



**DESEMPEÑO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ: AÑO 2006**

Gerencia de Regulación

Lima, julio 2007

ÍNDICE

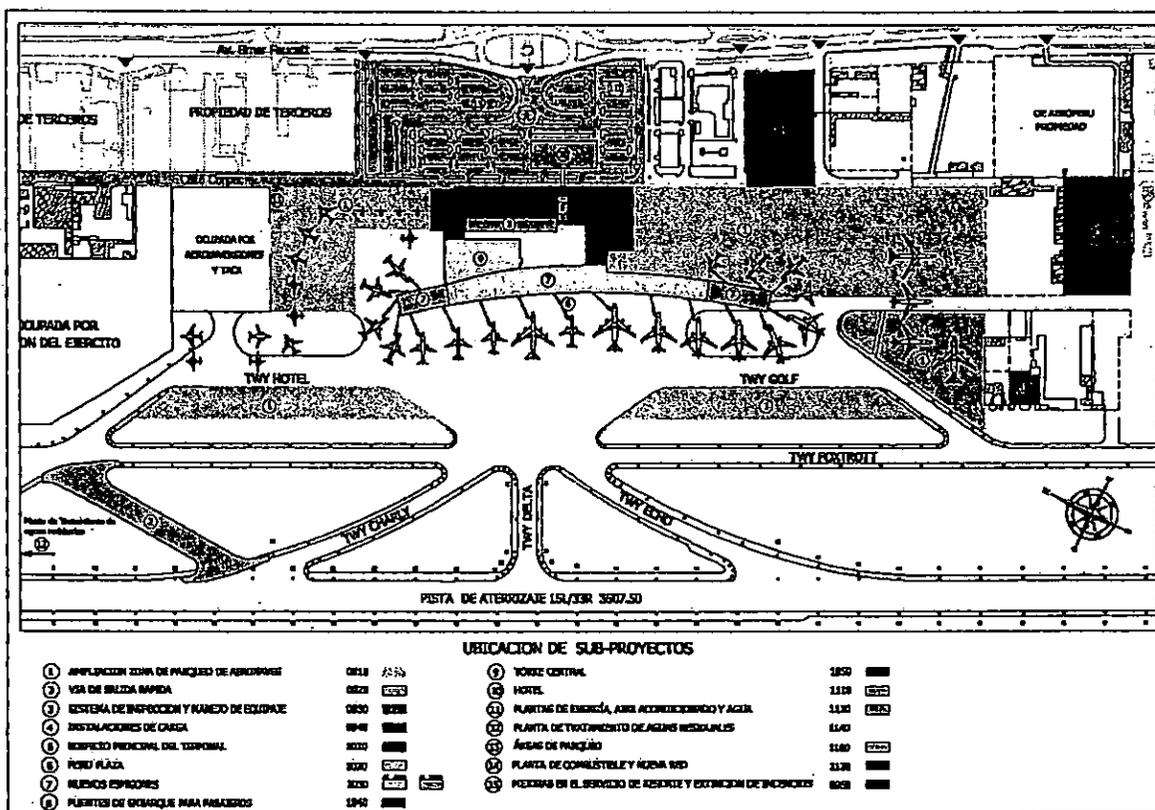
I	CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	7
I.1	COMPROMISOS DE INVERSIÓN Y MANTENIMIENTO.....	7
I.2	TARIFAS Y CARGOS.....	8
I.3	FACTOR DE RETRIBUCIÓN Y PAGOS A ORGANISMOS PÚBLICOS	9
I.4	ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN	10
II	DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2006	12
II.1	DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO	12
II.2	TRÁFICO DE PASAJEROS, AERONAVES Y CARGA	12
II.2.1	PASAJEROS	12
II.2.2	OPERACIONES	17
II.2.3	CARGA.....	18
II.3	INDICADORES OPERATIVOS	20
II.3.1	INGRESO POR PASAJERO Y POR WLU	20
II.3.2	GASTOS POR PASAJERO Y POR WLU	21
II.4	INVERSIONES REALIZADAS.....	21
II.5	RESULTADOS FINANCIEROS.....	22
II.5.1	RESULTADOS DEL EJERCICIO	22
II.5.2	TRANSACCIONES CON EMPRESAS VINCULADAS	25
II.6	TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO	26
III	REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL AIJCH.....	27
III.1	REGULACIÓN DE LAS TARIFAS	27
III.2	OTROS SERVICIOS REGULADOS	28
III.3	COMPARACIÓN DE COSTOS AEROPORTUARIOS	30
III.4	CONTABILIDAD REGULATORIA EN LOS SERVICIOS REGULADOS	33
IV	CONCLUSIONES.....	34

RESUMEN EJECUTIVO

ANTECEDENTES Y CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

1. Mediante contrato firmado el 14 de febrero de 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) otorgó al Consorcio Lima Airport Partners (LAP, en adelante el Concesionario) la concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (Gráfico I), por una vigencia de 30 años y una inversión proyectada total en obras de infraestructura de US\$1 062 millones.
2. Actualmente, dicho Consorcio está conformado por las empresas Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (en ese entonces denominado Flughafen Frankfurt/Main AG), Bechtel Enterprises Services, Ltd. (en ese entonces, Bechtel Enterprises Internacional, Ltd.) y Cosapi S.A.. En diciembre de 2001, Bechtel transfirió su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd., subsidiaria de Alterra Partners, empresa operadora de aeropuertos de la que son accionistas Bechtel y Singapore Changi Airport Enterprise Pte Ltd. (SCAE) Posteriormente, en setiembre de 2003, Cosapi vendió su participación en LAP a Alterra Lima Holdings, Ltd. Desde entonces, la composición societaria de LAP es la siguiente: Alterra Lima Holdings, Ltd. con 57.25% y Fraport AG con 42.75%.

GRÁFICO I
PLANO DE LA CONCESIÓN



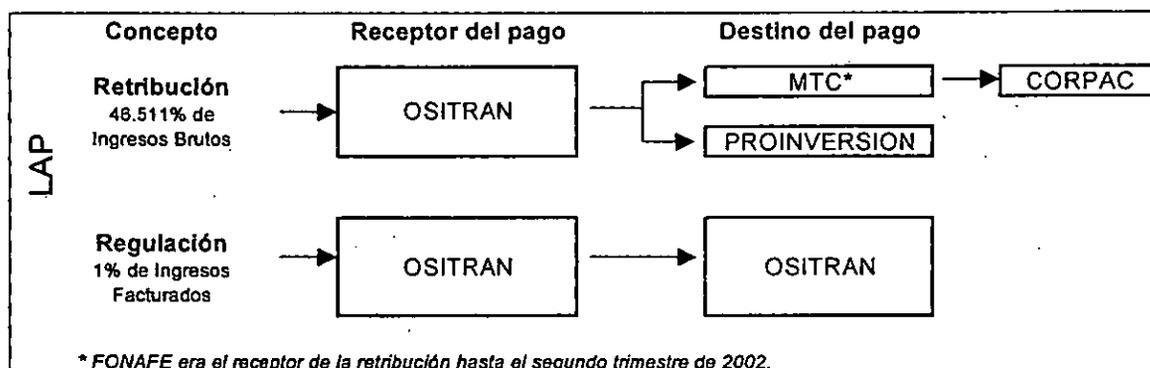
Fuente: Lima Airport Partners (LAP), 2002.

3. El Contrato de Concesión estableció, entre otros aspectos, el factor de retribución al Estado (así como otros pagos a organismos públicos), los compromisos de inversión que el concesionario debería asumir y el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados.
4. El factor de competencia para la adjudicación del Contrato de Concesión fue el mayor pago como retribución al Estado. Como resultado de dicho proceso, la buena pro se otorgó a LAP, quien ofreció pagar al Estado el 46.511% de sus ingresos brutos (Gráfico II). A su vez, el contrato de Concesión establece un monto mínimo de pago como retribución al



Estado, independiente de los resultados de la gestión del Concesionario. La retribución mínima se ajusta según un cronograma establecido en el Contrato de Concesión, tal como se describe en el Cuadro I.

GRÁFICO II
ESQUEMA DE PAGOS DEL CONCESIONARIO AL ESTADO PERUANO



Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

CUADRO I
RETRIBUCIÓN MÍNIMA

Periodo	Retribución
Durante los primeros 3 años	12 millones al año
Durante el 4to, 5to y 6to años	14 millones al año
Durante el 7mo y 8vo años	15 millones al año
Durante el resto de la concesión	15 millones al año*

* A actualizar con un Índice de precios

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

- Respecto de los compromisos de inversión por parte del Concesionario, LAP está obligado a realizar mejoras, que constituyen bienes muebles e inmuebles destinados a optimizar la infraestructura y la calidad de los servicios en el AIJCH. La realización de dichas mejoras tendrá lugar en dos períodos: un período inicial, que comprende los primeros años 8 de la concesión; y un período remanente, que comprende los años restantes hasta el final de la concesión.
- Durante el período inicial, el Concesionario deberá ejecutar ciertos montos mínimos de inversión, cuyos plazos de ejecución se resumen en el Cuadro II. Además, el Concesionario deberá construir y operar una pista de aterrizaje 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.

CUADRO II
MONTOS MÍNIMOS POR INVERTIR EN MEJORAS OBLIGATORIAS EN AIJCH - PERÍODO INICIAL
(Millones de US\$)

Plazo	Monto
36 primeros meses	25
42 primeros meses	80
48 primeros meses	110
Fin de período inicial	222

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

- Respecto del esquema de regulación tarifaria, el Contrato establece un esquema de tarifas máximas para los principales servicios aeroportuarios que son la tarifa única de uso de



aeropuerto (TUUA), cobrada a los pasajeros de salida (PAXE); y, las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), y de estacionamiento y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas. El establecimiento de tarifas máximas permite al Concesionario establecer sus tarifas por debajo de estos niveles, pero nunca por encima de los mismos, así como aplicar descuentos y promociones de acuerdo a su política comercial.

8. En el caso del cargo de acceso por almacenamiento y abastecimiento de combustible, el contrato establece un nivel máximo, así como los mecanismos de reajuste. En el caso de las tarifas máximas por uso de instalaciones de carga y playa de estacionamiento, el contrato establece que los mismos deberán ser determinados por OSITRAN. A su vez, en el AIJCH se aplican cargos de acceso por los servicios de rampa, oficinas operativas e instalaciones de mantenimiento.
9. Finalmente, a la fecha, se han realizado 4 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; y la cuarta, el 30 de junio de 2003. Asimismo, en el mes de noviembre, se recibió una solicitud de modificación del Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH. El contenido de dichas adendas se muestra en el Cuadro N° 3 del presente documento.

DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2006

10. Durante 2006, el AIJCH registró 5,7 millones de pasajeros, cifra 6,3% mayor al número registrado el año 2005. En términos de importancia, esta cifra significó el 63% del tráfico total de pasajeros de entrada y salida de la red aeroportuaria nacional, el 44% del tráfico nacional y el 99% del tráfico internacional. En cuanto a la composición de pasajeros, 3,0 millones (53%) fueron pasajeros internacionales.
11. Asimismo, en el AIJCH se realizaron un total de 77,3 mil operaciones (de entrada o salida: E/S), de las cuáles 45,5 milés (59%) fueron operaciones nacionales. Cabe señalar que el número de operaciones se incrementó en 6% con relación al número registrado en el 2005. Las operaciones registradas en el AIJCH representaron el 35% del movimiento total de aeronaves de la red aeroportuaria nacional, el 23% de las operaciones nacionales y el 98% de las operaciones internacionales.
12. Con relación al transporte de carga, el AIJCH movilizó, durante el año 2006, 192,5 mil TM de carga, compuesta en un 89% de carga internacional. Ello significó que el 89% del total de carga transportada a través de la red aeroportuaria nacional fue movilizada por el AIJCH.
13. En cuanto a las inversiones realizadas, durante el 2006, OSITRAN reconoció a LAP US\$14,3 millones de inversión, que comprendieron la ejecución de obras relacionadas con el programa de expansión del AIJCH. Cabe mencionar que el monto reconocido por mejoras, hasta el año 2006, ha sido de US\$ 148,24 millones, lo que indica que ya se ha cumplido la meta de inversión prevista para los primeros cuatro años (Cuadro II).
14. Los ingresos consolidados generados por la Red Aeroportuaria Nacional fueron 9% mayores a los obtenidos en el 2005, correspondiendo al AIJCH el 73% de los mismos. Con relación a los indicadores financieros, el concesionario redujo tanto su utilidad operativa como su margen operativo, mientras que sus indicadores de liquidez también se vieron reducidos.
15. Por otro lado, los ingresos generados por LAP durante el ejercicio 2006, netos de transferencias efectuadas a CORPAC, fueron 12% mayores a los obtenidos en 2005. Cabe agregar que estos ingresos provinieron principalmente del cobro de TUUA Internacional (45% del total), A/D (17%) y comisión por venta de combustible (10%).
16. Finalmente, durante el 2006, el Concesionario transfirió a OSITRAN US\$38,7 millones por concepto de retribución al Estado, de los cuales US\$775 mil fueron entregados a PROINVERSIÓN, y US\$37,9 millones, al MTC. Asimismo, LAP entregó a OSITRAN



US\$994 mil por concepto de aporte por regulación. Adicionalmente, el monto devengado correspondiente a la transferencia a CORPAC por concepto de TUUA Internacional y Aterrizaje /Despegue ascendió a US\$16,3 millones.

REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL AIJCH

17. El contrato de concesión incluye un régimen de tarifas máximas, el Concesionario puede establecer descuentos sobre la tarifa general cobrada, de acuerdo a su política comercial, la cual debe ser conocimiento público. En este caso, los descuentos deberán ser aplicados de manera objetiva, transparente y no discriminatoria.
18. Las tarifas de TUUA, Aterrizaje y Despegue, y estacionamiento de aeronaves, durante el periodo inicial (hasta el año 8), se ajustan automáticamente según un cronograma estipulado en el Contrato de Concesión. A partir del año 9, dichas tarifas deberán ser reajustadas a partir del mecanismo de RPI - X.
19. En términos comparativos con otros países, la Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA) aplicable a pasajeros internacionales, se encuentra dentro del rango de la muestra de países de la región. En efecto, la tarifa de US\$28,24 (sin incluir IGV) cobrada en el AIJCh, se encuentra por debajo de los US\$51,00 que se cobran en Bogotá y por encima de los US\$15,10 que se cobran en los Aeropuertos de Estados Unidos (Miami, Los Ángeles y Nueva York).
20. En cuanto a la tarifa por el Uso de Puentes de Embarque, esta quedó establecida, desde el año 2005, en US\$66,91 por los primeros 45 minutos y US\$22,29 por cada quince minutos adicionales. La comparación con otros aeropuertos con niveles de tráfico similar muestra que la tarifa por hora aplicada en el Perú se encuentra por debajo de los US\$197,75 que se cobra en el Faro (Portugal) o de los US\$100 que se cobra en los aeropuertos de Argentina; y por encima de lo cobrado en Aeropuertos como el de Monterrey, México.
21. Finalmente, de la evaluación realizada al reporte anual de Contabilidad Regulatoria de LAP correspondiente al ejercicio del 2006, el concesionario se encuentra en proceso de subsanación de las observaciones formuladas por OSITRAN. Cabe mencionar que la Contabilidad Regulatoria proporciona una serie de principios y directrices que el Concesionario del AIJCH debe aplicar en la asignación de sus ingresos y gastos a los servicios que ofrece, para preservar la no-discriminación, la neutralidad y la ausencia de subsidios cruzados. Asimismo, la Contabilidad Regulatoria proporciona información sobre la estructura de asignación de costos del Concesionario, lo cual sirve al regulador para la determinación de las tarifas.



DESEMPEÑO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ: AÑO 2006

I CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El contrato mediante el cual el Ministerio de Transportes y comunicaciones otorgó a Lima Airport Partners (LAP) la concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" fue firmado el 14 de febrero del 2001. Dicho contrato estableció, entre otros aspectos, los compromisos de inversión que el concesionario debería asumir, el esquema de regulación tarifaria de los servicios por ser prestados, y el factor de retribución, así como otros pagos a organismos públicos.

I.1 Compromisos de inversión y mantenimiento

2. Lima Airport Partners (LAP), en su calidad de concesionario, está obligado a realizar mejoras¹, que constituyen bienes muebles e inmuebles destinados a optimizar la infraestructura y la calidad de los servicios en el AIJCH. Las mejoras pueden tener el carácter de obligatorias², eventuales³ o complementarias⁴, y se encuentran distribuidas en dos períodos: un período 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. Las mejoras por realizarse están establecidas en el Anexo 6 del Contrato de Concesión, el cual constituye la propuesta técnica presentada por el Concesionario⁵. Cabe resaltar que la realización de las mejoras no implica sólo inversiones en activo fijo; sino también, gastos asociados a mejorar los servicios en el AIJCH.
3. El Contrato de Concesión establece que el Concesionario está obligado a realizar una serie de mejoras en los servicios durante los 6 primeros meses. Además, durante el período inicial, deberá ejecutar ciertos montos mínimos de inversión⁶, expresados como porcentaje del total presupuestado para la construcción de las Mejoras Obligatorias correspondientes al Período Inicial. Los plazos establecidos, para dichas inversiones mínimas se resumen en el siguiente cuadro:

¹ Definidas en el Numeral 1.31 del Contrato de Concesión del AIJCH.

² Son las mejoras que se requiere implementar al margen del volumen de tráfico o cualquier otro factor.

³ Son las mejoras que se requiere implementar con base a los volúmenes de tráfico y otras consideraciones.

⁴ Son las mejoras referidas a los servicios comerciales, hoteleros u otros, que deberá ejecutar el Concesionario.

⁵ La propuesta técnica, así como el íntegro del Contrato de Concesión del AIJCH se encuentra publicado en la página web de OSITRAN.

⁶ Establecidas en el Numeral 1.28 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda IV.



CUADRO N° 1⁷MONTOS MÍNIMOS POR INVERTIR EN MEJORAS OBLIGATORIAS EN
AIJCH - PERÍODO INICIAL

Plazo	Monto (Mill. de US \$)
36 primeros meses	25
42 primeros meses	80
48 primeros meses	110
Fin de período inicial ^[1]	222

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

[1] Esta cifra es la resultante de sumar todas las partidas contempladas en la Tabla N, Anexo 6 del Contrato de Concesión, que incluyen no sólo construcción (US\$ 177 millones) sino también diseño (US\$ 16 millones) y mantenimiento (US\$ 29 millones). Debe tenerse presente que en el mismo anexo el Concesionario menciona que el IGV se ha incluido en el presupuesto. En lo que va de la concesión esta cifra ha cambiado dos veces debido a ajustes del presupuesto de LAP.

4. Además, el Concesionario deberá construir y operar una pista de aterrizaje 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.
5. OSITRAN, como el ente gubernamental encargado de velar por el cumplimiento de los compromisos asumidos en los contratos de concesión, debe reconocer las inversiones realizadas por el Concesionario, verificando la ejecución de las mejoras en términos monetarios de acuerdo a los cronogramas y presupuestos establecidos. Sin embargo, cabe resaltar que estos presupuestos pueden ser ajustados y actualizados, dentro de los límites permitidos por el Contrato de Concesión y las normas vigentes para su ejecución.
6. Lo anterior no limita que el Concesionario realice inversiones adicionales a las estipuladas en su propuesta técnica, si lo considerase necesario para mejorar el negocio aeroportuario.

1.2 Tarifas y Cargos

7. El Contrato de Concesión establece un esquema de tarifas máximas para los principales servicios aeroportuarios que son la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA), cobrada a los pasajeros de salida (PAXE); y, las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas. El establecimiento de tarifas máximas permite al Concesionario establecer sus tarifas por debajo de estos niveles, pero nunca por encima de los mismos, así como aplicar descuentos y promociones de acuerdo a su política comercial.
8. Asimismo, el contrato establece cargos máximos por los servicios de almacenamiento y abastecimiento de combustible, de uso de instalaciones para carga aérea y para el estacionamiento vehicular en la playa de estacionamiento.

⁷ Esta cifra es la resultante de sumar todas las partidas contempladas en la Tabla N, Anexo 6 del Contrato de Concesión, que incluyen no sólo construcción (US\$ 177 millones) sino también diseño (US\$ 16 millones) y mantenimiento (US\$ 29 millones). Debe tenerse presente que en el mismo anexo el Concesionario menciona que el IGV se ha incluido en el presupuesto. En lo que va de la concesión esta cifra ha cambiado dos veces debido a ajustes del presupuesto de LAP.



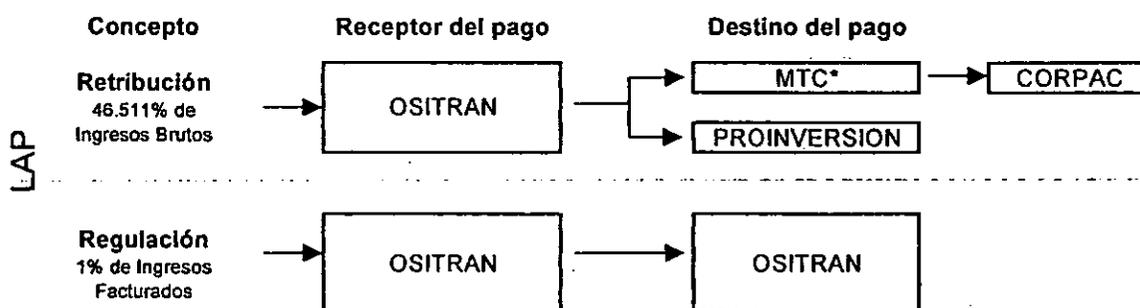
En el caso del cargo de acceso por almacenamiento y abastecimiento de combustible, el contrato establece un nivel máximo, así como los mecanismos de reajuste. En el caso de las tarifas máximas por uso de instalaciones de carga y playa de estacionamiento, el contrato establece que los mismos deberán ser determinados por OSITRAN.

9. Finalmente, en el AIJCH se aplican cargos de acceso por los servicios de rampa, oficinas operativas e instalaciones de mantenimiento.
10. El detalle de las tarifas y cargos máximos establecidos para estos servicios durante el año 2006 puede encontrarse en la tercera parte del presente documento.

I.3 Factor de retribución y pagos a organismos públicos

11. El Contrato de Concesión y las leyes aplicables establecen pagos que el Concesionario debe hacer al Estado Peruano por diversos conceptos, como se muestra a continuación.

GRÁFICO N° 1
ESQUEMA DE PAGOS DEL CONCESIONARIO AL ESTADO PERUANO



* FONAFE era el receptor de la retribución hasta el segundo trimestre de 2002.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

12. El factor de competencia en la licitación fue el mayor pago como retribución al Estado. Como resultado de dicho proceso, la buena pro se otorgó a LAP, quien ofreció pagar al Estado el 46.511% de sus ingresos brutos. Al respecto, el Contrato de Concesión establece un monto mínimo de pago como retribución al Estado, independiente de los resultados de la gestión del Concesionario. La retribución mínima se ajusta según un cronograma establecido en el Contrato de Concesión de la siguiente manera:

CUADRO N° 2
RETRIBUCIÓN MÍNIMA

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN



13. Según las bases del contrato, el monto mínimo de la retribución se emplearía en el desarrollo de los aeropuertos regionales a cargo de CORPAC⁸, mientras que el exceso sobre la retribución mínima se emplearía en la construcción y desarrollo de pistas de aterrizaje de los aeropuertos a cargo del MTC. Debe precisarse, sin embargo, que previamente debe descontarse de la retribución el pago a PROINVERSIÓN, que equivale al 2% de la misma.
14. Posteriormente, a partir de la firma de la tercera adenda al Contrato de Concesión, se facultó al Concedente a redistribuir los recursos de la retribución para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH necesarios para el desarrollo del mismo.

I.4 Adendas al Contrato de Concesión

15. A la fecha, se han realizado 4 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 setiembre de 2002; y la cuarta, el 30 de junio de 2003. Asimismo, en el mes de noviembre, se recibió una solicitud de modificación del Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCH.
16. La tabla siguiente muestra un resumen de las principales modificaciones al Contrato de Concesión:

CUADRO N° 3
ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

NUMERAL	MODIFICACIÓN
Adenda N° 1	<p>Se eliminó como causal de resolución de contrato el incumplimiento en el pago del 15.2.7 Endeudamiento Garantizado Permitido.</p> <p>Se precisó que en el proceso de ejecución de la concesión luego de la resolución del contrato, los pagos que debería hacer el Estado a los acreedores sólo debían alcanzar el valor de las mejoras y no el valor de los bienes de la concesión.</p> <p>15.7.3.8 y 15.7.4</p> <p>Se aclaró y precisó el procedimiento de arbitraje internacional al que deben acudir las partes en caso de controversias.</p> <p>17.4</p> <p>Se eliminó la posibilidad que los Acreedores Permitidos tuvieran el derecho de solicitar al Concedente la sustitución del Concesionario por falta grave.</p> <p>21.4</p> <p>Se permitió que la solicitud de modificación de contrato proceda si es que ésta está relacionada con la naturaleza de la garantía que se otorgue a los Acreedores Permitidos.</p> <p>24.7</p> <p>26.2 Concesionario de pedir compensaciones no se refieran a las normas dictadas por el</p>
Adenda N° 2	<p>Incrementa las opciones de apoyo del Concedente al Concesionario y aumenta el plazo para declarar caduca la concesión en caso de Fuerza Mayor.</p> <p>13.3 y 13.4</p> <p>Abre la posibilidad que el Concedente no tenga que entregar la totalidad de los terrenos para la ampliación del Aeropuerto si es que el Concedente acredita que los terrenos que está entregando son suficientes para el desarrollo del Aeropuerto. A cambio, traslada al Concedente los riesgos de cualquier incumplimiento de una Autoridad Gubernamental relacionada con la operación del Aeropuerto.</p> <p>15.5</p> <p>21.1 y 21.3 Permite que las Garantías Permitidas sean concurrentes.</p>

⁸ Adicionalmente, CORPAC cuenta con el 50% de los ingresos provenientes de la tarifa de AVD y 20% de los recursos provenientes del TUUA internacional, que son transferidos por el Concesionario.



Adenda Nº 3

- 1.26 porcentaje de retribución, los montos correspondientes a los costos de los servicios aeroportuario.
- 5.19 y anexo 10 Incrementa el plazo de 10 a 30 días para que el Concesionario restituya la Garantía de Fiel Cumplimiento.
- 10.2 Acota el incumplimiento de cualquier obligación establecida en el Contrato de Concesión a incumplimientos calificados como graves para efectos de definir los plazos de subsanación. De esta manera, sólo los incumplimientos calificados como graves serán causal de caducidad del Contrato de Concesión.
- 15.2.1 y 15.4 Se elimina la posibilidad que CORPAC le indique al Concesionario a quién dar atención a las atenciones protocolares.
- Anexo 9, numeral 2.4

Adenda Nº 4

- Precisa en qué forma se debería comunicar los términos y plazos del contenido del endeudamiento garantizado permitido tanto al concedente como al OSITRAN.
- 1.15 antes de haberla registrado como tales.
- 2.6.3. Da concordancia haciendo referencia al 1.15
- 5.6.1.1. Ajusta los montos y plazos del compromiso de inversión.
- 5.6.2.2 Amplia plazo para la construcción de la pista de aterrizaje Da concordancia relacionando los montos de las mejoras a una cláusula del contrato y no al anexo 6 del mismo, para facilitar una mejor supervisión.
- 5.8 Da concordancia a la entrega de terrenos con la construcción de la segunda pista de aterrizaje. Amplia el plazo para entrega de terrenos por el Concedente.
- 5.23 Reconoce acreedores permitidos la condición de terceros beneficiarios únicamente con relación al endeudamiento garantizado permitido
- 9.2 Adición 10.3 renovada oportunamente
- 12.1 Da concordancia con el 18.1
- Acepta que los efectos de una Ley aplicable constituya fuerza mayor, si es que impide al Concesionario el cumplimiento de sus obligaciones con relación a la ejecución de las mejoras y compromiso de inversión.
- 13.2 Da concordancia al 15.7. Perfeccionamiento con el Procedimiento de Ejecución
- Precisa -numerales- cuyo incumplimiento será considerado como grave. Amplía plazo para la subsanación del incumplimiento.
- 15.2.1 Precisa monto mínimo de embargo o secuestro gubernamental.
- Incluye terminación después de aceleración generada por el incumplimiento en el pago del endeudamiento garantizado permitido.
- Adición 15.2.7
- Adición 15.2.9 Incluye que otros incumplimientos serán los estipulados en el Contrato de Concesión.
- 15.5. Modifica causales de resolución de contrato por parte del Concesionario.
- 15.6. Modifica resolución opcional por parte del Concedente.
- 15.7. Perfecciona el Procedimiento de Ejecución.
- Especifica que cualquier pago a efectuarse a los acreedores permitidos será en la cuenta que ellos decidan, después de la caducidad del contrato de concesión.
- 15.8.3
- 17.3. Precisa Independencia de perito técnico.
- Incluye a la Cámara de Comercio de Paris como posible arbitro en posibles controversias no técnicas de mayor valor.
- 17.4. no técnicas de mayor valor.
- 17.9. garantizado permitido.
- 20.10. la reparación, reconstrucción o reemplazo del aeropuerto.
- Obliga al concedente a constituir un fideicomiso con los recursos de reembolso de seguros.
- 20.11. Incluye la obligación por parte del concesionario de enviar a los acreedores permitidos cualquier notificación y/o comunicación.
- 24.5. cualquier notificación y/o comunicación.
- Cualquier enmienda, adición o modificación del Contrato tendrá que tomar en cuenta opinión técnica de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier
- 24.7. Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente
- Cambio en los parámetros para determinar el rompimiento en el equilibrio económico financiero.
- 26.2.

Anexo 10, numerales 2,5 y 7 Ampliación y determinación de áreas para las entidades públicas

Anexo 11, numeral 2 construcción de la segunda pista.

Anexo 14, numeral 1.27 Concordancia con la cláusulas 5.6.1.1.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN



II DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2006

II.1 Descripción del Servicio

17. El AIJCH es la principal puerta de ingreso aéreo al Perú, pues concentra prácticamente la totalidad del tráfico internacional (99,9%) de la Red Aeroportuaria Nacional. En el ámbito nacional constituye un hub centro radial nacional desde el cual se atiende las principales rutas nacionales. Cabe señalar que en este ámbito, y dependiendo de las características y extensión de las rutas, el AIJCH compite con otros medios de transporte, principalmente, con las carreteras.
18. En el aeropuerto se realizan una serie de actividades, ejecutadas por el propio Concesionario o por otros agentes económicos, que constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga. Entre los principales servicios que se presta en el terminal aéreo, se encuentra el servicio de aterrizaje y despegue (A/D), el servicio de atención a las naves en tierra y los servicios de atención a los pasajeros.

CUADRO N° 4
SERVICIOS Y EMPRESAS QUE LOS BRINDAN

Servicios	Empresa
Aterrizaje/ Despegue	CORPAC y LAP ¹
Estacionamiento	LAP
Rampa	Talma, Globe Ground, Swissport
Almacenamiento y Abastecimiento de combustible	Exxon-Mobil
Embarque/Desembarque de pasajeros a través de Puentes de embarque	LAP
Alquiler locales comerciales	LAP
Alquiler Oficinas Operativas	LAP
Alquiler de Counters	LAP
Estacionamiento Vehicular	LAP

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

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.2 Tráfico de pasajeros, aeronaves y carga

II.2.1 Pasajeros

19. El AIJCH es el aeropuerto de mayor importancia en la red aeroportuaria peruana, representando el 62.9% del tráfico total de pasajeros (PAX) de la red aeroportuaria, el 44.3% del tráfico nacional y el 99.9% del tráfico internacional. Dichas participaciones se han mantenido estables desde el año 2002.



CUADRO N° 5
PARTICIPACIÓN DEL AIJCH EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LA RED
AEROPORTUARIA
(en porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nacional	42	43	44	44	44	44
Internacional	99	99	99	99	99	100
TOTAL	60	63	63	63	63	63

Fuente: LAP, CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

20. Durante el año 2006, el flujo de PAX en la red aeroportuaria nacional ascendió a 9.0 millones (no incluye PAX en tránsito/transferencia), valor que significó un incremento de 7% con relación al tráfico registrado en el 2005. De este total, el AIJCH atendió a 5.7 millones, es decir, al 63% del total de PAX. Esta cifra es 6.3% mayor a lo registrado en 2005. Cabe señalar que el flujo anual de pasajeros internacionales atendidos en el AIJCH se incrementó en 2.7%, mientras que el de pasajeros nacionales aumentó en 10.7%.
21. La evolución del flujo de pasajeros muestra una tendencia creciente desde el año 2002. Así, la tasa de crecimiento promedio para el período 2002-2006 fue de 8.3%. Dicho crecimiento es atribuible tanto al mayor tráfico nacional como internacional registrados, pues el crecimiento promedio de ambos fue de 9% y 7.8%, respectivamente, para el mismo período.
22. Por otro lado, el flujo de pasajeros nacionales inició su recuperación recién en el año 2003, al haber registrado un crecimiento de 10.8% y 8.2% y 10.7% para los años 2004, 2005 y 2006, respectivamente.

CUADRO N° 6
TRAFICO DE PASAJEROS EN EL AIJCH
(millones de pasajeros)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nacional	2.25	1.94	1.88	2.00	2.21	2.40	2.65
Internacional	2.26	2.18	2.25	2.30	2.60	2.94	3.02
TOTAL	4.51	4.12	4.13	4.30	4.82	5.34	5.68

No incluye pasajeros en transferencia.

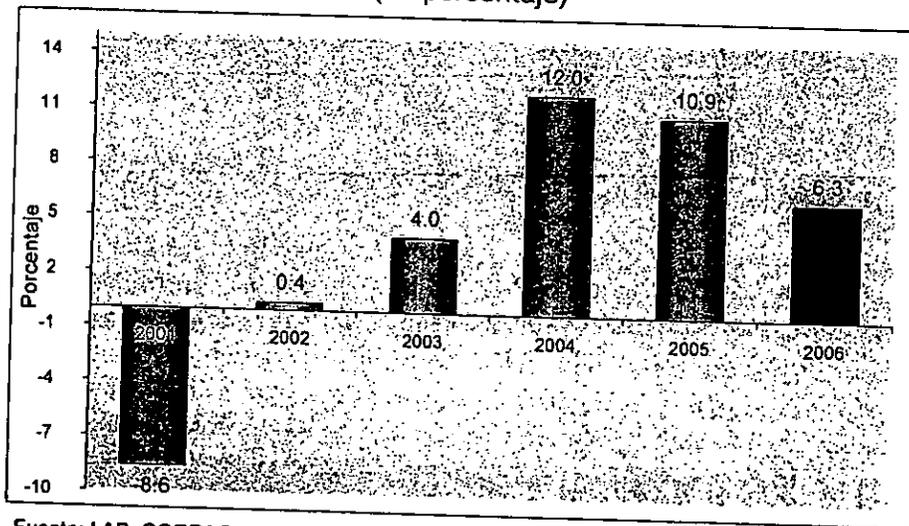
Fuente: LAP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

23. En cuanto a la composición de los pasajeros (PAX), ésta ha variado en los últimos años. Así, antes de efectuarse la concesión del AIJCH la relación PAX internacionales/nacionales fue de 0.87 durante el año 1999. En el año 2000, la relación fue de 1 y, desde entonces el aumento de PAX internacionales produjo el incremento de la tasa hasta llegar a 1.23 durante el 2005. Sin embargo, durante el 2006, el acelerado crecimiento de PAX nacionales ha determinado la reducción de la tasa hasta 1.14.



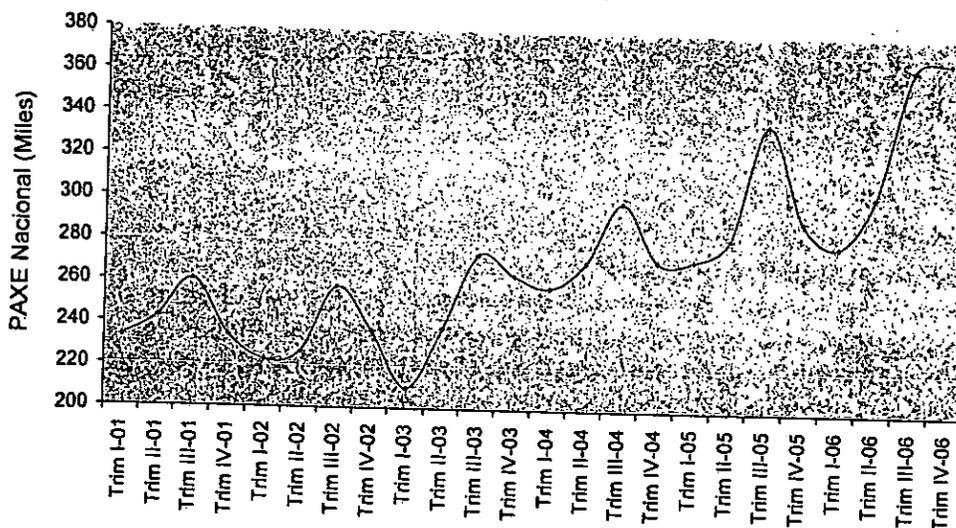
GRAFICO N° 2
TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DE PASAJEROS DEL AIJCH
(en porcentaje)



Fuente: LAP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

24. Con relación a la estacionalidad del flujo de pasajeros embarcados (PAXE) a lo largo del año, se observa que el mayor tráfico nacional e internacional se registra en el tercer trimestre. Esta tendencia se ha mantenido a lo largo de los años analizados aunque durante el cuarto trimestre del 2006 se registraron niveles de PAXE inclusive mayores a los del tercer trimestre del 2006. Cabe señalar que los pasajeros de llegada registraron una tendencia similar.

GRAFICO N° 3
PAXE EN VUELOS NACIONALES EN EL AIJCH
(miles de pasajeros)



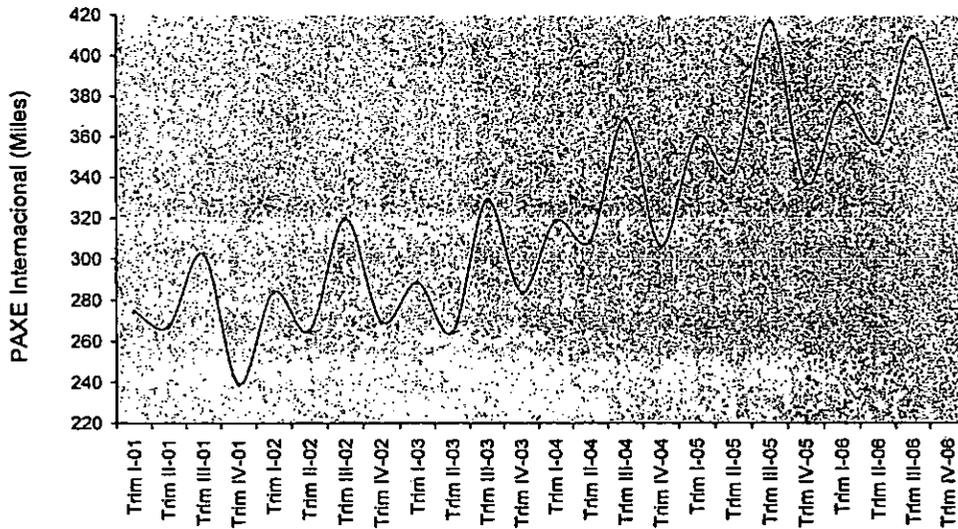
Fuente: LAP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

25. El aumento registrado en el total de pasajeros embarcados en vuelos nacionales durante el cuarto trimestre de 2006 fue de 26.5% respecto a lo registrado en similar trimestre del año anterior. Por su parte, los pasajeros internacionales embarcados registraron un incremento de 8% en el mismo período.



26. Durante el 2006, el turismo internacional (medido como pasajeros de llegada) experimentó un crecimiento de 4.9% con relación a lo registrado en 2005⁹. En el caso de Sudamérica, ello se tradujo en un aumento de 4% en el total de pasajeros de llegada.

GRAFICO N° 4
PAXE EN VUELOS INTERNACIONALES EN EL AIJCH
(miles de pasajeros)



Fuente: LAP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

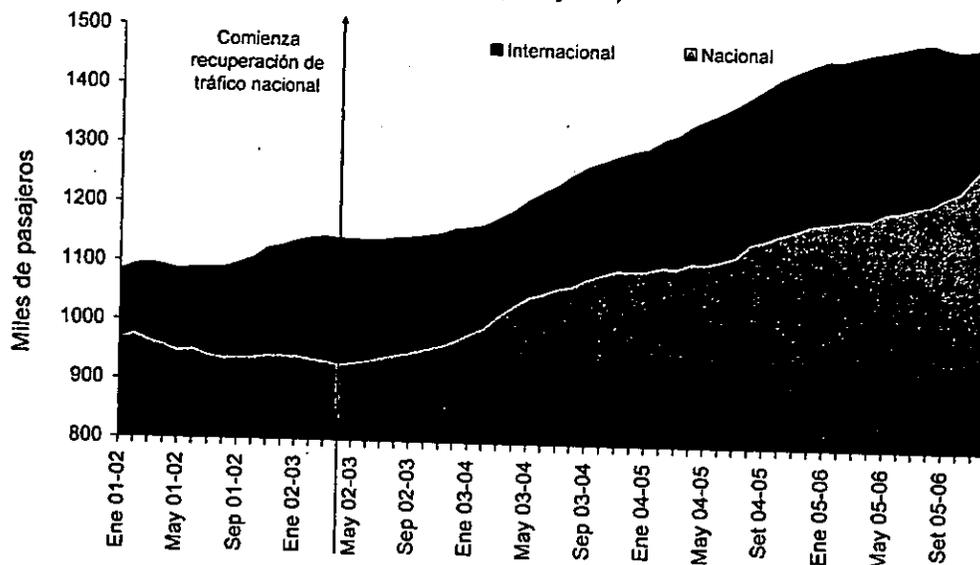
27. En cuanto a los pasajeros embarcados en el AIJCH, si bien los sucesos ocurridos el 11 de septiembre de 2001 afectaron severamente al flujo comercial aéreo del AIJCH, a partir de mayo de 2002 se observa una paulatina recuperación del sector, sobre todo en el flujo de PAXE internacionales. Cabe señalar que la recuperación del flujo de PAXE nacionales fue más lenta, iniciándose recién en abril de 2003. Durante los años 2005 y 2006 se observa la consolidación de la recuperación tanto en el flujo de pasajeros nacionales como internacionales



⁹ Cifras de la Organización Mundial del Turismo (OMT).

En: http://www.unwto.org/facts/eng/pdf/barometer/unwto_barom07_2_en_excerpt.pdf

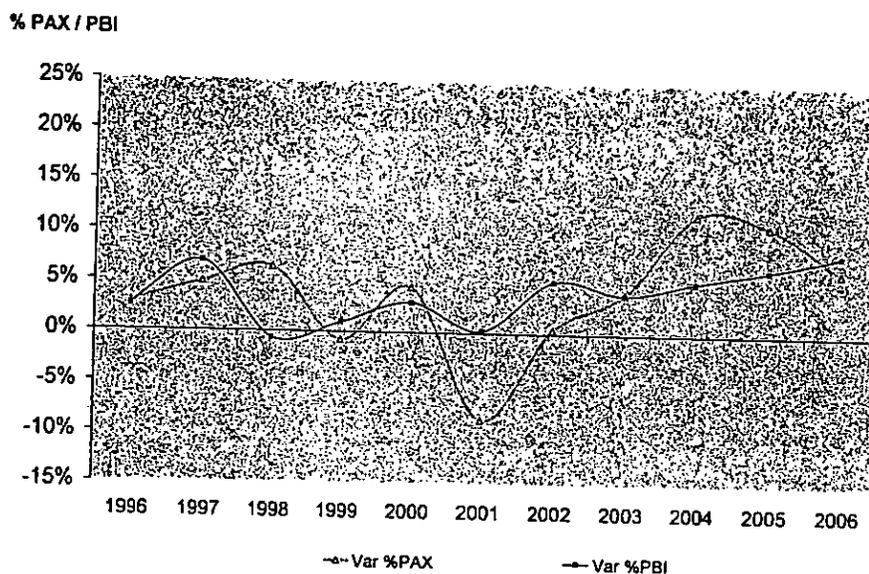
GRAFICO N° 5
ACUMULADO ANUAL DE PAXE EN EL AIJCH
(miles de pasajeros)



Fuente: LAP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

28. Asimismo, el transporte de pasajeros también responde estrechamente al crecimiento económico del país. En este caso en particular, se observó que el PBI y el tráfico de pasajeros en el AIJCH mantienen un coeficiente de correlación de 0.66 para el período 1995-2006¹⁰.

GRAFICO N° 6
TASA DE CRECIMIENTO DE PASAJEROS Y PBI
(en porcentaje)



Fuente: LAP, CORPAC, BCRP
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

¹⁰ Una alta correlación implica un alto grado de relación entre un grupo de variables. El coeficiente de correlación como máximo puede ser igual a 1.



II.2.2 Operaciones

29. Se considera como operación el movimiento de una nave que aterriza o despegue de un aeropuerto, con lo que se puede tener operaciones de entrada o de salida, respectivamente. Durante el 2006, el AIJCH concentró el 34% del total de operaciones realizadas en la red de aeropuertos peruana. En particular, concentró el 98% del total de operaciones internacionales realizadas, y el 23% de las nacionales. Cabe señalar que dichas participaciones se han mantenido relativamente constantes a lo largo de los años analizados.

CUADRO N° 7
PARTICIPACIÓN DEL AIJCH EN LAS OPERACIONES DE LA RED AEROPORTUARIA
(en porcentaje)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nacional	23%	22%	23.6	23.6	24.8	23.3	22.9	23.1
Internacional	93%	94%	95.1	95.6	96	96.5	97.5	97.9
TOTAL	31%	31%	34.2	34.6	24.8	34.6	34.7	33.7

Fuente: Estadística de CORPAC, 1992-2003, Informe Anual LAP, 2001, 2002 y 2003
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

30. En términos absolutos, del total de 229.6 mil operaciones registradas en la red aeroportuaria nacional, 77.3 mil se realizaron en el AIJCH¹¹.
31. En cuanto al movimiento anual de aeronaves, este muestra una tendencia relativamente irregular y no guarda necesariamente relación con el creciente número de PAX o con la evolución favorable del PBI observados. Ello obedece a que las empresas de aviación pueden incrementar la ocupabilidad de sus vuelos o incluso renovar sus flotas, utilizando aviones con mayor capacidad que les permiten transportar mayor cantidad de PAX o carga en un menor número de operaciones. Así, si bien durante los 3 últimos años se han registrado incrementos tanto en el número de operaciones como de PAX, el crecimiento de éstos últimos ha sido mayor.

CUADRO N° 8
OPERACIONES EN EL AIJCH
(miles de operaciones)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nacional	42.4	40.6	41.6	41.2	40.6	45.5
Internacional	29.8	29.6	28.6	31.2	32.7	31.8
TOTAL	72.2	70.2	70.2	72.4	73.3	77.3

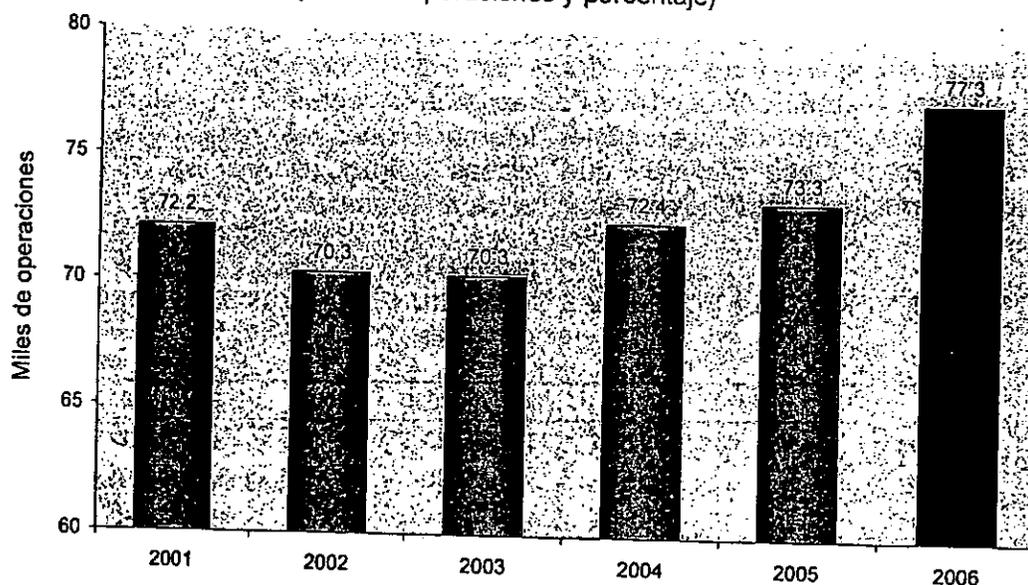
Fuente: LAP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

32. Cabe señalar que para el 2004, se revertió la aparente tendencia decreciente en el número de operaciones nacionales e internacionales, las cuales se incrementaron en 3% y 1% en el 2004 y 2005, respectivamente, con relación al año anterior. Durante el año 2006, se ha producido nuevamente un importante incremento del número de operaciones siendo este del 6%. Sin embargo, este incremento se explica por una reducción del 3% del número de operaciones internacionales y por un incremento del 12% del número de operaciones nacionales.



¹¹ Incluye vuelos militares.

GRAFICO N° 7
OPERACIONES AIJCH Y TASA DE CRECIMIENTO ANUAL
(miles de operaciones y porcentaje)



Fuente: LAP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.2.3 Carga

33. El AIJCH es un aeropuerto fundamentalmente dedicado al transporte de pasajeros. Así, se tiene que del total de WLUs movilizados durante el año 2006, sólo el 24,2% constituyó carga. Sin embargo, es el principal aeropuerto carguero del país, concentrando el 88,6% del total de carga movilizada (E/S) a través de la red aeroportuaria nacional¹². Su participación en el volumen de carga internacional se ha mantenido estable durante el período analizado, mientras que representó el 45,6% en el caso de la carga nacional.

CUADRO N° 9
PARTICIPACIÓN DEL AIJCH EN EL TRÁFICO DE CARGA DE LA RED AEROPORTUARIA
(en porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nacional	29.7	35.3	43.6	44.7	44.6	45.6
Internacional	99.3	99.6	99.5	99.2	99.7	99.6
TOTAL	80.2	83.7	86.6	89.0	88.5	88.6

Fuente: LAP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

34. Durante el año 2006, el tráfico de carga (E/S) en la red aeroportuaria nacional ascendió a 217,3 mil TM, cifra mayor en 11,1% al resultado obtenido para el 2005. De dicho volumen, el AIJCH movilizó 192,5 mil TM, de las cuales 172,2 mil TM constituyeron carga internacional.
35. Con relación a la evolución de la carga, ésta ha venido incrementándose desde el año 2000, registrando una tasa de crecimiento promedio anual de 10,4% para el período 2001-2006. Al respecto, la carga nacional ha registrado un crecimiento

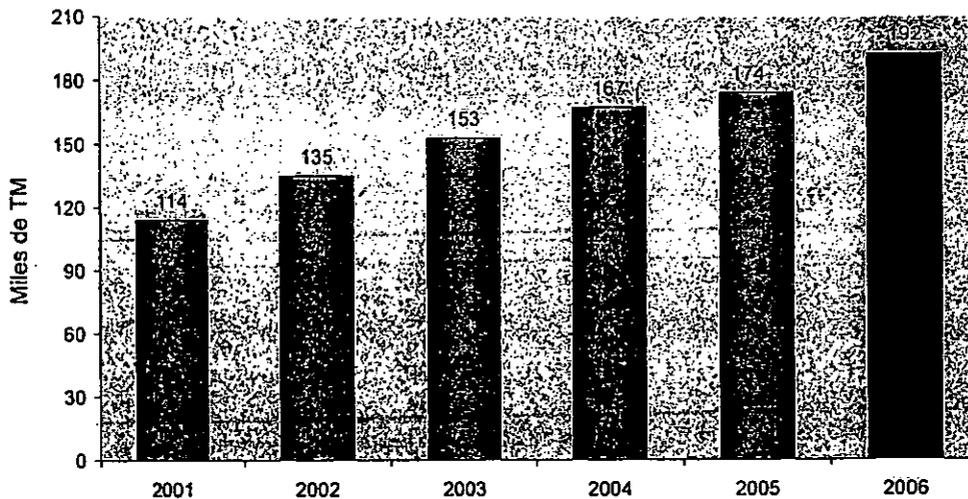
¹² Este dato no toma en cuenta la carga en tránsito.



promedio de 4,5% en dicho período, mientras que la internacional, en promedio se incrementó en 11,8% para el mismo período.

36. La diferencia en las tasas de crecimiento ha determinado que la relación carga internacional/nacional en el AIJCH cambie de 4,9 en el 2000 a 8,5 en el 2006.

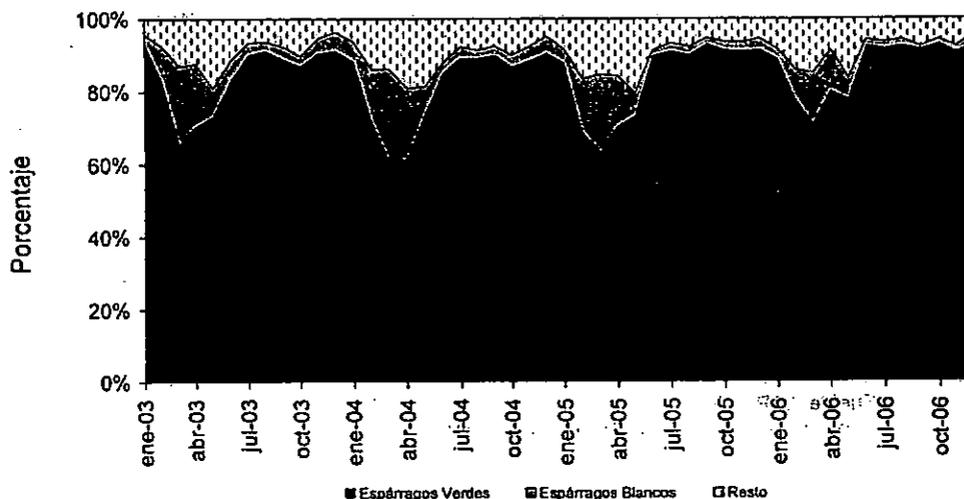
GRAFICO N° 8
CARGA EN EL AIJCH Y TASA DE CRECIMIENTO ANUAL
 (en miles de TM y porcentaje)



Fuente: LAP, CORPAC
 Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

37. Con relación a la carga internacional exportada por Frío Aéreo, el principal producto fue el espárrago, que representó el 92,4% del total exportado a través del AIJCH. Dichas exportaciones se incrementaron, durante 2006, en 14,7% con relación a 2005. El total de espárrago exportado a través del AIJCH ascendió a 64,6 miles de TM, de los que correspondió el 96,5% a espárrago verde, y el 3,5% restante a espárrago blanco.

GRAFICO N° 9
PARTICIPACIÓN DE LA CARGA QUE UTILIZA LA INFRAESTRUCTURA DE FRIO AÉREO
 (en porcentaje)



Fuente: Frío Aéreo
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN



II.3 Indicadores operativos

II.3.1 Ingreso por pasajero y por WLU

38. El ingreso total promedio por pasajero en el AIJCH, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario (excepto los financieros), alcanzó los US\$ 16,6, cifra mayor a la alcanzada en 2005 en 4,4%. Este incremento se debió al fuerte crecimiento de los ingresos (12%), que superó al del tráfico de pasajeros (7%).
39. Por su parte, los ingresos por WLU¹³ fueron de US\$ 12,6, cifra 4,1% mayor a lo registrado en 2005. Cabe señalar que el total de WLUs movilizadas a través del AIJCH se incrementó en 7,1%.

CUADRO N° 10
INGRESOS POR PASAJEROS (E/S) Y WLU EN EL AIJCH

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
INGRESOS TOTALES (US\$ MILES) 1/	50,271	64,352	69,740	75,532	89,653	100,008
PAX TOTAL (MILES) 2/	4,138	4,309	4,536	5,066	5,652	6,039
WLU (MILES) 3/	5,280	5,676	6,105	6,749	7,391	7,964
INGRESOS POR PAX	13.20	14.90	15.37	14.91	15.86	16.56
INGRESOS POR WLU	9.52	11.34	11.42	11.19	12.13	12.56

Nota: Se ha considerado para el 2001 desde el 15 de Febrero hasta el 31 de diciembre

1/ No incluye ingresos financieros

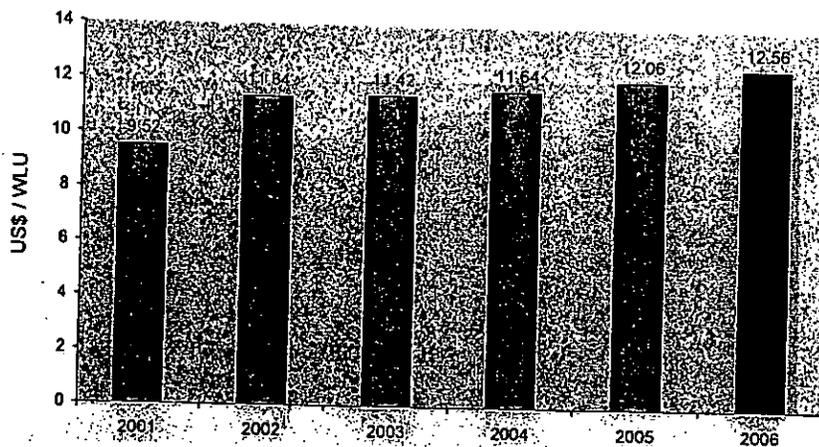
2/ Incluye pasajeros de tránsito y transferencia

3/ WLU expresadas en número de pasajeros

Fuente: Estados Financieros LAP

40. Al comparar el desempeño de la administración del aeropuerto ejecutada por CORPAC antes de la concesión con la de LAP, se puede observar que, mientras los Ingresos/WLU percibidos por CORPAC durante el periodo 99-2000 se redujeron en 3%, LAP ha conseguido un aumento promedio anual de 5,9% para el periodo 2002-2005.

GRAFICO N° 10
INGRESO POR WLU Y TASA DE CRECIMIENTO ANUAL
(en US\$ y porcentaje)



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

¹³ Weight Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).



II.3.2 Gastos por pasajero y por WLU

41. Los gastos totales por pasajero (sin considerar gastos financieros) ascendieron a US\$ 11,4, cifra 8.5% mayor a la registrada para 2005. Por su parte, el gasto por WLU alcanzó los US\$ 8,68, cifra 8,2% mayor a la alcanzada en 2005. Dichos incrementos son atribuibles a los los mayores gastos efectuados durante 2006, pese a que aumentasen tanto los PAX como los WLU.
42. Cabe señalar que el gasto por pasajero para el período 99-2000 fue de aproximadamente US\$ 11,8. Si se tiene en cuenta que la retribución al Estado Peruano representó el 56,1% del total de gastos, es notable la mejora de este indicador desde inicios de la concesión.

CUADRO N° 11
GASTOS POR PASAJEROS (E/S) Y WLU EN EL AIJCH

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
GASTOS TOTALES (US\$ MILES) 1/	38,801	41,991	46,448	49,171	59,618	69,103
PAX TOTAL (MILES) 2/	4,138	4,309	4,536	5,066	5,652	6,039
WLU (MILES) 3/	5,280	5,676	6,105	6,749	7,391	7,964
GASTOS POR PAX	9.38	9.74	10.24	9.71	10.55	11.44
GASTOS POR WLU	7.35	7.40	7.61	7.29	8.07	8.68

Nota: Se ha considerado para el 2001 desde el 15 de Febrero hasta el 31 de diciembre

1/ Incluye gastos operativos y gastos por retribución pagada al Estado Peruano.

2/ Incluye pasajeros de tránsito y transferencia

3/ WLU expresadas en número de pasajeros

Fuente: Estados Financieros LAP

II.4 Inversiones realizadas

43. El monto total de inversiones en desarrollo, que incluye el diseño y construcción, presentado por LAP en el plan de inversión de su propuesta técnica para los 30 años de concesión, asciende a US\$ 1 061 millones¹⁴. De este monto, el 95% corresponde a la construcción y el restante al diseño del programa.
44. 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. De esta manera, cuando los activos se registren como bienes del Estado, deberán cumplir con todas las especificaciones contenidas en las normas pertinentes.
45. El Cuadro N° 12 presenta las inversiones programadas por el Concesionario del AIJCH, y las reconocidas por OSITRAN. La Propuesta Técnica considera los montos presentados por el Concesionario en el concurso de licitación del AIJCH; el Programa de Inversiones – Revisión 5 se refiere al plan de trabajo aprobado por la Gerencia de Supervisión de OSITRAN; las inversiones presentadas para reconocimiento corresponden a los montos presentados por el Concesionario al regulador para que sean reconocidos como inversión en mejoras comprometidas según el Contrato de Concesión; y las inversiones reconocidas por OSITRAN son aquellas que el regulador reconoce como inversión en mejoras estipuladas en el Contrato de Concesión.

¹⁴ Monto calculado por la Gerencia de Supervisión a partir de la Tabla N, Anexo 6 del Contrato de Concesión, luego de deducir el IGV.



46. Durante el 2006, OSITRAN reconoció a LAP US\$ 14,3 millones de inversión, parte de los cuales quedó pendiente de reconocimiento del año 2005. Estas inversiones comprendieron la ejecución de obras relacionadas con el programa de expansión del Aeropuerto.
47. De acuerdo al Cuadro N° 1, referido a los montos mínimos por invertir en mejoras obligatorias en el AIJCH – Período Inicial, LAP debería haber invertido, durante los primeros 4 años de la Concesión, un monto ascendente a US\$ 110 millones. Como se señala en el Cuadro N° 12, el monto reconocido por mejoras, hasta el año 2006, ha sido de US\$ 148,24 millones, lo que indica que ya se ha cumplido la meta de inversión prevista para los primeros cuatro años. Asimismo, a diciembre de 2006, el monto invertido en mejoras obligatorias ascendía al 66,8% del monto de inversión referencial establecido para el período inicial (US\$ 222 millones).

CUADRO N° 12
INVERSIONES EN EL AIJCH
(millones de US\$)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Acumulado
Propuesta Técnica Anexo 6. Tabla N	11.74	32.31	61.33	23.63	33.49	17.41	179.90
Programa de Inversiones - Revisión 5	8.43	9.32	36.44	88.33	25.52	29.93	168.04
Monto Presentado para el Reconocimiento	1.32	10.50	30.11	94.72	23.26	19.95	159.92
Monto Reconocido de mejoras	0.00	4.24	28.77	84.37	30.86	14.31	148.24

Nota: No incluye IGV

Fuente: Gerencia de Supervisión-OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

48. La diferencia entre la Propuesta Técnica con relación al Programa de Inversiones – Revisión 5, responde a una reprogramación anual de los montos por invertir durante estos años. El monto total considerado en el Programa de Inversiones durante el periodo inicial es ligeramente superior a lo establecido en la Propuesta Técnica del Concesionario.

CUADRO N° 13
INVERSIONES EN EL AIJCH DURANTE EL PERIODO INICIAL
(millones de US\$)

	2001-2008
Propuesta Técnica Anexo 6. Tabla N	222
Programa de Inversiones - Revisión 5	235

Nota: No incluye IGV

Fuente: Gerencia de Supervisión

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.5 Resultados financieros

II.5.1 Resultados del ejercicio

49. El AIJCH, como se ha mostrado anteriormente, es el aeropuerto más importante de la Red Aeroportuaria Nacional, concentrando el 63% del tráfico total de pasajeros y el 89% del tráfico de carga, pese a que la red aeroportuaria regional operada por CORPAC cuenta con 46 aeropuertos.
50. En el Cuadro N° 14 se muestran los ingresos y gastos consolidados de la Red Aeroportuaria. Cabe señalar que se ha descontado de los gastos los pagos por concepto de retribución al Estado, los que son hechos por el Concesionario y son entregados a CORPAC. De la misma forma, se han eliminado las transferencias que LAP realiza a CORPAC, de acuerdo a lo estipulado en el Contrato de



Concesión, en las cuentas de ingresos y gastos. De este modo, se analizan los resultados económicos de la Red Aeroportuaria como si ninguna parte de ella hubiese sido concesionada, para hacerlas comparables.

51. Los ingresos de la red aeroportuaria, medidos en dólares, se incrementaron en 8,5% con relación al 2005, correspondiéndole al AIJCH un aumento de 10,5%. En cuanto a los gastos, estos se incrementaron en 2,7%, correspondiendo al AIJCH un aumento de 19,5%.
52. Como se puede observar, si bien el AIJCH generó el 72,9% de los ingresos, le correspondió sólo el 37,6% de los gastos totales de la red. Cabe señalar que un porcentaje importante de los Ingresos Brutos del AIJCH se destina al pago de retribución (46,5%), y al financiamiento del resto de la red aeroportuaria administrada por CORPAC (50% y 20% de los cobros por servicio de aterrizaje-despegue, y TUUA; respectivamente).

CUADRO Nº 14
INGRESOS Y GASTOS CONSOLIDADOS DE LA RED AEROPORTUARIA (Sin considerar las transferencias entre empresas ni al Estado)

Miles de S/.	2004		2005			2006			2006 /2005 %
	RED	CORPAC	LAP	RED	2005 /2004 %	CORPAC	LAP	RED	
Ingresos	371,517	117,665	295,850	413,515	11.3%	121,750	327,032	448,782	8.5%
Gastos	-249,183	-174,797	-83,303	-258,100	3.6%	-165,514	-99,551	-265,065	2.7%

Miles de US \$	2004		2005			2006			2006 /2005 %
	RED	CORPAC	LAP	RED	2005 /2004 %	CORPAC	LAP	RED	
Ingresos	108,949	35,656	89,652	125,307	15.0%	37,180	100,008	137,188	9.5%
Gastos	-73,074	-52,969	-25,243	-78,212	7.0%	-50,545	-29,923	-80,468	2.9%

Nota: No se han considerado ingresos ni gastos financieros ni excepcionales
 Fuente: LAP - Estados Financieros Auditados, CORPAC - Balances de Comprobación
 Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

53. En lo que respecta a los principales indicadores financieros del 2006, el margen operativo del concesionario se redujo 11,8%, como consecuencia del incremento de los ingresos (11,6%), y la caída de la utilidad de operación (-1,6%), respecto de 2005. La menor utilidad de operación se originó en los mayores gastos operativos (24,2%), destacando los efectuados por la amortización de las mejoras en el Aeropuerto -iniciada desde junio de 2005- que ascendieron a US\$ 7,22 millones. La entrega de la mayor parte de estas mejoras en mayo de 2005, trajo como consecuencia el cese de la capitalización de los costos de financiamiento relacionados a la deuda contraída para realizar tales mejoras, registrándose éstos a partir de junio de 2005 como parte de los resultados de operaciones de la empresa. De esta manera, durante el 2006 los gastos financieros crecieron 106,2%. Ello condujo también a una menor utilidad neta, con la consecuente reducción sobre el ratio Utilidad Neta/Ventas.
54. En cuanto a los indicadores de liquidez, estos mostraron reducción debido a que el incremento del activo corriente (12,2%) fue menor al del pasivo corriente (26,0%). El mayor nivel de las obligaciones de corto plazo se debió a expansiones en los rubros de cuentas por pagar comerciales y retribuciones por pagar.
55. Asimismo, la capacidad de la empresa para obtener utilidades sobre su patrimonio y activos, se redujo durante el 2006. Ello se debió tanto a la mencionada reducción de la utilidad neta, como al aumento en los activos (+10,7%) y en el patrimonio (+9,2%). Este último se incrementó producto de las mayores utilidades acumuladas.



CUADRO N° 15
RATIOS FINANCIEROS

RATIOS FINANCIEROS						
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Margen operativo	0.15	0.17	0.17	0.18	0.17	0.15
Utilidad Neta / Ventas	-0.03	0.09	0.12	0.12	0.09	0.06
Activo Cte / Pasivo Cte	2.34	2.29	0.93	0.78	1.42	1.26
Prueba Ácida ^{1/}	2.31	2.25	0.65	0.47	1.37	1.19
Pasivo / Patrimonio	0.53	0.38	0.95	2.09	2.01	2.04
Utilidad Neta / Patrimonio	0.00	0.16	0.19	0.17	0.14	0.08
Utilidad Neta / Activos	0.00	0.12	0.10	0.05	0.05	0.03
Ventas / Activos	1.10	1.30	0.81	0.46	0.49	0.49
Ventas / Patrimonio	1.68	1.80	1.58	1.42	1.46	1.49
Activos / Patrimonio	1.53	1.38	1.95	3.09	3.01	3.04

^{1/} Ratio que mide la liquidez inmediata de la empresa a través de la siguiente fórmula:

[Caja y Bancos + Cuentas por Cobrar + Existencias] / Pasivo Corriente

Fuente: LAP - Estados Financieros Auditados

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

56. En cuanto a los ingresos percibidos por LAP, estos se pueden clasificar en dos rubros: de un lado, están los ingresos originados en la provisión de servicios aeroportuarios, mediante los cobros por TUUA, aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves, rampa, entre otros. Por otro lado, se encuentran los ingresos comerciales, provenientes de arrendamientos y concesiones de locales. Los primeros se incrementaron en 10,5%, mientras que los segundos lo hicieron en 16,5%, respecto del 2005. Cabe señalar que los ingresos totales, descontando las transferencias realizadas a CORPAC, se incrementaron en 11,6% relación a lo registrado el 2005.
57. Al analizar la composición de los ingresos del concesionario, se puede apreciar que el 81,6% proviene de la provisión de servicios aeroportuarios, siendo la TUUA la principal fuente de recaudación. Cabe señalar que el servicio de TUUA comprende aquellos servicios prestados al pasajero por el uso del terminal aeroportuario, es decir, los servicios de salvamento y extinción de incendios, seguridad, circuito cerrado de televisión, transporte y entrega de equipaje, transporte de pasajeros del terminal al avión, información, sala de pasajeros en tránsito, iluminación, salas de embarque, de chequeo de pasajeros y equipaje y de espera¹⁵. Los ingresos por cobro de TUUA se incrementaron en 13,1% y representaron el 44,6% del total de ingresos aeroportuarios.
58. Otra fuente importante de ingresos corresponde a los cargos por aterrizaje y despegue, los que representan el 17,4% de los ingresos totales. La comisión por venta de combustible, que corresponde al cargo de acceso cobrado al operador de la planta de almacenamiento de combustible del aeropuerto por hacer uso de dichas instalaciones, también representa una importante fracción de los ingresos (9,7%). Dicho cargo es cobrado por galón de combustible vendido.
59. Cabe destacar que desde enero del 2005, iniciaron su funcionamiento los Puentes de Abordaje del aeropuerto. Durante el año 2006 los ingresos por este concepto mostraron el mayor incremento dentro de los servicios aeroportuarios (20,6%), y significaron el 2,2% del monto total percibido.

¹⁵ Contrato de concesión, anexo 3.



CUADRO N° 16
COMPOSICIÓN DE LOS INGRESOS DE LAP*
(miles de US\$)

	2004	Composición	2005	Composición	2006	Composición
Aeroportuarios	62,282	82.5%	73,844	82.4%	81,617	81.6%
TUUA Nacional e Internacional	35,319	46.8%	39,470	44.0%	44,650	44.6%
Aterrizaje y Despegue	13,502	17.9%	16,180	18.0%	17,392	17.4%
Comisión por venta de combustible	7,520	10.0%	9,395	10.5%	9,747	9.7%
Carga	2,977	3.9%	3,186	3.6%	3,682	3.7%
Rampa	1,939	2.6%	2,597	2.9%	2,641	2.6%
Estacionamiento de Aeronaves	1,025	1.4%	1,184	1.3%	2,209	2.2%
Puentes de abordaje de pasajeros	-	0.0%	1,832	2.0%	1,296	1.3%
Ingresos Comerciales	12,269	16.2%	14,756	16.5%	17,193	17.2%
Arrendamiento de locales comerciales	4,585	6.1%	5,836	6.5%	6,582	6.6%
Ingresos por Concesiones	5,452	7.2%	6,500	7.3%	7,272	7.3%
<i>Duty Free</i>	3,385	4.5%	3,694	4.1%	4,110	4.1%
<i>Transporte terrestre de pasajeros</i>	417	0.6%	438	0.5%	1,618	1.6%
<i>Catering</i>	898	1.2%	1,052	1.2%	1,070	1.1%
<i>Comidas y bebidas</i>	752	1.0%	1,316	1.5%	474	0.5%
Estacionamiento vehicular	1,807	2.4%	2,083	2.3%	2,381	2.4%
Otros	425	0.6%	337	0.4%	958	1.0%
Otros Ingresos	981	1.3%	1,053	1.2%	1,198	1.2%
Total	75,532	100.0%	89,653	100.0%	100,008	100.0%

*Nota: Los datos corresponden a los ingresos de operación. No se incluye ingresos financieros ni extraordinarios.

Fuente: Estados Financieros Auditados LAP – 2005, Balances de Comprobación LAP – 2005

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.5.2 Transacciones con empresas vinculadas

60. La siguiente tabla presenta las transacciones, generadas o devengadas, con empresas vinculadas; las transacciones efectivas consideran los desembolsos monetarios realizados por la compañía con relación a dichas transacciones.
61. Como se aprecia en el Cuadro N° 17, durante el año 2006 el 100% de las transacciones comerciales que LAP realizó con empresas vinculadas fueron hechas con Fraport (no se realizaron transacciones con Bechtel). Estas operaciones incluyeron un contrato de operación y mantenimiento con Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, mediante el que el operador provee a LAP de servicios tecnológicos y servicios de gerencia, por un monto de US\$ 1,6 millones. Asimismo, se realizó un contrato de consultoría y asesoría financiera con Fraport Perú S.A.C., por un monto de US\$ 1,7 millones.



CUADRO N° 17
TRANSACCIONES CON EMPRESAS VINCULADAS
(millones de US\$)

Concepto	TOTAL	FRAPORT*	BECHTEL **
Capital Social	30.00	17.18	12.83
Aporte efectivo	30.00	17.18	12.83
Transacciones con vinculadas	3.26	3.26	0.00
Operación y mantenimiento	1.60	1.60	0.00
Consultoría y asesoría financiera	1.66	1.66	0.00
Transacción efectiva	2.55	2.55	0.00
Cuentas por pagar a vinculadas	0.71	0.71	0.00
Transacciones vinculadas/Ingresos de LAP (2006)			
Transacciones efectivas/Ingresos LAP (2006)	3%	3%	0%
[Transacciones vinculadas/Ingresos LAP] (2002 - 2006)			32%

(*)Considera FRAPORT AG Frankfurt Airport Services Worldwide y FRAPORT Perú S.A.C.

(**)Considera Bechtel International y Overseas Bechtel Incorporated, Sucursal del Perú.

Fuente: Estados Auditados LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

62. Las cuentas por pagar ascendieron a US\$ 0,7 millones, de los cuales correspondieron US\$ 0,65 millones a Fraport Perú S.A.C., y los US\$ 0,06 restantes a Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide.

II.6 Transferencias al Sector Público

63. Durante el año 2006, el Concesionario transfirió a OSITRAN US\$ 38,8 millones por concepto de retribución al Estado, de los cuales US\$ 775 mil fueron entregados a PROINVERSION y el resto al MTC. Asimismo, LAP entregó a OSITRAN US\$ 994 mil por concepto de aporte por regulación, tal como se aprecia en el cuadro siguiente:

CUADRO N° 18
TRANSFERENCIAS AL ESTADO*
(Miles de US\$)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Retribución al Estado	12,870	24,378	26,559	28,506	34,362	38,751
PROINVERSION	257	488	531	570	687	775
FONAFE	12,613	12,148	-	-	-	-
MTC		11,743	26,028	27,936	33,675	37,976
Aporte por Regulación ^{1/}	446	643	692	774	912	994
TOTAL PAGADO AL ESTADO	13,316	25,021	27,251	29,280	35,274	39,745

*Montos Devengados

Fuente: FONAFE, Estados Auditados LAP - 2004

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

^{1/} Montos calculados usando el tipo de cambio promedio anual.

64. Asimismo, el monto devengado por la transferencia que el Concesionario debe hacer a CORPAC, en cumplimiento a lo establecido en el Contrato de Colaboración Empresarial y Atribuciones de Obligaciones y Responsabilidades firmado entre el Concesionario y CORPAC, fue de US\$ 16,29 millones. Cabe señalar que este monto corresponde al 50% de los ingresos recibidos por las operaciones de aterrizaje y despegue (A/D), y el 20% de los ingresos percibidos por la tasa internacional de uso de aeropuerto (TUUA internacional).



III REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL AIJCH

III.1 Regulación de las tarifas

65. Si bien el contrato de concesión incluye un régimen de tarifas máximas, el Concesionario puede establecer descuentos sobre la tarifa general cobrada, de acuerdo a su política comercial, la cual debe ser conocimiento público. En este caso, los descuentos deberán ser aplicados de manera objetiva, transparente y no discriminatoria.
66. Las tarifas de TUUA, A/D y estacionamiento de aeronaves, durante el periodo inicial¹⁶, se ajustan automáticamente según un cronograma estipulado en el Contrato de Concesión. Por ello, la función reguladora del organismo supervisor con relación a estos servicios durante el mencionado período se limita a supervisar que el Concesionario establezca sus tarifas en un nivel igual o inferior al máximo establecido en el contrato. Cabe señalar que, a partir del noveno año de concesión, el reajuste tarifario de estos servicios se hará de acuerdo a la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos menos un factor de productividad que será calculado por OSITRAN.
67. Asimismo, mediante la Resolución N° 073-2005-CD-OSITRAN de noviembre de 2005, se ajustó el cargo por uso de instalaciones de carga en US\$ 0,0188 por kilogramo de carga, sin incluir IGV. Dicho cargo se ajusta anualmente, previa aprobación de OSITRAN.
68. Por otro lado, en enero de 2005, el AIJCH empezó a prestar el servicio de Puentes de Embarque de pasajeros, a una tarifa provisional máxima de US\$ 74,31 por hora por Puente de Embarque, sin incluir IGV. Sin embargo, dicha tarifa provisional fue modificada en junio del 2005, cuando se aprobó la tarifa definitiva. Posteriormente, en setiembre de 2005, la tarifa definitiva fue modificada, tras resolverse los recursos de reconsideración interpuestos por los usuarios y el concesionario. Así, la tarifa máxima quedó finalmente fijada, mediante Resolución N° 053-2005-CD-OSITRAN, en US\$ 66,91 por los primeros 45 minutos o fracción y US\$ 22,29 para cada período de 15 min. o fracción adicional¹⁷.

¹⁶ Durante los primeros ocho (8) años.

¹⁷ La tarifa provisional fue fijada mediante Resolución N° 060-2004-CD/OSITRAN, de diciembre del 2004, en tanto se culminaba el proceso de fijación tarifaria. Este proceso culminó en junio del 2005 cuando, mediante Resolución N° 029-2005-CD-OSITRAN, se fijo una tarifa máxima de US\$ 68.00 por los primeros 45 minutos o fracción y US\$ 22.66 por cada período de 15 min. o fracción adicional. Sin embargo, tanto las líneas aéreas como LAP interpusieron recursos de reconsideración contra dicha tarifa. Luego de ser revisados, dichos recursos de reconsideración fueron declarados fundados en parte, aprobándose una nueva tarifa de US\$ 66.91 por los primeros 45 minutos o fracción y US\$ 22.29 para c/período de 15 min. o fracción adicional mediante Resolución N° 053-2005-CD-OSITRAN del 05 de setiembre del 2005.



CUADRO N° 19
TARIFAS REGULADAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ*
 (no incluye tributos de Ley)

Servicios	Unidad de Cobro	Tarifa máxima (regulada)	Tarifa cobrada por LAP ²
Tarifas Contractuales			
Aterrizaje y Despegue	Por TM según categoría		
A/D Internacional (incluye 90 minutos de estacionamiento) (según peso máximo de despegue)	Hasta 10	\$40.46	\$5.04 (inc. IGV)
	Más de 10 hasta 35	\$5.59	\$5.04 (inc. IGV)
	Más de 35 hasta 70	\$6.81	\$6.13 (inc. IGV)
	Más de 70 hasta 100	\$7.15	\$6.45 (inc. IGV)
	Más de 100	\$7.33	\$6.60 (inc. IGV)
A/D Nacional (incluye 90 minutos de estacionamiento) (según peso máximo de despegue)	Hasta 10	\$16.18	\$1.26 (inc. IGV)
	Más de 10 hasta 35	\$2.24	\$1.26 (inc. IGV)
	Más de 35 hasta 70	\$2.73	\$1.54 (inc. IGV)
	Más de 70 hasta 100	\$2.87	\$1.61 (inc. IGV)
	Más de 100	\$2.93	\$1.65 (inc. IGV)
	Por TM según categoría 15 % de recargo a la tarifa máxima diurna		7.50%
A/D Nocturno/Nocturno Nocturno de 18.00 horas a 6.00 horas (según peso máximo de despegue)	Internacional		
	Hasta 10	\$46.53	
	Más de 10 hasta 45	\$6.43	
	Más de 45 hasta 70	\$7.83	
	Más de 70 hasta 100	\$8.22	
	Más de 100	\$8.43	
	Nacional		
	Hasta 10	\$18.61	
	Más de 10 hasta 45	\$2.58	
	Más de 45 hasta 70	\$3.14	
	Más de 70 hasta 100	\$3.30	
	Más de 100	\$3.37	
Estacionamiento de naves ⁽¹⁾	Primeras 4 horas	10% de A/D	
	Por hora	2.5% de A/D	
Estacionamiento de vehículos ⁽²⁾	Estacionamiento nocturno	15% + sobre las tarifas diurnas	
Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA)	Por hora	S/. 3.50	S/. 3.5
TUUA Internacional	Por pasajero embarcado en vuelo internacional	\$30.25	\$28.24 (inc. IGV)
TUUA Nacional	Por pasajero embarcado en vuelo nacional	\$6.05	\$5.04 (inc. IGV)
Tarifas fijadas por OSITRAN			
Uso de instalaciones por servicio de carga	Por kilo con destino/origen hacia almacenes exter	\$0.0188	\$0.02
Puentes de Embarque de Pasajeros	Por los primeros 45 minutos	\$66.91	
	Por hora	\$22.29	

1 En la tarifa de A/D están considerados 90 minutos de estacionamiento, por lo que las tarifas por estacionamiento son aplicables a las aeronaves que permanecen estacionadas por un tiempo mayor.

2 Incluye IGV

*Tarifas máximas vigentes durante el año 2006

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

69. Finalmente, existen otros servicios cuyos precios no son fijados por el regulador, pues corresponden a servicios que se encuentran en competencia o a servicios no esenciales¹⁸ (comerciales o complementarios). Ejemplos de éstos son el alquiler de locales comerciales y la publicidad, entre otros. Sin embargo, estos servicios representaron durante el 2006 el 16,7% de los ingresos percibidos por el concesionario.

III.2 Otros Servicios regulados

70. Otro ámbito regulado por OSITRAN es el acceso al uso de infraestructura en manos del Concesionario. Dicho uso se da por parte de un usuario intermedio, que brinda un servicio integrante de la cadena de servicios que permite el transporte de pasajeros y carga de un punto a otro. Así, OSITRAN vela porque los usuarios

¹⁸ Los servicios esenciales son aquellos indispensables para completar la cadena de transporte de carga y pasajeros de un punto a otro.



intermedios de la infraestructura puedan hacer uso de esta, bajo condiciones similares a las que se daría si hubiera competencia en la provisión de la misma.

71. Mediante Resolución N° 020-2006-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso presentado por LAP, donde se especifica la definición de servicios esenciales, cuáles de estos servicios enfrentan restricciones de disponibilidad de uso y cuáles requieren la suscripción de un Contrato de Acceso.
72. Por otro lado, en agosto se aprobaron las modificaciones al Contrato Tipo de Acceso a las Oficinas Operativas para Aerolíneas en el AIJCH, mediante Resolución N° 011-2006-CD-OSITRAN. El objetivo de un Contrato Tipo es minimizar los riesgos vinculados a prácticas discriminatorias, eliminando barreras de ingreso no justificadas, en este caso, a una facilidad esencial.
73. Respecto al cargo por almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció el en US\$ 0,09 dicho cargo, por galón, hasta el cuarto año de vigencia de la concesión. A partir de entonces, OSITRAN debió efectuar el ajuste de dicho cargo tarifa cada 3 años. Así, mediante Resolución N° 010-2005-CD-OSITRAN, del 17 de febrero de 2005, se fijó en US\$ 0,0976 por galón dicho cargo, para el período 2005-2007.
74. Por otro lado, en mayo del 2004, mediante Resolución N° 026-2004-CD-OSITRAN OSITRAN determinó el cargo de acceso por prestar el servicio de rampa en el AIJCH para el período 2004-2011.

CUADRO N° 20
CARGOS FIJOS DE ACCESO PARA LOS OPERADORES DE RAMPA
(US\$ por operación)

Categoría	PMD	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarifa 1	hasta 5.68	37.44	37.44	37.44	38.97	38.97	38.97	38.97	38.97
Tarifa 2	> 5.68 hasta 33	40.85	40.85	40.85	42.51	42.51	42.51	42.51	42.51
Tarifa 3	> 33 hasta 51	61.22	61.22	61.22	63.72	63.72	63.72	63.72	63.72
Tarifa 4	> 51 hasta 56	70.26	70.26	70.26	73.12	73.12	73.12	73.12	73.12
Tarifa 5	> 56 hasta 78	74.35	74.35	74.35	77.38	77.38	77.38	77.38	77.38
Tarifa 6	> 78 hasta 152	89.87	89.87	89.87	93.53	93.53	93.53	93.53	93.53
Tarifa 7	> 152 hasta 188	110.29	110.29	110.29	114.79	114.79	114.79	114.79	114.79
Tarifa 8	> 188 hasta 287	114.38	114.38	114.38	119.04	119.04	119.04	119.04	119.04
Tarifa 9	> 287	163.49	163.49	163.49	170.15	170.15	170.15	170.15	170.15

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

75. Asimismo, a través de Informe N° 030-05-GRE-OSITRAN, se fijó el cargo que debía incorporarse en los mandatos de acceso para la prestación de los autoservicios de rampa en el AIJCH. Estos cargos, al igual que los del servicio de rampa a terceros, estarán vigentes hasta el 20 de julio del año 2011 y deben ser reajustados a una tasa de 4.08% durante el año 2007.



CUADRO N° 21
CARGOS DE ACCESO POR USO DE INFRAESTRUCTURA PARA LA PRESTACIÓN DE
AUTOSERVICIOS DE RAMPA EN EL AIJCH
(US\$ por operación)

Categoría	Rango (PMD)	Cargo
Tarifa 1	hasta 5.68	6.3
Tarifa 2	> 5.68 hasta 8.7	12.5
Tarifa 3	> 8.7 hasta 33	34.5
Tarifa 4	> 33 hasta 51	57.4
Tarifa 5	> 51 hasta 56	62.6
Tarifa 6	> 56 hasta 78	89.8
Tarifa 7	> 78 hasta 152	168.1
Tarifa 8	> 152 hasta 188	219.2
Tarifa 9	> 188 hasta 287	334.0
Tarifa 10	> 287	448.8

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

III.3 Comparación de costos aeroportuarios

76. Se ha realizado una comparación del costo del Servicio de Aterrizaje y Despegue más dos horas de estacionamiento en los principales aeropuertos de la región. La comparación se realiza para dos tipos de aeronaves: el A320 y el B767-300, que corresponden a la moda en el tráfico nacional e internacional, respectivamente.

CUADRO N° 22
TARIFA POR SERVICIO DE ATERRIZAJE / DESPEGUE Y 2 HORAS DE
ESTACIONAMIENTO PARA VUELOS INTERNACIONALES EN HORARIO NORMAL
(US\$ TOTALES)

PAIS	AEROPUERTO	A-320	B-767-300
Rep Dominicana (4)	Santo Domingo	203.74	412.34
Aruba (1)	Reina Beatriz	210.98	512.38
Ant Holandesas (1)	Curacao	217.70	528.70
Chile (1)	Santiago de Chile - A.M.Bentéz	317.24	877.03
EEUU	Miami	362.19	879.61
Colombia (1)	Bogotá	379.31	1,021.23
Brasil (2)	Rio de Janeiro	435.82	1,058.42
Argentina	Buenos Aires - Pistarini (Ezeiza)	449.68	1,269.73
Bolivia (2)	La Paz	521.29	1,065.90
	Santa Cruz	521.29	1,065.90
Perú (3)	Lima - AIJCH	532.19	1,324.71
Venezuela (1)	Caracas	539.00	1,309.00
Ecuador (2)	Quito	756.91	1,991.55
	Guayaquil	756.91	1,991.55
	Promedio	443.16	1,093.43

Nota: Se ha consignado para el B-767-300 un PMD de 187 TM y para el A-320 un PMD de 77 TM.

(1) La tarifa de Aterrizaje y Despegue Incluye 120 minutos libres de Estacionamiento.

(2) La tarifa de Aterrizaje y Despegue Incluye 180 minutos libres de Estacionamiento.

(3) La tarifa de Aterrizaje y Despegue Incluye 90 minutos libres de Estacionamiento.

(4) La tarifa de Aterrizaje y Despegue Incluye 150 minutos libres de Estacionamiento.

Fuente: IATA, Airport and Air Navigation Charges Manual, mayo 2006

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN



77. Como se puede apreciar, las tarifas cobradas en el Perú se encuentran dentro del rango de la muestra de aeropuertos de la región con costos de US\$ 443,16 y US\$ 1 093,43 para el A-320 y B-767-300, respectivamente. En el primer caso, el costo máximo de la muestra asciende a US\$756.91 (correspondiente al aeropuerto de Guayaquil y Quito) y la más baja a US\$203.74 (correspondiente al Aeropuerto de Santo Domingo). En el segundo caso, el costo máximo por aterrizaje y despegue asciende a US\$ 1 991,55 y el más bajo a US\$412,34 (ambos correspondientes a los aeropuertos arriba mencionados).
78. Respecto a la Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA) aplicable a pasajeros internacionales, se observa que la tarifa cobrada por el AIJCH se encuentra dentro del rango de la muestra de países de la región. En efecto, la tarifa de US\$28,24 (sin incluir IGV) cobrada en el AIJCh, se encuentra por debajo de los US\$51,00 que se cobran en Bogotá y por encima de los US\$ 15,10 que se cobran en los Aeropuertos de Estados Unidos (Miami, Los Angeles, Nueva York). Cabe señalar que en la tabla se ha consignado la tarifa cobrada por la salida de los pasajeros internacionales de estos aeropuertos incluidos en pasajes de una sola vía.

CUADRO N° 23
TUUA INTERNACIONAL
(US\$ por pasajero)

País	Ciudad	Aeropuerto	Tarifa
USA	Miami	MIA	15.10
USA	Los Ángeles	LAX	15.10
USA	Nueva York	JKF	15.10
Venezuela	Caracas	CSC	15.63
México	México D.F.	MEX	15.65
Argentina	Ezeiza	EZE	18.00
Panamá	Ciudad de Panamá	PTY	20.00
Uruguay	Montevideo	MVD	20.00
Uruguay	Punta del Este	PDP	20.00
Bolivia	La Paz	LPB	25.00
Paraguay	Asunción	ASU	25.00
El Salvador	San Salvador	SAL	26.92
Perú	Lima	LIM	28.24
Chile	Santiago	SCL	30.00
Ecuador	Quito	UIO	30.05
Brasil	Río de Janeiro	GIG	36.00
Colombia	Bogotá	BOG	51.00
Promedio			23.93

Fuente: IATA, Airport and Air Navigation Charges Manual, mayo 2006
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

79. Por otro lado, la tarifa por el Uso de Puentes de Embarque quedó establecida, desde el año 2005, en US\$ 66,91 por lo primeros 45 minutos y US\$ 22,29 por cada quince minutos adicionales. El Cuadro N° 24 muestra una comparación de cargos por una hora de uso de dicho servicio en función a una muestra de aeropuertos basada en volúmenes de tráfico comparables al del AIJCh. La comparación muestra que la tarifa por hora aplicada en el Perú se encuentra por debajo de los US\$197,75 que se cobra en el Faro (Portugal) o de los US\$100 que se cobra en los aeropuertos de Argentina; y por encima de lo cobrado en Aeropuertos como el de Monterrey, México.



CUADRO N° 24

TARIFAS POR UNA HORA DE USO DE PUENTES DE ABORDAJE PARA VUELOS INTERNACIONALES EN HORARIO NORMAL
(US\$ por hora)

País	Aeropuerto	Costo	PAX 2005
México	Monterrey	US\$ 23.51	5 013 990
Chile	Santiago - A.	US\$ 28.52	6 635 341
Kuwait	Kuwait	US\$ 34.71	5 467 226
México	Tijuana	US\$ 44.44	3 464 950
México	Guadalajara	US\$ 50.87	6 176 643
Perú	AIJCH	US\$ 89.20	5 661 894
Argentina	Ezeiza	US\$ 100.00	6 365 989
Argentina	J. Newberry	US\$ 100.00	5 372 195
Venezuela	Maiquetia	US\$ 100.00	6 942 719
España	Ibiza	US\$ 132.95	4 150 666
Portugal	Faro	US\$ 197.75	4 753 979
Promedio		US\$ 82.00	

Fuente: IATA, Airport and Air Navigation Charges Manual, Mayo 2006
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

80. Finalmente, se ha medido la evolución del costo de atender a una nave en vuelo internacional, desde el momento en que llega al AIJCH hasta el momento en que sale de él¹⁹. Se ha considerado dentro del *Turn Around* de la nave los servicios aeroportuarios de SNAR por 500 KM volados en vuelo internacional, el servicio de A/D, los servicios de Estacionamiento y Uso de Puentes de Embarque por 2 horas, y el cargo por almacenamiento y abastecimiento de combustible²⁰.
81. Dichos costos han sido estimados para naves de tipo A320 y B767-300. Los resultados se presentan en el cuadro siguiente, donde se observa que los principales componentes del costo son Aterrizaje y Despegue y el cargo por combustible. En el caso del A320, el gasto por A/D representa alrededor del 36%, mientras que el cargo por combustible representa el 32%. En lo referente al B767-300, el componente de mayor importancia está dado por el cargo por combustible, que representa el 38% del total de los costos de servicios a la nave, mientras que el segundo componente del gasto en importancia es el A/D, con un 36% de participación.

CUADRO N° 25

EVOLUCIÓN DEL COSTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS DEL TURN AROUND DE UNA NAVE EN VUELO INTERNACIONAL
(US\$)

CONCEPTO	A320					B767-300ER				
	2002	2003	2004	2005	2006	2002	2003	2004	2005	2006
SNAR	150	150	150	150	150	300	300	200	200	200
A/D Nocturno/Nocturno (1)	458	485	485	485	532	1,193	1,266	1,266	1,266	1,325
Estacionamiento	46	46	46	46	46	119	127	127	127	115
Puentes de Embarque	-	-	-	178	178	-	-	-	178	178
Rampa (2)	66	74	74	74	74	114	110	110	110	110
Cargo Combustible	425	425	425	459	459	1,629	1,629	1,629	1,760	1,760
COSTO TOTAL (US\$)	1,146	1,181	1,181	1,393	1,441	3,356	3,432	3,332	3,641	3,688

(1) Incluye 90 Minutos de Estacionamiento

(2) El cargo de acceso de rampa vigente con anterioridad al 2003 se estableció mediante Resolución Ministerial N° 870-92-TCC/15.12, del 20 de octubre de 1992.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

¹⁹ Este indicador se conoce como el *turn around* de una nave.

²⁰ Se asume que el tanque de combustible se carga al 75% de su capacidad.



III.4 Contabilidad Regulatoria en los servicios regulados

82. La contabilidad regulatoria proporciona una serie de principios y directrices que el Concesionario del AIJCH debe aplicar en la asignación de sus ingresos y gastos a los servicios que ofrece, para preservar la no-discriminación, la neutralidad y la ausencia de subsidios cruzados. Asimismo, la contabilidad regulatoria proporciona información sobre la estructura de asignación de costos del Concesionario, lo cual sirve al regulador para la determinación de las tarifas.
83. En este sentido, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 013-2001-CD-OSITRAN de junio del 2001 se aprobó la primera versión del Manual de Contabilidad Regulatoria (MCR) para su obligatoria implementación por el Concesionario del AIJCH. Dicho manual sufrió una primera modificación en noviembre del mismo año, y en septiembre del 2003 se aprobó una tercera versión.
84. De la evaluación realizada al reporte anual de Contabilidad regulatoria de LAP correspondiente al ejercicio del 2006, la Gerencia de Regulación concluyó que el concesionario realizó cambios en la metodología de asignación de costos, razón por la cual LAP se encuentra en proceso de subsanar las observaciones formuladas.



IV CONCLUSIONES

De la evaluación del desempeño de la concesión del AIJCH durante el año 2006, se desprenden las siguientes conclusiones:

1. El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) se mantiene como el principal aeropuerto del país en términos de pasajeros movilizados, carga transportada e ingresos percibidos. En el último año concentró el 62,9% del tráfico total de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, el 88,6% del mercado de carga aérea y el 72,9% de los ingresos.
2. Desde el inicio de la concesión, el Concesionario invirtió US\$ 162,55 millones (inversiones reconocidas), siendo invertidos US\$ 23,91 durante el año 2006.
3. Los ingresos generados por LAP, sin tener en cuenta los ingresos financieros ni excepcionales, fueron 11,6% mayores a los obtenidos en el 2005. Por su parte, los gastos (operativos y generales) se elevaron en 24,2%, debido al mayor gasto en amortización de las mejoras en el aeropuerto, llevadas a cabo desde el año 2005.
4. En cuanto a los indicadores financieros, el margen operativo y la utilidad neta sobre ventas se redujeron con relación a 2005, debido a los mayores gastos de amortización y financieros. Ello condujo a que la capacidad de la empresa para obtener utilidades sobre su patrimonio y activos se redujera.
5. Con respecto a la composición de ingresos del concesionario, estos se siguen sustentando fundamentalmente en el cobro del TUUA Internacional (45%), servicio de Aterrizaje y Despegue (17%), y la comisión por venta de combustible (10%).
6. El monto de retribución que el concesionario debió pagar al Estado durante el 2005 ascendió a US\$ 38,75 millones. Adicionalmente, el Concesionario transfirió a CORPAC el 50% de los ingresos recibidos por las operaciones de aterrizaje y despegue (A/D), y el 20% de los ingresos percibidos por la tasa internacional de uso de aeropuerto (TUUA internacional); ascendiendo ambos pagos a US\$ 16,29 millones.

