, quedando pendiente que se realice la entrega del 43.27% de los terrenos restantes, los cuales deberán estar debidamente saneados y libres de interferencias. Las interferencias identificadas a la fecha son: túnel Gambetta, Colector de Sedapal, Tendido de Edelnor, Gaseoducto de Calidda, ubicación actual del radar y estación meteorológica a cargo de CORPAC y montículo adyacente en el lado noroeste del límite de propiedad.
27. 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.
28. Entre tanto, la falta de crecimiento de la infraestructura aeroportuaria viene generando un perjuicio a los usuarios, toda vez que la falta de espacio con lleva al incumplimiento de los niveles de servicio o requisitos de calidad establecidos en el Contrato de Concesión.
29. Asimismo, se viene afectando la competitividad del Aeropuerto como se observa a continuación:
- De acuerdo al Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH elaborado en el año 2005, en el año 2015 se ha registrado un tráfico de 17, 112,536 pasajeros, esto es, 53% más del tráfico esperado para ese año y que se esperaba recién alcanzar para el año 2025. Estas proyecciones ayudan a explicar, en principio, que la capacidad de la actual infraestructura del AIJCH, construida en los años 2001 al 2008, no fue diseñada para atender la demanda que actualmente se viene presentando.
  - La falta de espacio en la plataforma de estacionamiento de aeronaves y la capacidad de operaciones que es capaz de procesar la actual pista y el sistema de tránsito aéreo, viene impactando en las aerolíneas, generándoles mayores tiempos de espera para el aterrizaje y despegue con el consecuente incremento de costos operacionales. De acuerdo a la demanda proyectada se necesita como mínimo 84,000 m<sup>2</sup> de plataforma adicional.

30. En este sentido, dado el contexto de incumplimiento del Estado al no haber entregado la totalidad de los terrenos debidamente saneados y libres de interferencias al 31 de diciembre de 2015, es necesario que se suscriba una séptima adenda, con un enfoque integral, en donde no solo se resuelva el tema de las interferencias, sino también se identifiquen problemas y soluciones para mejorar la competitividad del aeropuerto.
31. Por otro lado, debemos indicar que el total de inversiones 2016, OSITRAN ha reconocido USD 12,05 millones. Respecto al tercer trimestre, se ha reconocido USD 4,04 millones específicamente inversiones reconocidas en el mes de agosto y setiembre, al concesionario Lima Airport Partners S.R.L.

## VI. **T**ransferencia al Sector Público

32. 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.
33. Durante el tercer trimestre de 2016, el Concesionario transfirió al Estado Peruano USD 34.21 millones por este concepto, cifra 11.59% mayor al monto transferido en el segundo trimestre de 2016.

<b>Cuadro N° 05 Detalle de Retribución al Estado – 3T 2016</b>			
Aeropuerto	2T-2016	3T-2016	VAR. %
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	US\$ 30,660,042	US\$ 34,212,947	11.59%

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

## VII. **A**porte por Regulación

34. 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 IPM<sup>5</sup>.
35. Asimismo, LAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación. En el tercer trimestre de 2016, dicho pago ascendió a S/ 2,74 millones, monto que representa un crecimiento de 12.91% respecto del aporte del segundo trimestre de 2016.

<sup>5</sup> IPM: Impuesto de Promoción Municipal.

36. 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 tercer trimestre de 2016:

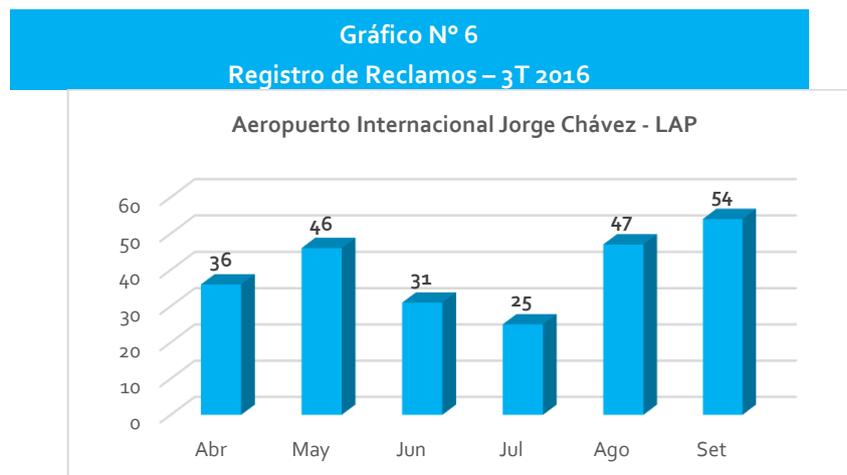
Cuadro N° 06 Detalle del Aporte por Regulación – 3T 2016				
Aeropuerto	Julio	Agosto	Setiembre	Total S/
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	S/ 836,207.00	S/ 905,097.00	S/ 1,000,450.00	S/ 2,741,754.00

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

## VIII. Atención de Reclamos

37. Durante el tercer trimestre de 2016, se registraron un total de 126 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 63.96% del total de los reclamos<sup>6</sup> presentados en el tercer trimestre de 2016.



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

38. Al respecto, de la información remitida por el Concesionario, los casos más frecuentes en materia de reclamos en el aeropuerto son:
- Daño y pérdida de bienes.
  - Retención de objetos.
  - Trato inadecuado por parte del personal.

<sup>6</sup> Un total de 197 reclamos: 126 en el AIJCH, 55 en el ADP y 16 en el AAP.



© 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 Tercer Trimestre 2016**

Colaboradores:  
Danilo Campos Flores.  
Cristian Ortiz Varias.

