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

Evaluación Económica de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez AIJCh.

Gerencia de Regulación

2008

Lima, agosto de 2009

ÍNDICE

TABLA DE CUADROS **4**

TABLA DE GRÁFICOS **5**

RESUMEN EJECUTIVO **6**

RESUMEN EJECUTIVO **6**

I CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN **10**

I.1 COMPROMISOS DE INVERSIÓN Y MANTENIMIENTO 10
I.2 TARIFAS Y CARGOS 11
I.3 FACTOR DE RETRIBUCIÓN Y PAGOS A ORGANISMOS PÚBLICOS 12
I.4 ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN 13

II DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2008 ..... **13**

II.1 DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO 13
II.2 TRÁFICO DE PASAJEROS, AERONAVES Y CARGA 14
II.2.1 Pasajeros *14*
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 22
II.5 RESULTADOS FINANCIEROS 23
II.5.1 Resultados del ejercicio *23*
II.5.2 Transacciones con empresas vinculadas *27*
II.6 TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO 27

III REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL AIJCH **28**

III.1 REGULACIÓN DE LAS TARIFAS 28
III.2 REVISIÓN DE TARIFAS MÁXIMAS 30
III.3 OTROS SERVICIOS REGULADOS 31
III.4 COMPARACIÓN DE COSTOS AEROPORTUARIOS 33
III.5 CONTABILIDAD REGULATORIA EN LOS SERVICIOS REGULADOS 35

IV CONCLUSIONES **37**

TABLA DE CUADROS

Cuadro N° 1: Montos Mínimos por invertir en Mejoras 11
Cuadro N° 2 : Retribución Mínima 12
Cuadro N° 3 : Servicios que se prestan en el AIJCH y 13
Cuadro N° 4 : Participación del AIJCH en el Tráfico de Pasajeros de la Red 14
Cuadro N° 5 : Tráfico de Pasajeros en el AIJCH (millones de pasajeros)* 14
Cuadro N° 6 : Participación del AIJCH en las Operaciones de la Red 17
Cuadro N° 7 : Operaciones en el AIJCH (miles de operaciones) 18
Cuadro N° 8 : Participación del AIJCH en el Tráfico de Carga de la Red Aeroportuaria (en porcentaje) 18
Cuadro N° 9 : Ingresos por Pasajeros y WLU en el AIJCH 21
Cuadro N° 10 : Gastos por Pasajeros (E/S) y WLU en el AIJCH 22
Cuadro N° 11 : Inversiones en el AIJCH (millones de US$) 23
Cuadro N° 12 : Inversiones en el AIJCH durante el 23
Cuadro N° 13 : Ingresos y Gastos Consolidados de la Red Aeroportuaria (sin considerar las transferencias entre empresas ni al Estado) 23
Cuadro N° 14 : Balance General LAP (miles de US $) 24
Cuadro N° 15 : Estado de Ganancias y Pérdidas LAP (miles US$) 25
Cuadro N° 16 : Ratios Financieros 26
Cuadro N° 17 : Composición de los Ingresos de LAP* (miles de US$) 27
Cuadro N° 18 : Transacciones con Empresas Vinculadas (miles de US$) 27
Cuadro N° 19 : Transferencias al Estado (miles de US$) 28
Cuadro N° 20 : Tarifas Reguladas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez* (incluye tributos de Ley) 29
Cuadro N° 21 : Cargos de acceso para los servicio regulados por acceso, año 2008 32
Cuadro N° 22 : Cargos Fijos de Acceso para los Operadores de Rampa 32
Cuadro N° 23 : Cargos de Acceso por Uso de Infraestructura para la Prestación de Autoservicios de Rampa en el AIJCH para el 2008 (US$ por operación) 33
Cuadro N° 24 : Tarifa por Servicio de Aterrizaje / Despegue y 2 Horas de Estacionamiento para Vuelos Internacionales en Horario Normal 33
Cuadro N° 25 : TUUA Internacional (US$ por pasajero) 34
Cuadro N° 26 : Tarifas por una Hora de Uso de Puentes de Abordaje para Vuelos Internacionales en Horario Normal (US$ por hora) 35
Cuadro N° 27 : Evolución del Costo de los Servicios Aeroportuarios del *Turn Around* de una Nave en Vuelo Internacional (US$) 35
Cuadro N° 28 : Principales modificatorias en el MCR del AIJCH 36

TABLA DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1 : Esquema de Pagos del Concesionario al Estado Peruano 12
Gráfico N° 2 : PAXE en Vuelos Nacionales en el AIJCH 15
Gráfico N° 3 : PAXE en Vuelos Internacionales en el AIJCH 16
Gráfico N° 4 : Acumulado Anual de PAXE en el AIJCH (millones) 16
Gráfico N° 5 : Tasa de Crecimiento de Pasajeros y PBI 17
Gráfico N° 6 : Carga en el AIJCH (en miles de TM) 19
Gráfico N° 7 : Participación de la carga que utiliza la Infraestructura de 20
Gráfico N° 8 : Ingreso por WLU (en US$) 21

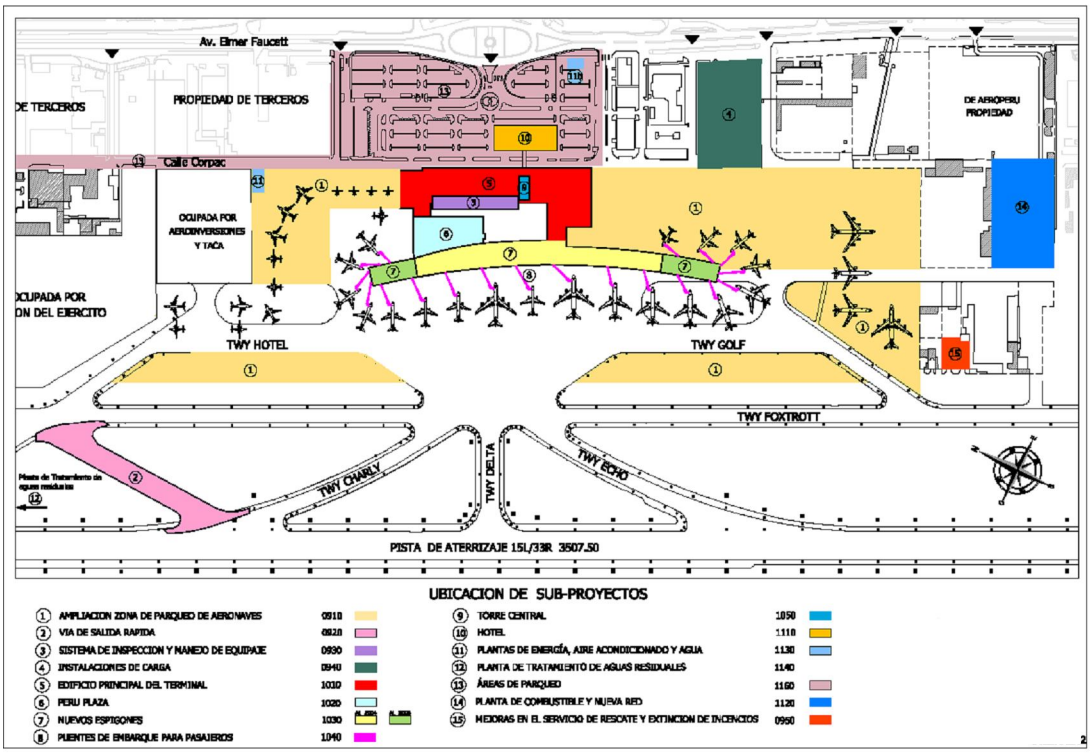
RESUMEN EJECUTIVO

ANTECEDENTES Y CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

1. *Mediante contrato firmado el 14 de febrero del año 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) otorgó al 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 (prorrogable hasta por un plazo máximo de 60 años) y con una inversión proyectada total en mejoras de infraestructura por US$1 062 millones.*

2. *Actualmente, la empresa concesionaria está conformada por las empresas Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (en 2001 Flughafen Frankfurt/Main AG), Bechtel Enterprises Services, Ltd. (en ese entonces, Bechtel Enterprises International, Ltd.) y Cosapi S.A.. En diciembre del año 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 del año 2003, Cosapi vendió su participación en LAP a Alterra Lima Holdings, Ltd. (Alterra Lima Holdings, Ltd. con 57.25% y Fraport AG con 42.75%); y en agosto del año 2007, Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide adquirió la participación en LAP de Alterna Lima Holdings, Ltd., convirtiendose en el único propietario de LAP.*

GRÁFICO I
PLANO DE LA CONCESIÓN

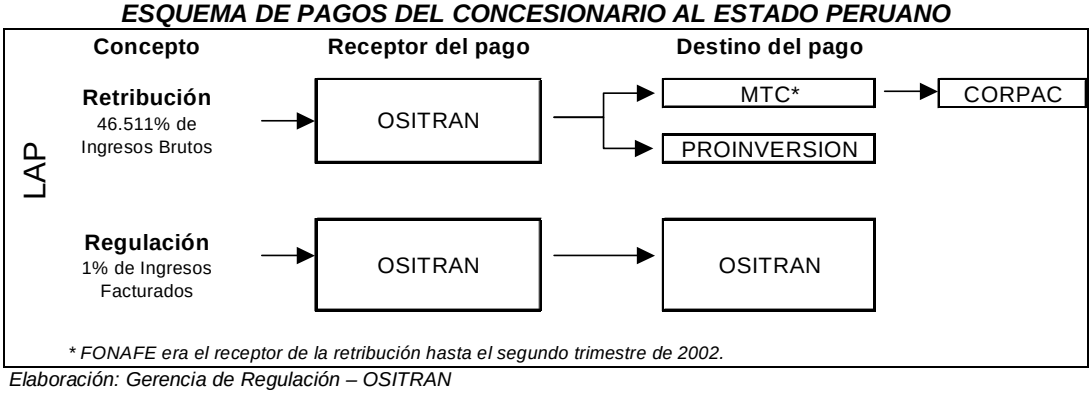


Fuente: Lima Airport Partners (LAP), 2002.

3. *El Contrato de Concesión estableció, entre otros aspectos, el pago de una 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 asociado a los servicios a ser prestados.*

4. *El factor de competencia para la adjudicación del Contrato de Concesión fue el mayor pago de retribución al Estado. Como resultado de dicho proceso, la buena pro se otorgó al consorcio ganador al ofrecer éste una retribución de 46.511% de sus ingresos brutos (gráfico II). A su vez, el contrato de concesión estableció 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

5. *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 periodo 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.*

6. *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 la segunda 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 periodo inicial	*222*

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

7. *Respecto del esquema de regulación tarifaria, el contrato establece un esquema de tarifas máximas (price caps) para los principales servicios aeroportuarios, tales como: el 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. Las tarifas máximas permiten al Concesionario establecer 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 el mecanismo 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 sobre la base de los precios de una muestra de playas de estacionamiento. 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 suscrito cuatro (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 octubre del año 2006, se recibió una solicitud de modificación del Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH. Posteriormente, en enero del año 2007 el Concesionario remitió una solicitud adicional de modificación de Contrato de Concesión.*

DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2008

10. *Durante el año 2008, el AIJCH registró 7,6 millones de pasajeros, cifra 9,2% mayor al número registrado en el año 2007. En términos de importancia, esta cifra significó el 62,8% del tráfico total de pasajeros de entrada y salida de la red aeroportuaria nacional, el 45,1% del tráfico nacional y el 99,4% del tráfico internacional. En cuanto a la composición de pasajeros, 3,9 millones fueron pasajeros internacionales.*

11. *Asimismo, en el AIJCH se realizaron un total de 98,7 mil operaciones (de entrada o salida: E/S), de las cuales 55,2 miles (55,9%) fueron operaciones nacionales. Cabe señalar que el número de operaciones se incrementó en 2,8% con relación al número registrado en el 2007. Las operaciones registradas en el AIJCH representaron el 34,8% del movimiento total de aeronaves de la red aeroportuaria nacional, el 23,1% de las operaciones nacionales y el 97,5% de las operaciones internacionales.*

12. *Con relación al transporte de carga, el AIJCH movilizó, durante el año 2008, 230 mil TM de carga, compuesta en un 86,8% de carga internacional. Asimismo, el 99,7% del total de carga transportada a través de la red aeroportuaria nacional correspondiente a carga internacional fue movilizada por el AIJCH.*

13. *En cuanto a las inversiones realizadas, durante el año 2008, OSITRAN reconoció a LAP US$13,6 millones de inversión, que comprendieron la ejecución de obras relacionadas con el programa de expansión del AIJCH. Cabe mencionar que el monto reconocido por mejoras hasta el año 2008 ha sido de US$ 195,6 millones.*

14. *Los ingresos consolidados generados por la Red Aeroportuaria Nacional fueron 11,1% mayores a los obtenidos en el año 2007, correspondiendo al AIJCH el 72,8% de los mismos. Con relación a los indicadores financieros, el Concesionario incrementó su utilidad operativa así como su margen operativo, mientras que sus indicadores de liquidez se vieron reducidos.*

15. *Por otro lado, los ingresos generados por LAP durante el ejercicio 2008, netos de transferencias efectuadas a CORPAC, fueron 13,7% mayores a los obtenidos en el ejercicio 2007. Cabe agregar que estos ingresos provinieron principalmente del cobro de TUUA Internacional (43,6% del total), Aterrizaje/Despegue (15,3%) y Comisión por venta de combustible (10,2%).*

16. *Finalmente, durante el año 2008, el Concesionario transfirió al Estado US$ 54,0 millones por concepto de retribución al Estado, de los cuales US$ 1,1 mil fueron entregados a PROINVERSIÓN, y US$ 52,9 millones, al MTC. Asimismo, LAP entregó a OSITRAN US$ 1,4 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$ 20,5 millones.*

REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL AIJCH

17. *El Contrato de Concesión incluye un régimen de tarifas máximas, el Concesionario puede establecer descuentos o promociones 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 incrementan según un cronograma estipulado en el contrato de concesión. A partir del año 9, dichas tarifas deberán ser reajustadas utilizando el mecanismo conocido como "RPI - X", donde RPI corresponde a la inflación de los Estados Unidos de América y X al factor de productividad determinado por OSITRAN.*

19. *En términos comparativos con otros países, la Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA) aplicable a pasajeros internacionales, se encuentra por encima del promedio de la muestra de países de la región considerado. En efecto, la tarifa de US$ 25,42 (sin incluir IGV) cobrada en el AIJCH, se encuentra por debajo de los US$ 43,82 que se cobran en Maiquetía Venezuela y por encima de los US$ 4,00 que se cobran en el Aeropuerto de Guaraní Internacional Paraguay.*

20. *En cuanto a la tarifa por el Uso de Puentes de Embarque para Pasajeros, esta quedó establecida, mediante Resolución de Consejo Directivo N°003-2008-CD-OSITRAN, en US$ 67,55 por los primeros 45 minutos y US$22,52 por cada quince minutos adicionales. La comparación con otros aeropuertos de la región muestra que la tarifa por hora aplicada en el Perú se encuentra por debajo de los US$89,62 que se cobra en Venezuela o de los US$98,00 que se cobra en Colombia.*

21. *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. En ese contexto, en el año 2008 entró en vigencia la versión 2,0 del Manual de Contabilidad Regulatoria del AIJCH.*

22. *Finalmente, el 30 de diciembre de 2008, mediante Resolución Nº 064-2008-CD-OSITRAN se aprobó el factor de productividad para el periodo 2009-2013, el mismo que entrará en vigencia a partir del 01 de enero de 2009.*

DESEMPEÑO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ: AÑO 2008

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 año 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, así como el factor de retribución, y otros pagos a Organismos Públicos. La vigencia del Contrato de Concesión es de 30 años, con la posibilidad de prorrogar la misma por periodos de 10 años adicionales hasta por un plazo máximo de 60 años.

I.1 Compromisos de inversión y mantenimiento

2. Lima Airport Partners (LAP), en su calidad de Concesionario, está obligado a realizar mejoras[1], 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 obligatorias[2], eventuales[3] o complementarias[4], y se encuentran distribuidas en dos períodos: un periodo 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 Concesionario[5]. 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 inversión[6], 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° 1: Montos Mínimos por invertir en Mejoras Obligatorias en AIJCH - Período Inicial

Plazo	Monto
36 primeros meses	25
42 primeros meses	80
48 primeros meses	110
Fin de periodo inicial	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 la segunda 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 organismo supervisor y regulador verifica el cumplimiento de los compromisos asumidos en los Contratos de Concesión, el reconocimiento de las inversiones realizadas por el Concesionario, la ejecución de las mejoras en términos monetarios de acuerdo a los cronogramas y presupuestos establecidos.
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.

I.2 Tarifas y Cargos

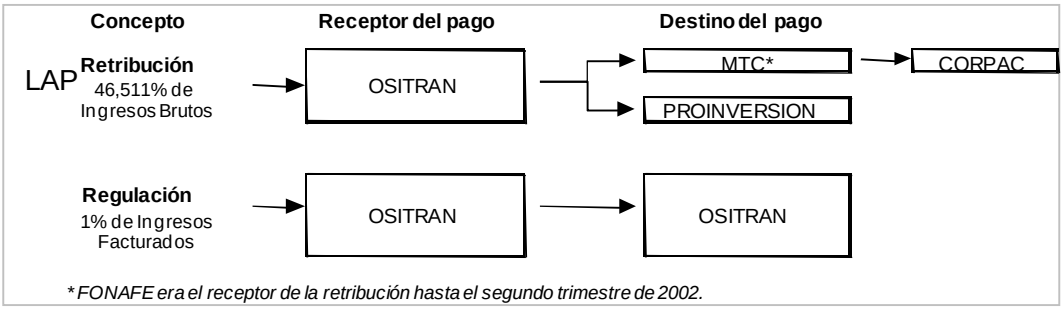
7. El Contrato de Concesión establece un esquema de tarifas máximas (*price caps*) para los principales servicios aeroportuarios que son la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) cobrada a los pasajeros de salida (PAXE); y las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento de aeronaves y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas. El establecimiento de tarifas máximas permite al Concesionario establecer sus tarifas por debajo de estos niveles, así como aplicar descuentos y promociones de acuerdo a su política comercial. Cabe precisar que las tarifas de los servicios antes mencionados se ajustaron, hasta el año 8, automáticamente según cronograma estipulado en el Contrato de Concesión; mientras que a partir del periodo remanente serán revisadas cada 5 años utilizando el mecanismo RPI – X.
8. Asimismo, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para los servicios de uso de instalaciones para carga aérea y estacionamiento vehicular. En lo que se refiere al cargo de acceso por almacenamiento y abastecimiento de combustible, el contrato establece un nivel máximo, así como el mecanismos de reajuste. En el caso de los servicios sujeto a Régimen de Acceso, el Contrato de Concesión establece la aplicación de cargos de acceso por los servicios de rampa, oficinas operativas e instalaciones de mantenimiento.

9. Respecto de las tarifas máximas por uso de instalaciones de carga y playa de estacionamiento, las mismas serán determinadas por OSITRAN.

I.3 Factor de retribución y pagos a organismos públicos

10. 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



Fuente: Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

11. El factor de competencia en el proceso de licitación fue el mayor pago como retribución al Estado. Como resultado de dicho proceso, la buena pro se otorgó a LAP, quien ofreció pagar 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

Periodo	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*

*Se actualizará a índice de precios.
Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

12. Según las bases del Concurso, el monto mínimo de la retribución se emplearía en el desarrollo de los aeropuertos regionales a cargo de CORPAC[7], 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.

13. 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.

[7] Adicionalmente, CORPAC cuenta con el 50% de los ingresos provenientes de la tarifa de A/D y el 20% de los recursos provenientes del TUUA internacional, que son transferidos por el Concesionario.

I.4 Adendas al Contrato de Concesión

14. A la fecha, se han suscrito 4 adendas al Contrato de Concesión: la primera se celebró el 6 de abril del año 2001; la segunda, el 25 de julio del año 2001; la tercera, el 30 de setiembre del año 2002; y la cuarta, el 30 de junio del año 2003.

15. Asimismo, en el mes de octubre del año 2006, el Concesionario presentó una solicitud de modificación del Contrato de Concesión, la misma que fue ampliada. Es importante mencionar que a diciembre del año 2008, dichas solicitudes de adenda no han sido aprobadas aún por el MTC.

II DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2008

II.1 Descripción del Servicio

16. El AIJCH es la principal puerta de ingreso o salida al Perú por vía aérea, pues concentra prácticamente la totalidad del tráfico internacional de pasajeros (99,9%) de la Red Aeroportuaria Nacional. En el ámbito nacional, constituye un centro radial nacional (*hub*) 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.

17. 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° 3 : Servicios que se prestan en el AIJCH y Empresas que los brindan

Servicios	Empresa
Aterrizaje/ Despegue	CORPAC y LAP1
Estacionamiento	LAP
Rampa	Talma, Globe Ground, Swissport
Almacenamento y Abastecimiento de combustible	Exxon-Mobil
Embarque/Desembarque de pasajeros a través de Puentes de embarqu	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).
Fuente: LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.2 Tráfico de pasajeros, aeronaves y carga

II.2.1 Pasajeros

18. A la fecha, el AIJCH es el de mayor importancia en la red aeroportuaria peruana, representando el 62,8% del tráfico total de pasajeros (PAX) de la red misma, el 45,1% del tráfico nacional y el 99,4% del tráfico internacional. Dichas participaciones se han mantenido relativamente estables desde el año 2002, a pesar del ingreso de Aeropuertos del Perú S.A. (ADP) a operar 9 aeropuertos regionales en diciembre del año 2006.

Cuadro N° 4 : Participación del AIJCH en el Tráfico de Pasajeros de la Red Aeroportuaria (en porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nacional	42,0	43,0	43,6	44,0	44,0	44,3	45,3	45,1
Internacional	99,0	99,3	98,9	99,0	99,0	99,9	99,9	99,4
Total	60,0	63,1	63,4	63,0	63,0	62,9	63,0	62,8

Fuente: LAP, CORPAC y ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

19. Durante el año 2008, el flujo de PAX en la red aeroportuaria nacional ascendió a 8,22 millones (no incluye PAX en tránsito/transferencia), volumen que significó un incremento de 9,65% con relación al tráfico registrado en el año 2007. De este total, el AIJCH atendió al 45,1% del total de PAX; mientras que CORPAC y ADP atendieron al 35,8% y 19,1%, respectivamente. La participación del AIJCH es casi similar a la que registró en el año 2006 (45,3%).

20. Por su parte, en el año 2008 el flujo anual de pasajeros internacionales atendidos en el AIJCH se incrementó en 9,2% respecto del año anterior, mientras que el de pasajeros nacionales aumentó en 9,3%. La evolución del flujo de pasajeros muestra una tendencia creciente desde el año 2002. Así, la tasa de crecimiento promedio anual para el período 2002-2008 fue de 9,4%. Dicho crecimiento es atribuible tanto al mayor tráfico nacional como internacional, pues el crecimiento promedio fue de 10,0% y 9,0%, respectivamente, para el mismo período (cuadro Nº 5).

Cuadro N° 5 : Tráfico de Pasajeros en el AIJCH (millones de pasajeros)*

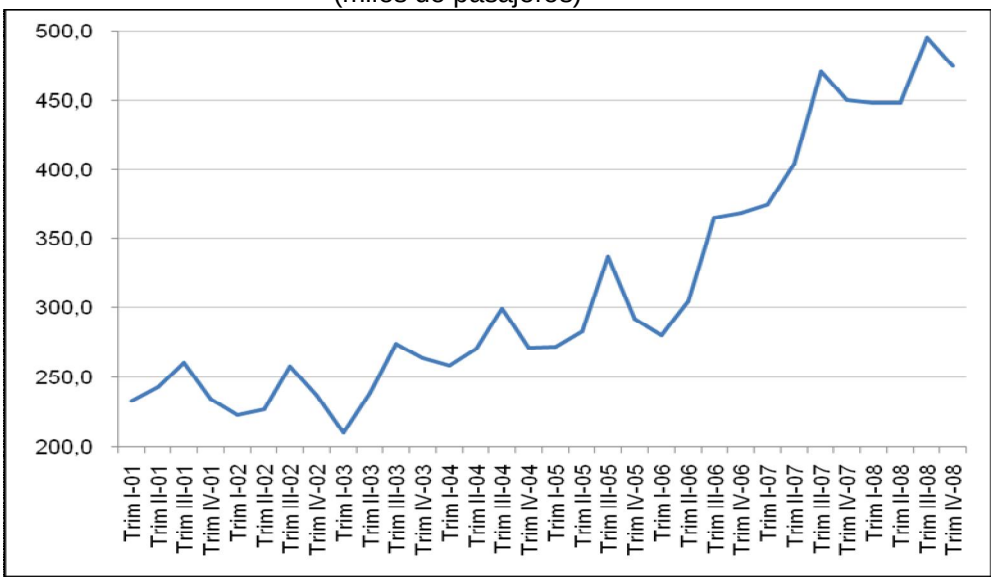
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nacional	2,25	1,94	1,88	2,00	2,21	2,40	2,65	3,40	3,71
Internacional	2,26	2,18	2,25	2,30	2,60	2,94	3,02	3,60	3,93
Total	4,51	4,12	4,13	4,30	4,82	5,34	5,68	7,00	7,64

* No incluye pasajeros en transferencia.
Fuente: LAP, CORPAC y ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

21. 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 (año 1999). En el año 2000, la relación fue de 1 y, desde entonces el aumento de PAX internacionales produjo el incremento del ratio hasta 1,23 durante el año 2005. Sin embargo, durante el 2007 y 2008, el acelerado crecimiento de PAX nacionales ha determinado la reducción de la tasa hasta 1,06 en ambos años.

22. Con relación a la estacionalidad del flujo de pasajeros embarcados (PAXE) a lo largo del año 2008, se observa que el mayor tráfico nacional e internacional se registra en el tercer trimestre. Este comportamiento estacional se ha mantenido a lo largo del periodo 2001 - 2008. Asimismo, durante el 2008 se ha notado una mayor tendencia de crecimiento para el caso del tráfico nacional, en comparación con la tendencia menos pronunciada de años anteriores (2006, por ejemplo).

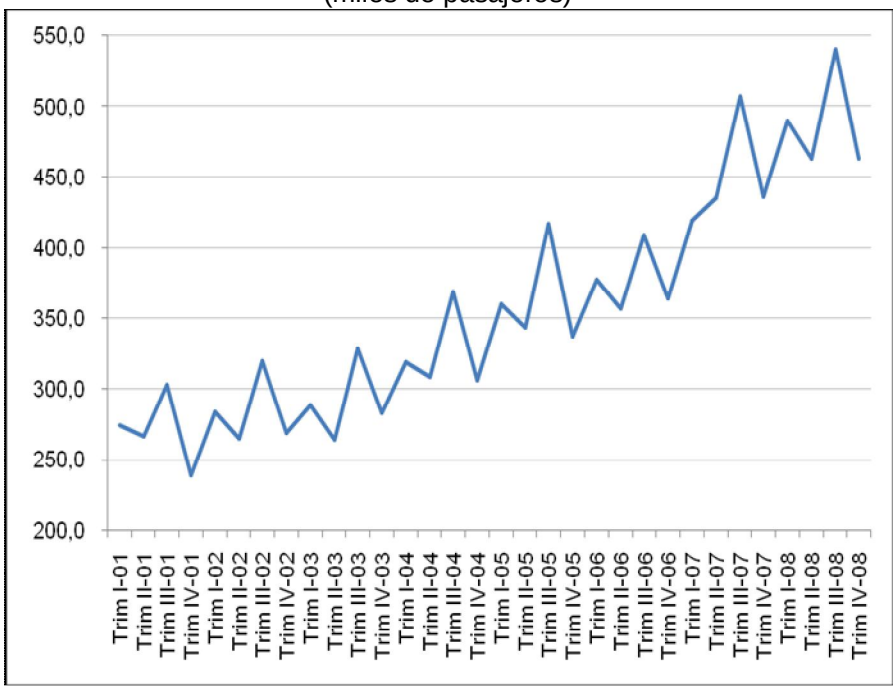
Gráfico N° 2 : PAXE en Vuelos Nacionales en el AIJCH
(miles de pasajeros)



Fuente: LAP, CORPAC y ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

23. El aumento registrado en el total de pasajeros embarcados en vuelos nacionales durante el cuarto trimestre de 2008 fue de 5,5% respecto a lo registrado en similar trimestre del año anterior. Por su parte, los pasajeros internacionales embarcados registraron un incremento de 6,2% en el mismo período.

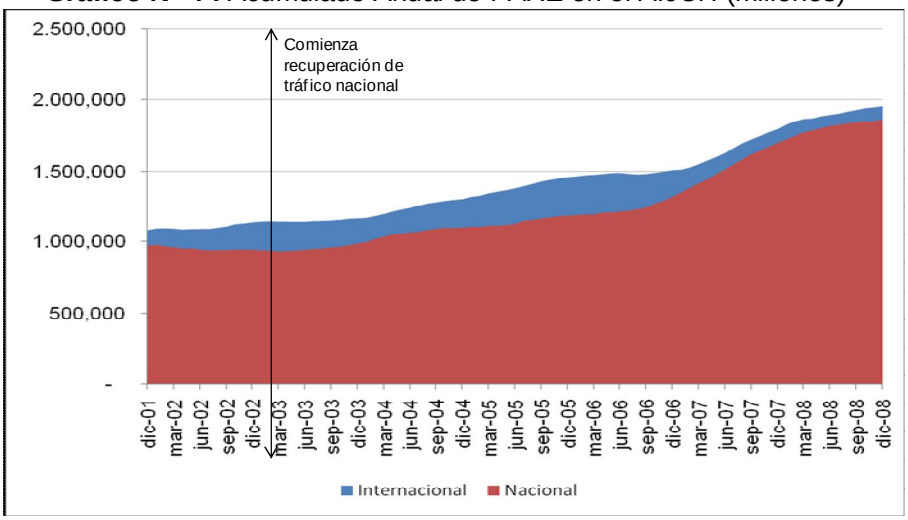
Gráfico N° 3 : PAXE en Vuelos Internacionales en el AIJCH
(miles de pasajeros)



Fuente: LAP, CORPAC y ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

24. En cuanto a los pasajeros embarcados en el AIJCH, si bien los sucesos ocurridos el 11 de septiembre del año 2001 afectaron severamente al flujo comercial aéreo del AIJCH, a partir de mayo del año 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 del año 2003 y alcanzar niveles cercanos a 2 millones en diciembre del año 2008 (gráfico N° 4).

Gráfico N° 4 : Acumulado Anual de PAXE en el AIJCH (millones)

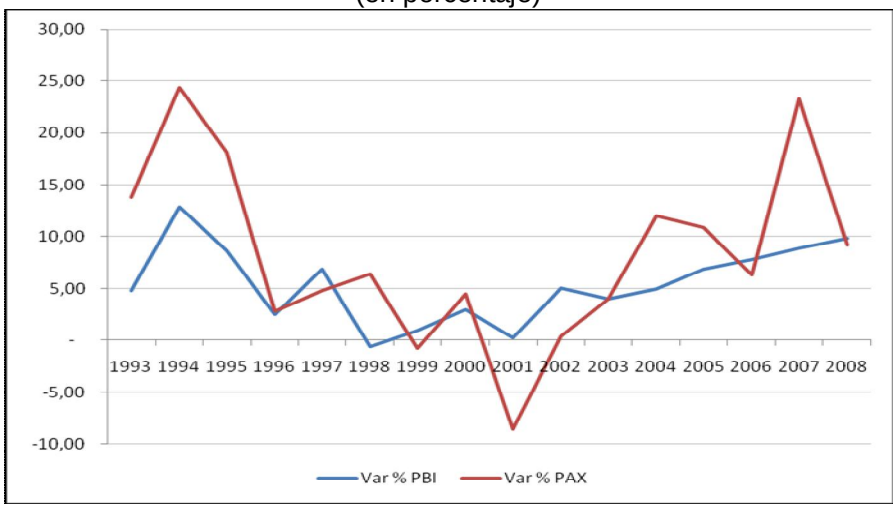


Fuente: LAP, CORPAC y ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

25. En lo que se refiere a las tendencias de mediano plazo, el transporte de pasajeros 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 mantuvieron un coeficiente de correlación de 0,49 para el período 1995-2008[8].

Gráfico N° 5 : Tasa de Crecimiento de Pasajeros y PBI (en porcentaje)



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

II.2.2 Operaciones

26. Se considera como operación el movimiento de una nave que aterriza o despega de un aeropuerto, con lo que se puede tener operaciones de entrada o de salida, respectivamente. Durante el año 2008, el AIJCH concentró el 34,8% del total de operaciones realizadas en la red de aeropuertos peruana. En particular, concentró el 97,5% del total de operaciones internacionales realizadas, y el 23,1% de las nacionales.

Cuadro N° 6 : Participación del AIJCH en las Operaciones de la Red Aeroportuaria (en porcentaje)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nacional	21,9	23,6	23,6	24,8	23,3	22,9	23,1	25,2	23,1
Internacional	93,7	95,1	95,6	96,0	96,5	97,5	97,9	98,1	97,5
Total	31,5	34,2	34,6	24,8	34,6	34,7	33,7	39,0	34,8

Fuente: LAP, CORPAC y ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

27. En términos absolutos, del total de 283,6 mil operaciones registradas en la red aeroportuaria nacional e internacional, 98,7 mil se realizaron en el AIJCH[9].

28. Por su parte, el número de operaciones ha mostrado una tendencia creciente desde el año 2005 (40,6 mil operaciones) hasta el año 2008 (55,2 mil). En particular, en este último año, el número de operaciones se incrementó 2,8%, respecto del año 2007 (cuadro Nº 7).

[8] 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.
[9] Incluye vuelos militares.

Cuadro N° 7 : Operaciones en el AIJCH (miles de operaciones)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nacional	42,39	40,61	41,61	41,18	40,60	45,53	53,75	55,24
Internacional	29,79	29,64	28,62	31,24	32,68	31,79	39,13	43,49
Total	72,19	70,25	70,24	72,43	73,28	77,32	92,98	98,73

Fuente: LAP, CORPAC y ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.2.3 Carga

29. A pesar que el AIJCH es un aeropuerto fundamentalmente dedicado al transporte de pasajeros, también se constituye en el principal aeropuerto carguero del país. En los últimos tres años, concentra alrededor del 88% del total de carga movilizada a través de la red aeroportuaria nacional[10] (cuadro N° 8). Su participación en el volumen de carga internacional se ha mantenido estable (99%) entre el año 2001 y el año 2008; mientras que la correspondiente participación de carga nacional creció a una tasa anual promedio de 7,8% durante el mismo periodo.

Cuadro N° 8 : Participación del AIJCH en el Tráfico de Carga de la Red Aeroportuaria (en porcentaje)

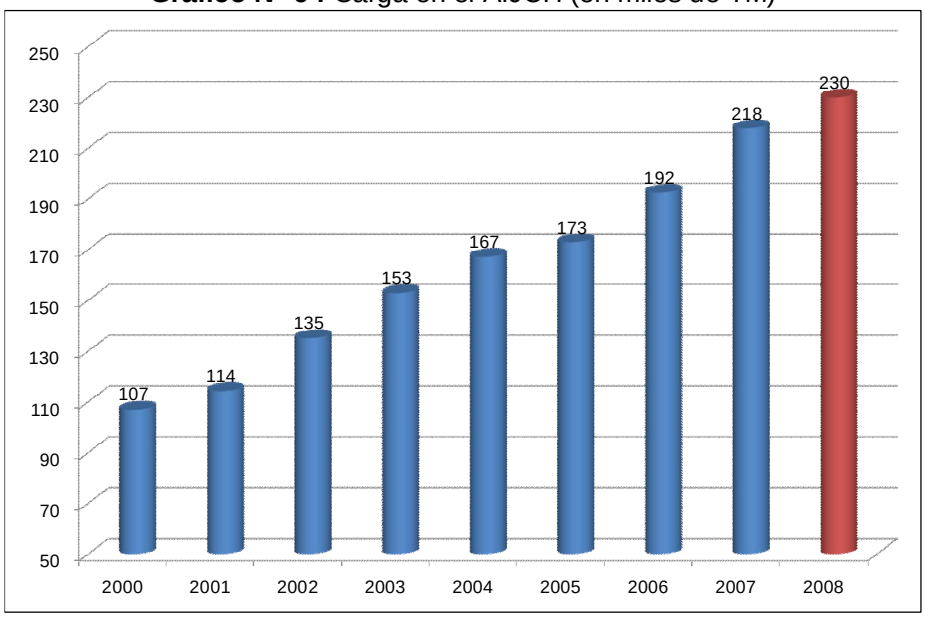
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Nacional	29,70	35,30	43,60	44,70	44,60	45,55	46,71	49,29
Internacional	99,30	99,60	99,50	99,20	99,70	99,64	99,93	99,97
Total	80,20	83,70	86,60	89,00	88,50	88,59	89,46	87,99

Fuente: LAP, CORPAC y ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

30. Durante el año 2008, el tráfico de carga entrada y salida (E/S) en la red aeroportuaria (nacional e internacional) ascendió a 261,4 mil TM, cifra mayor en 7,4% al resultado obtenido para el 2007. De dicho volumen, el AIJCH movilizó 229,9 mil TM, de las cuales 199,5 mil TM constituyeron carga internacional (gráfico Nº 6). Asimismo, la relación carga internacional/nacional pasó de 4,9 en el año 2000 a 8,7 en el año 2007, disminuyendo a 6,5 en el año 2008.

[10] Este dato no toma en cuenta la carga en tránsito.

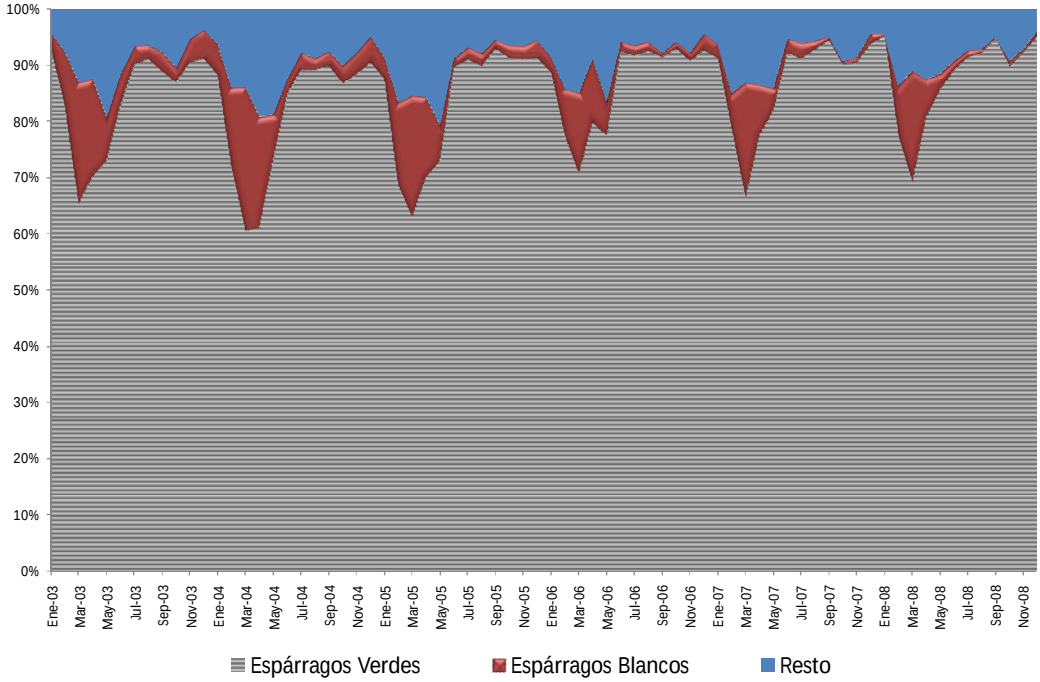
Gráfico N° 6 : Carga en el AIJCH (en miles de TM)



Fuente: LAP, CORPAC y ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

31. Con relación a la carga internacional exportada por Frío Aéreo, durante el año 2008 el principal producto fue el espárrago, que representó el 92,6% del total exportado por la almacenera. Dichas exportaciones de expárrago se incrementaron, durante el año 2008, en 4,2% con relación al año anterior. El total de espárrago exportado a través del AIJCH ascendió a 74,3 miles de TM, de las cuales el 97,6% y el 2,4% correspondieron a esparrago verde y espárrago blanco, respectivamente.

Gráfico N° 7 : 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

32. El ingreso total por pasajero en el AIJCH, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario (excepto los financieros), alcanzó US$ 16,6; cifra similar a la reportada en el 2006 y mayor en 3,1% a la alcanzada en 2007. Este incremento se explica por el crecimiento de los ingresos (13,0%) que supero al aumento de pasajeros atendidos (10%).

33. Por su parte, los ingresos por WLU[11] descendieron a US$ 12,8, cifra 3,6% mayor a la registrada en 2007. Cabe señalar que el total de WLUs movilizadas a través del AIJCH se incrementó en 9,1% durante el año 2008.

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

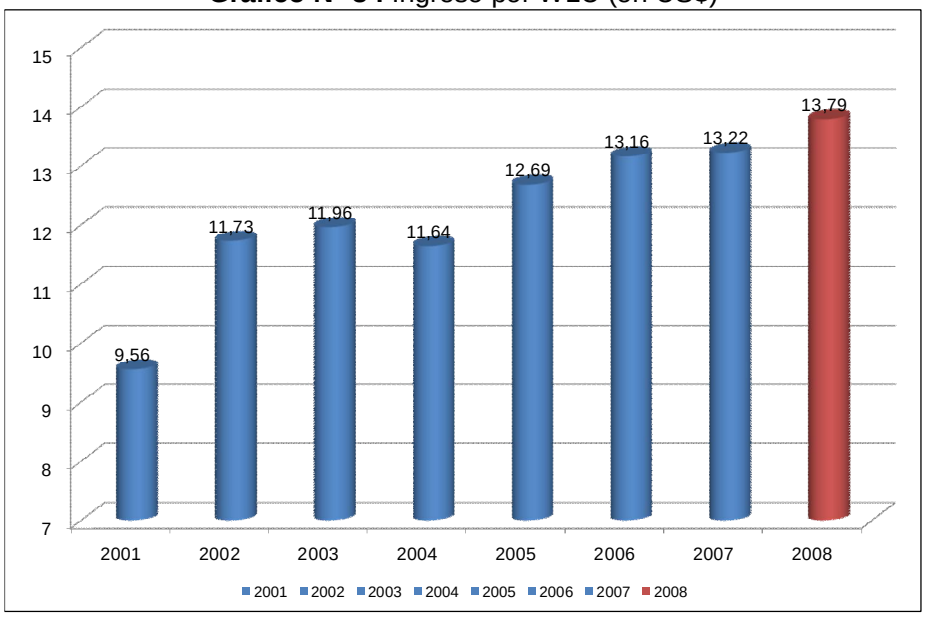
Cuadro N° 9 : Ingresos por Pasajeros y WLU en el AIJCH

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ingresos totales (US$ Miles)	50 271,0	64 352,0	69 740,0	75 532,0	89 653,0	100 008,0	121 294,0	137 079,0
PAX total (miles)	4 165,8	4 304,5	4 530,3	5 066,5	5 652,6	6 038,9	7 528,7	8 280,7
WLU (miles)	5 308,3	5 671,3	6 093,8	6 781,8	7 423,3	8 008,2	9 782,4	10 671,8
Ingreso por PAX	12,1	14,9	15,4	14,9	15,9	16,6	16,1	16,6
Ingreso por WLU	9,5	11,3	11,4	11,1	12,1	12,5	12,4	12,8

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

34. Al comparar el desempeño del aeropuerto bajo la administración pública y bajo la administración privada se observa que, mientras los Ingresos/WLU percibidos por CORPAC durante el período 1999-2000 se redujeron en 3%, LAP registró un aumento promedio anual del indicador de 4,7% para el período 2002-2008.

Gráfico N° 8 : Ingreso por WLU (en US$)



Fuente: LAP
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.3.2 Gastos por pasajero y por WLU

35. Los gastos totales por pasajero (sin considerar gastos financieros) ascendieron a US$ 10,7 en el año 2008, cifra similar a la registrada en el año anterior. Por su parte, el gasto por WLU alcanzó los US$ 8,4, cifra también cercana a la alcanzada en el año 2007. Estas variaciones son atribuibles a mayores gastos ejecutados por el concesionario (10,4%), los mismos que fueron compensados por el mayor tráfico tanto de PAX (9,9%) como de WLU (9,1%) durante el año 2008.

36. Cabe señalar que el gasto por pasajero para el período 1999-2000 ascendió a US$ 11,8. Si se tiene en cuenta que la retribución al Estado Peruano se encuentra dentro del total de gastos, es notable la mejora de este indicador desde inicios de la concesión.

Cuadro N° 10 : Gastos por Pasajeros (E/S) y WLU en el AIJCH

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Gastos totales (US$ Miles)	38 801	41 991	46 357	49 171	59 618	69 103	80 885	89 296
PAX total (miles)	4 166	4 305	4 530	5 066	5 653	6 039	7 529	8 281
WLU (miles)	5 308	5 671	6 094	6 782	7 423	8 008	9 782	10 672
Gasto por PAX	9,31	9,76	10,23	9,71	10,55	11,44	10,74	10,78
Gasto por WLU	7,31	7,40	7,61	7,25	8,03	8,63	8,27	8,37

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
4/ Entrada y salida (E/S)
Fuente: Estados Financieros LAP

II.4 Inversiones realizadas

37. El monto total de inversiones que el concesionario incluyó como parte de su propuesta técnica para los 30 años de Concesión asciende a US$ 1 062 millones[12]. De este monto, el 95% corresponde a la construcción y el restante al diseño del programa.

38. 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.

39. El cuadro N° 11 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.

40. Durante el año 2008, OSITRAN reconoció a LAP US$ 13,6 millones de inversión en mejoras. Se debe precisar que la inversión reconocida para un determinado año puede corresponder a inversión ejecutada en años anteriores.

41. Como se señala en el cuadro Nº 11, el monto reconocido por mejoras, hasta el año 2008, ha sido de US$ 195,6 millones, lo que indica que ya se ha cumplido la meta de inversión prevista para los primeros cuatro años.

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

Cuadro N° 11 : Inversiones en el AIJCH (millones de US$)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Acumulado
Propuesta técnica Anexo 6.Tabla N	11,74	32,31	61,33	23,63	33,49	17,41	23,04	19,48	222,42
Programa de Inversiones -Revisión 5	8,43	9,32	36,44	88,33	25,52	29,93	24,69	16,14	238,80
Monto presentado para el reconocimiento	1,32	10,50	30,11	94,72	23,26	19,95	30,13	31,18	241,17
Monto reconocido de mejoras.	0,00	4,24	28,77	84,37	30,86	14,31	19,40	13,64	195,60

Nota: No incluye IGV
Fuente: Gerencia de Supervisión-OSITRAN
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

42. Cabe resaltar que 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° 12 : 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

43. En el cuadro N° 13 se muestran los ingresos y gastos consolidados de la red aeroportuaria. Cabe señalar que se ha descontado de los gastos la retribución pagada al Estado por parte del Concesionario y que en parte es transferida 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. De este modo, se analizan los resultados económicos de la red aeroportuaria, como si ninguna de ellas estuviera concesionada, para hacerlas comparables.

44. Los ingresos de la red aeroportuaria se incrementaron en 10,6% con relación al año 2007, correspondiéndole al AIJCH un aumento de 13%. En cuanto a los gastos, estos aumentaron en 9,8%, correspondiendo al AIJCH un aumento de 6,5%. Como se puede observar, si bien el AIJCH generó el 72,8% de los ingresos de la red aeroportuaria, le correspondió sólo el 35,8% de los gastos totales.

Cuadro N° 13 : Ingresos y Gastos Consolidados de la Red Aeroportuaria (sin considerar las transferencias entre empresas ni al Estado)

Miles de S/.	**2007**					**2008**				
	CORPAC*	ADP	LAP	RED	2007 / 2006 %	CORPAC	ADP	LAP	RED	2008 / 2007 %
Ingresos	122 912	30 179	379 524	532 615	18,7%	122 836	37 978	430 702	591 517	11,1%
Gastos	-152 661	-23 668	- 102 943	-279 272	5,4%	-168 801	-29 080	-110 137	-308 017	10,3%
Miles de US$	**2007**					**2008**				
	CORPAC	ADP	LAP	RED	2007 / 2006 %	CORPAC	ADP	LAP	RED	2008 / 2007 %
Ingresos	39 282	9 645	121 294	170 221	24,1%	39 095	12 087	137 079	188 261	10,6%
Gastos	-48 790	-7 564	- 32 900	-89 254	10,9%	-53 724	-9 255	-35 053	-98 032	9,8%

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

45. Del cuadro N° 14 se observa que en el año 2008 el activo total ha aumentado en 13,9% respecto al año 2007. Del mismo modo, el pasivo total y el patrimonio neto mostraron incrementos de 11,5% y 19,3%, respectivamente.

46. Adicionalmente, se desprende que en el año 2008 el capital de trabajo de LAP alcanzó los US$ 14,7 mil; no obstante, dicho monto fue inferior en 43,2% respecto a lo registrado en el año 2007.

Cuadro N° 14 : Balance General LAP (miles de US $)

ACTIVO	Año 2008	Año 2007	PASIVO	Año 2008	Año 2007
Activo corriente			**Pasivo corriente**		
Efectivo y equivalente de efectivo	34.790	37.408	Cuentas por pagar comerciales	10.028	3.067
Cuentas por cobrar comerciales	4.439	6.253	Cuentas por pagar a OSITRAN y CORPAC	15.532	14.092
Otras cuentas por cobrar	2.379	1.330	Tributos, remuneraciones y otras cuentas por pagar	3.370	3.566
Existencias	708	618	Cuentas por pagar a empresa relacionadas	75	261
Gastos pagados por anticipado	1.417	1.311			
Total Activo corriente	**43.733**	**46.920**	**Total Pasivo Corriente**	**29.005**	**20.986**
Equipos y unidades de transporte	3.485	3.832	Ingresos diferidos	2.343	2.124
Intangibles	206.131	170.652	Deuda a largo plazo, Neto.	145.706	135.635
Impuesto a la renta y participación de los trabajadores diferido	6.462	6.682			
			Patrimonio Neto		
			Capital	67.016	30.003
			Resultados acumulados	15.741	39.338
			Total Patrimonio Neto	**82.757**	**69.341**
TOTAL ACTIVO	**259.811**	**228.086**	**TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO**	**259.811**	**228.086**

Fuente: LAP - Estados Financieros Auditados
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

47. En cuanto al crecimiento en los ingresos por operación, éste se explica en el rubro de ingresos aeronáuticos por el incremento en las comisiones por ventas de combustibles (21,3%) e inspección de equipaje (43%); y en el rubro de ingresos comerciales por los mayores ingresos por transporte terrestre de pasajeros (47,4%) y arrendamiento de locales comerciales (27,7%).

48. Respecto del mayor gasto operativo, este se debió, en primer lugar, a los mayores pagos efectuados por concepto de gastos de personal, en particular por las contribuciones sociales, las cuales se incrementaron en 18,5%; y, en segundo lugar, se encuentra el concepto de amortización de las mejoras en el Aeropuerto correspondientes a la fase 2 del periodo inicial de construcción, que en 2008 la empresa capitalizó la amortización de un nuevo costo de emisión de deuda por aproximadamente US$15 mil.

49. Dado lo anterior, y con las reducciones de 50,6% y 40,3% en los gastos e ingresos financieros, el AIJCH ha reportado en el año 2008 un aumento de 477,3% en su utilidad neta.

Cuadro N° 15 : Estado de Ganancias y Pérdidas LAP (miles US$)

ESTADO DE GANACIAS Y PERDIDAS	2007	2008
Ingresos por operación	121.294	137.079
Retribucion al estado peruano	47.311	54.038
Pagos a CORPAC	18.749	20.496
Total ingresos netos	**55.234**	**62.545**
Gastos		
Operativos	26.068	27.587
Generales	6.832	7.466
Total gastos	32.900	35.053
Utilidad de Operación	**22.334**	**27.492**
Otros Ingresos (gastos)		
Gastos financieros	23.873	11.789
Ingresos financieros	1.877	1.121
Otros, neto	674	205
Total otros gastos	22.670	10.463
Utilidad (perdida) antes de participación de los trabajadores y del impuesto a la renta	**336**	**17.029**
Participacion de los trabajadores corriente	691	655
Impuesto a la renta corriente	2.886	2.738
Participacion de los trbajadores diferido	1.204	42
Impuesto a la renta diferido	5.033	178
Utilidad del año	**2.324**	**13.416**

Fuente: LAP - Estados Financieros Auditados
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

50. En lo que respecta a los principales indicadores financieros del año 2008, el margen operativo del Concesionario aumentó en 8,9%, como consecuencia del incremento de los ingresos (13,0%) y el incremento de los gastos operativos (5,8%) respecto del año 2007. Con ello, durante el año la utilidad de operación creció 23,1%.

51. En cuanto a los indicadores de liquidez, estos muestran un retroceso debido a que el activo corriente disminuyó 6,8% y el pasivo corriente aumentó 38,2%. La disminución en el nivel de activos corrientes se explica por la reducción en 29% de las cuentas por cobrar, respecto del año 2007; mientras que el incremento en los pasivos se debe principalmente al aumento en 227% de las cuentas por pagar comerciales.

52. Asimismo, la capacidad de la empresa para obtener utilidades sobre su patrimonio y activos, se incrementó durante el año 2008. Ello se debió tanto al mencionado aumento de la utilidad neta, como al aumento en los activos (+13,9%) y en el patrimonio (+19,3%). Este último se incrementó producto de las mayores utilidades acumuladas.

Cuadro N° 16 : Ratios Financieros

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Margen operativo	0,15	0,17	0,17	0,18	0,17	0,15	0,18	0,20
Utilidad Neta / Ventas	-0,03	0,09	0,12	0,12	0,09	0,06	0,02	0,10
Activo Cte / Pasivo Cte	2,34	2,29	0,93	0,78	1,42	1,26	2,24	1,51
Prueba Ácida 1/	2,31	2,25	0,65	0,47	1,37	1,19	2,11	1,38
Pasivo / Patrimonio	0,53	0,38	0,95	2,09	2,01	2,04	2,29	2,14
Utilidad Neta / Patrimonio	0,00	0,16	0,19	0,17	0,14	0,08	0,03	0,16
Utilidad Neta / Activos	0,00	0,12	0,10	0,05	0,05	0,03	0,01	0,05
Ventas / Activos	1,10	1,30	0,81	0,46	0,49	0,49	0,53	0,53
Ventas / Patrimonio	1,68	1,80	1,58	1,42	1,46	1,49	1,75	1,66
Activos / Patrimonio	1,53	1,38	1,95	3,09	3,01	3,04	3,29	3,14

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

53. 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 11,2%, mientras que los segundos lo hicieron en 23,5%, respecto del año 2007. Cabe señalar que los ingresos totales, descontando las transferencias realizadas a CORPAC, se incrementaron en 13,7% relación a lo registrado el 2007.

54. Al analizar la composición de los ingresos del concesionario, se puede apreciar que el 78,6% 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 espera[13]. Los ingresos por cobro de TUUA se incrementaron en 9,7% y representaron el 43,6% del total de ingresos aeroportuarios.

55. Otra fuente importante de ingresos corresponde a los cargos por aterrizaje y despegue, los que representan el 15,3% 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 (10,2%). Dicho cargo es cobrado por galón de combustible vendido.

56. Cabe destacar que desde enero del año 2005, iniciaron su funcionamiento los Puentes de Abordaje del aeropuerto. Durante el año 2008, los ingresos por este concepto mostraron un incremento de 6,5%, y significaron el 1,2% del monto total percibido.

[13] Contrato de Concesión, Anexo 3.

Cuadro N° 17 : Composición de los Ingresos de LAP* (miles de US$)

	2006		2007		2008	
	Miles de US$	Participación	Miles de US$	Participación	Miles de US$	Participación
Aeroportuarios	**81.617**	**81,6%**	**96.892**	**79,9%**	**107.750**	**78,6%**
TUUA Nacional e Internacional	44.650	44,6%	54.431	44,9%	59.700	43,6%
Aterrizaje y Despegue	17.392	17,4%	19.195	15,8%	20.925	15,3%
Comisión por venta de combustible	9.747	9,7%	11.557	9,5%	14.018	10,2%
Carga	3.682	3,7%	4.321	3,6%	4.709	3,4%
Rampa	2.641	2,6%	3.218	2,7%	3.631	2,6%
Estacionamiento de Aeronaves	2.209	2,2%	2.603	2,1%	3.070	2,2%
Puentes de abordaje de pasajeros	1.296	1,3%	1.488	1,2%	1.584	1,2%
Inspecciones de Equipaje	-	-	79	0,1%	113	0,1%
Comerciales	**17.193**	**17,2%**	**22.657**	**18,7%**	**27.977**	**20,4%**
Arrendamiento de locales comerciales	6.582	6,6%	8.899	7,3%	11.363	8,3%
Ingresos por Concesiones :						
Duty Free	4.110	4,1%	5.314	4,4%	6.067	4,4%
Transporte terrestre de pasajeros	1.618	1,6%	2.270	1,9%	824	0,6%
Catering	1.070	1,1%	559	0,5%	1.579	1,2%
Comidas y bebidas	474	0,5%	1.425	1,2%	2.767	2,0%
Estacionamiento vehicular	2.381	2,4%	3.087	2,5%	3.484	2,5%
Otros	958	1,0%	1.103	0,9%	1.893	1,4%
Otros Ingresos operativos	**1.198**	**1,2%**	**1.745**	**1,4%**	**1.352**	**1,0%**
Total Ingresos de Operación	**100.008**	**100,0%**	**121.294**	**100,0%**	**137.079**	**100,0%**

* Nota: Los datos corresponden a los ingresos operativos. No se incluye ingresos financieros ni extraordinarios.
Fuente: Estados Financieros Auditados LAP y Balances de Comprobación LAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN.

II.5.2 Transacciones con empresas vinculadas

57. Como se aprecia en el cuadro Nº 18, durante el año 2008 LAP efectuó transacciones comerciales con las empresas vinculadas Fraport AG e IT Services – Air IT por US$ 1,9 millones y US$378 mil, respectivamente. Estas operaciones incluyen un contrato de operación y mantenimiento con Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide. Durante el año 2008, esta empresa proveyó a LAP de servicios tecnológicos y administración por un monto de US$ 1,42 millones.

Cuadro N° 18 : Transacciones con Empresas Vinculadas (miles de US$)

	2007	2008
Consultoría y asesoría financiera	**19**	**48**
Fraport AG	19	48
Contrato de Operación y Mantenimiento	**2 036**	**2 191**
Fraport AG	1 803	1 813
IT services - Air IT	233	378

Fuente: Estados Auditados LAP
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.6 Transferencias al Sector Público

58. Durante el año 2008, el Concesionario transfirió a OSITRAN US$ 54,0 millones por concepto de retribución al Estado, de los cuales US$ 1,1 millones fueron entregados a PROINVERSION y el resto al MTC. Asimismo, LAP entregó a OSITRAN US$ 1,4 millones por concepto de aporte por regulación, tal como se aprecia en el cuadro siguiente:

Cuadro N° 19 : Transferencias al Estado (miles de US$)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Retribución al Estado	**12 870**	**24 379**	**26 559**	**28 506**	**34 362**	**38 751**	**47 311**	**54 038**
PROINVERSION	257	488	531	570	687	775	946	1 081
FONAFE	12 613	12 148	-	-	-	-	-	-
MTC	-	11 743	26 028	27 936	33 675	37 976	46 365	52 957
Aporte por Regulación 1/	**446**	**643**	**692**	**774**	**912**	**994**	**1 204**	**1 373**
TOTAL PAGADO AL ESTADO	**13 316**	**25 022**	**27 251**	**29 280**	**35 274**	**39 745**	**48 515**	**55 411**

Fuente: Estados Auditados LAP
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

59. Asimismo, el monto devengado por la transferencia que el Concesionario realiza a CORPAC, en cumplimiento a lo establecido en el Contrato de Colaboración Empresarial y Atribuciones de Obligaciones y Responsabilidades, fue de US$ 20,5 millones durante el año 2008.

III REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL AIJCH

III.1 Regulación de las tarifas

60. 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.

61. Las tarifas de TUUA, A/D y estacionamiento de aeronaves, durante el periodo inicial[14], se ajustaron automáticamente según un cronograma estipulado en el Contrato de Concesión. Por ello, la función reguladora del organismo supervisor con relación a estos servicios se limitó a fiscalizar que el Concesionario establezca sus tarifas en un nivel igual o inferior al máximo establecido. 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.

62. En el caso de los servicios nuevos, la función reguladora de OSITRAN consistió en la fijación y revisión de las tarifas correspondientes. En el caso del servicio de puentes de embarque, el 10 de enero del año 2008, mediante Resolución de Consejo Directivo N°003-2008-CD-OSITRAN, se aprobó la tarifa máxima para el servicio de puentes de embarque de pasajeros. Dicha tarifa quedó establecida en US$ 67,55 por los primeros 45 minutos y US$ 22,52 por cada 15 minutos adicionales

63. Sobre el referido procedimiento, se debe precisarse que mediante Resolución de Consejo Directivo N°059-09-CD-OSITRAN se declaró la nulidad de la Resolución N° 003-2008-CD-OSITRAN, en los extremos referidos a la modificación del criterio para determinar la metodología de cálculo del *Beta* y al criterio de tratamiento del *Riesgo País*. En consecuencia, el procedimiento se retrotayó hasta la etapa inmediata posterior a la recepción de comentarios al proyecto de propuesta de revisión tarifaria.

64. Actualmente, dicho proceso se encuentra pendiente de resolución por lo que provisionalmente se aplica la tarifa de la Resolución de Consejo Directivo N°003-2008-CD-OSITRAN .

[14] Durante los primeros ocho (8) años.

Cuadro N° 20 : Tarifas Reguladas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez* (incluye tributos de Ley)

Servicios	Unidad de Cobro	Tarifa máxima (regulada)*
Tarifas Contractuales		
Aterrizaje y Despegue	**Por TM según categoría**	
A/D Internacional	Hasta 10	$40,46
(incluye 90 minutos de estacionamiento)	Más de 10 hasta 35	$5,59
(según peso máximo de despegue)	Más de 35 hasta 70	$6,81
	Más de 70 hasta 100	$7,15
	Más de 100	$7,33
	Por TM según categoría	
A/D Nacional	Hasta 10	$16,18
(incluye 90 minutos de estacionamiento)	Más de 10 hasta 35	$2,24
(según peso máximo de despegue)	Más de 35 hasta 70	$2,73
	Más de 70 hasta 100	$2,87
	Más de 100	$2,93
	Por TM según categoría	
	15 % de recargo a la tarifa máxima diurna	
	Internacional	
A/D Nocturno/Nocturno	Hasta 10	$46,53
Nocturno de 18.00 horas a 6.00 horas	Más de 10 hasta 45	$6,43
(según peso máximo de despegue)	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 nocturno	15% + sobre las tarifas diurnas
Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA)		
TUUA Internacional	Por pasajero embarcado en vuelo internacional	$30,25
TUUA Nacional	Por pasajero embarcado en vuelo nacional	$6,05
Tarifas fijadas por OSITRAN		
Tarifa por cargo de abastecimiento de combustible	Por Galón	$0,128163
Uso de instalaciones por servicio de carga	Por kilo con destino/origen hacia almacenes externos	$0,0234
Puentes de Embarque de Pasajeros	Por los primeros 45 minutos o fracción	$80,38
	Cada 15 minutos adicionales o fracción	$26,80
Alquiler de oficinas operativas **	Por m2 / mes	$25,48
Alquiler de mostradores (Counters Check-in) **	Por hora	$1,21
Alquiler depósitos para almacenar equipaje rezagado **	Por m2 / mes	$3,53
Alquiler de oficinas, talleres y almacenes para mantenimiento preventivo de naves **	Por m2 / mes	$5.40 / $3.38 / $3.24
Playa de estacionameinto Vehicular		
Playa Eventuales vehículos con altura menor o igual a 2.20 mts	Hora o fracción	S/. 3,50
Playa Eventuales vehículos con mayor a 2.20 mts	Hora o fracción	S/. 14,50
Guardiania	Día o fracción	S/. 17,50
Abonados vehículos con altura menor o igual a 2.20 mts***	Mes	S/. 297,50
Abonados vehículos con altura mayor 2.20 mts***	mes	S/. 1.100,75

(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.
* Tarifas máximas vigentes y efectivamente cobradas durante el año 2008
** Tarifas máximas fijadas mediante Mandatos de Acceso.
*** Tarifas efectivas
Fuente: Tarifario LAP 2008.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

65. Finalmente, existen otros servicios cuyos precios no son fijados por el regulador, pues corresponden a servicios que se encuentran en competencia. Ejemplos de éstos son el alquiler de locales comerciales y la publicidad, entre otros. Cabe resaltar que estos servicios representaron durante el 2008 el 20,4% de los ingresos percibidos por el Concesionario.

III.2 Revisión de tarifas máximas

Inicio del Procedimiento de Revisión Tarifaria

66. En relación a la revisión de tarifas máximas de los servicios sujetos a regulación tarifaria, el Contrato de Concesión estableció lo siguiente:

"A partir del noveno año de vigencia de la concesión, para el reajuste de la TUUA y del aterrizaje/despegue nacional e internacional se aplicará la fórmula RPI – X, mediante el cual las tarifas se reajustarían periódicamente por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU, representado por el RPI, menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad, representado por X. Este último porcentaje será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un periodo de 5 años."

67. Adicionalmente, de acuerdo a lo establecido en las Resoluciones de Consejo Directivo Nº 046-2004-CD-OSITRAN y Nº 003-2008-CD-OSITRAN, las tarifas por el uso de instalaciones de carga y de puentes de abordaje, respectivamente, deberían revisarse también mediante el mecanismo de precios tope (RPI-X).

68. En ese contexto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2008-CD-OSITRAN se inició el procedimiento de oficio de revisión tarifaria del AIJCH para los siguientes cinco servicios:

- TUUA nacional e internacional,
- Aterrizaje y despegue nacional e internacional
- Estacionamiento de aeronaves nacional e internacional,
- Uso de instalaciones de carga
- Uso de puentes de embarque

Propuesta Tarifaria LAP

69. El 5 de mayo del año 2008, mediante Carta N° LAP-GCCO-C-2008-00074, el Concesionario remitió su propuesta tarifaria. En dicha propuesta, el factor de productividad se estimó en -7,69%. Adicionalmente, el Concesionario propuso una canasta única para la aplicación del *RPI-X* para los cinco servicios regulados bajo el mecanismo de precios tope.

Audiencias privadas

70. El 25 de julio del año 2008, se realizó la primera reunión de trabajo entre los representantes del Concesionario y la Gerencia de Regulación. Los temas discutidos en la mencionada reunión fueron el tratamiento propuesto por LAP al índice de producto, índice de mano de obra y el insumo materiales.

71. Posteriormente, el 1 de agosto del año 2008, se realizó la segunda reunión de trabajo, cuyo tema fue el tratamiento propuesto por LAP al insumo capital.

72. Adicionalmente, en sesión de Consejo Directivo del 24 de setiembre de año 2008 representantes del Concesionario hicieron uso de la palabra.

Prepublicación Propuesta Tarifaria OSITRAN

73. El 16 de octubre del 2008, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 049-2008-CD-OSITRAN, se autorizó la prepublicación de la Propuesta de Revisión de Tarifas Máximas Bajo el Mecanismo de Precio Tope en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – versión 2.0.

74. En dicha propuesta de revisión tarifaria, el factor de productividad estimado fue de 0,84%. Adicionalmente, se propuso la existencia de tres canastas de servicios conforme a los criterios establecidos en el RETA. Las canastas determinadas fueron:

    Canasta 1: Uso de aerostación nacional e internacional
    Canasta 2: Aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, y uso de puentes de embarque.
    Canasta 3: Uso de instalaciones de carga aérea.

75. Ello implicaba que el promedio ponderado de las tarifas que conforman cada una de las canastas de servicios, no pueda superar durante el periodo 2009 - 2013 anualmente la suma correspondiente a la inflación al consumidor de los Estados Unidos (RPI) y al factor de productividad.

Audiencias Públicas

76. El 6 de noviembre del año 2008, se realizó la Audiencia Pública del procedimiento de revisión de tarifas máximas. Dicha audiencia se realizó en el Auditorio del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

Publicación Propuesta Tarifaria OSITRAN

77. El 30 de diciembre de 2008, mediante Resolución N° 064-2008-CD-OSITRAN, se aprobó la publicación de la Propuesta de Revisión de Tarifas Máximas bajo el mecanismo de precio tope en el AIJCH – versión 3.0. Dicha propuesta estimó el factor de productividad en 0,53% aplicable a cada uno de los tres grupos de las canastas regulada.

78. Posteriormente, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 009-2009-CD-OSITRAN, se declaro fundado la solicitud de rectificación de error material interpuesto por LAP respecto al cálculo del índice de precios de los insumos, lo cual modificó el factor de productividad a -0,49%.

III.3 Otros Servicios regulados

79. Otro ámbito regulado por el 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 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.

80. Mediante Resolución Nº 020-2006-CD-OSITRAN, modificada por Resolución Nº 031-2006-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso a la Infratestructura (REA) del AIJCH 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.

81. Es importante mencionar que los servicios esenciales sujetos a regulación por acceso se encuentran sometidos a los principios y reglas establecidos en el

REMA[15], el cual fue modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 006-2009-CD-OSITRAN.

82. Se debe señalar que el precio, tarifa o cargo de acceso para cada servicio ha sido determinado por el OSITRAN mediante mandatos de acceso, de conformidad a lo establecido en el REMA. A continuación se muestra un cuadro que resume los cargos de acceso vigentes durante el año 2008.

Cuadro N° 21 : Cargos de acceso para los servicio regulados por acceso, año 2008

Servicio esencial	Resolución de Consejo Directivo	US $ (sin IGV)	Unidad de cobro
Alquiler de Oficinas Operativas	N° 050-2007-CD-OSITRAN	21,47	m^2
Check in	N°054-2007-CD-OSITRAN	1,21	h
Equipaje rezagado	N° 041-2007-CD-OSITRAN	2,97	m^2
Mantenimiento preventivo aeronaves	N°042-2007-CD-OSITRAN	2,84	m^2
Abastecimiento de combustible	N°005-2008-CD-OSITRAN	0,1077	galón

Fuente: Secretaría de Consejo Directivo OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación.

83. Adcionalmente, en mayo del 2004, mediante Resolución Nº 026-2004-CD-OSITRAN, se determinó el cargo de acceso para prestar el servicio de rampa a terceros en el AIJCH para el período 2004-2011.

Cuadro N° 22 : Cargos Fijos de Acceso para los Operadores de Rampa (US$ por operación)

CATEGORIA	PMD	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tarifa 1	**hasta 5.68**	37,4	37,4	37,4	39,0	39,0	39,0	39,0	39,0
Tarifa 2	**> 5.68 hasta 33**	40,9	40,9	40,9	42,5	42,5	42,5	42,5	42,5
Tarifa 3	**> 33 hasta 51**	61,2	61,2	61,2	63,7	63,7	63,7	63,7	63,7
Tarifa 4	**> 51 hasta 56**	70,3	70,3	70,3	73,1	73,1	73,1	73,1	73,1
Tarifa 5	**> 56 hasta 78**	74,4	74,4	74,4	77,4	77,4	77,4	77,4	77,4
Tarifa 6	**> 78 hasta 152**	89,9	89,9	89,9	93,5	93,5	93,5	93,5	93,5
Tarifa 7	**> 152 hasta 188**	110,3	110,3	110,3	114,8	114,8	114,8	114,8	114,8
Tarifa 8	**> 188 hasta 287**	114,4	114,4	114,4	119,0	119,0	119,0	119,0	119,0
Tarifa 9	**> 287**	163,5	163,5	163,5	170,2	170,2	170,2	170,2	170,2

Fuente: Gerencia de Regulación.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

84. Asimismo, a través de Informe Nº 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 fueron reajustados a una tasa de 4,08% el 1 de enero del año 2007. Posteriormente a dicho ajuste, los cargos de acceso se mantuvieron constantes hasta el termino de la vigencia de los respectivos mandatos de acceso.

[15] Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público de OSITRAN.

Cuadro N° 23 : Cargos de Acceso por Uso de Infraestructura para la Prestación de Autoservicios de Rampa en el AIJCH para el 2008 (US$ por operación)

CATEGORIA	PMD	CARGO
Tarifa 1	**hasta 5.68**	8
Tarifa 2	**> 5.68 hasta 8.7**	16
Tarifa 3	**> 8.7 hasta 33**	43
Tarifa 4	**> 33 hasta 51**	71
Tarifa 5	**> 51 hasta 56**	78
Tarifa 6	**> 56 hasta 78**	111
Tarifa 7	**> 78 hasta 152**	208
Tarifa 8	**> 152 hasta 188**	272
Tarifa 9	**> 188 hasta 287**	414
Tarifa 10	**> 287**	556

Fuente: Gerencia de Regulación
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

III.4 Comparación de costos aeroportuarios

85. En esta sección se realizará un ejercicio de benchmarking con los principales aeropuertos de la región para los principales servicios aeroportuarios brindados en el AIJCH.

86. En lo que se refiere al Servicio de Aterrizaje y Despegue, se realizó la comparación incluyendo dos horas de estacionamiento. La comparación se realiza para tres tipos de aeronaves: el A-320, B-767 y B-747, que corresponden a la moda en el tráfico internacional.

Cuadro N° 24 : Tarifa por Servicio de Aterrizaje / Despegue y 2 Horas de Estacionamiento para Vuelos Internacionales en Horario Normal (US$ totales)

País	Aeropuerto	A-320	B-767	B-747
Colombia (1)	Cartagena	952	1 832	3 867
Brasil (1)	Clase 2	786	1 704	3 434
Ecuador	Quito	673	1 856	3 918
Rep Dominicana	Santo Domingo	519	1 318	2 800
Bolivia	La Paz	473	1 013	2 139
Venezuela	Caracas	441	1 121	2 368
Argentina (1)	Buenos Aires - Pistarini (Ezeiza)	432	1 363	3 153
Perú	Lima - AIJCH	420	1 151	2 431
Paraguay	Asuncion	353	421	525
Uruguay	Punta del Este	336	475	646
EEUU	Miami	314	799	1 698
Chile	Santiago de Chile - A.M.Benítez	303	877	1 851
Costa Rica (1,2,3)	San José	245	1 009	2 130
Mexico	Tijuana	226	575	1 213
Aruba	Reina Beatriz	201	512	1 081
Panama	Panama	184	486	1 026
	Promedio	**429**	**1 032**	**2 143**

(1) Incluye tarifa de aproximación y aeronavegación.
(2) Incluye cargo por el uso de puentes de abordaje.
(3) Incluye cargo por uso de infraestructura aeroportuaria.
Fuente: OACI.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

87. Como puede apreciarse en el cuadro Nº 24, las tarifas cobradas en el Perú se encuentran por encima del promedio de la muestra de aeropuertos de la región

para el B-767 y B-747, y por debajo para el A-320. Respecto de los dos primeros tipos de aeronaves, las tarifas más altas de la muestra ascienden a US$ 909 y US$3 918 (correspondiente a los aeropuertos Clase 1 de Brasil, y Ecuador, respectivamente) y las más bajas a US$ 421 y US$ 525 (en el aeropuerto de Asunción en Paraguay). Para el tercer tipo de aeronave, la tarifa máxima por aterrizaje y despegue asciende a US$ 952 (en el aeropuerto de Cartagena, Colombia) y la más baja a US$ 184 (en el aeropuerto Panamá en Panamá).

88. 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 por encima del promedio de la muestra de países de la región. En efecto, la tarifa de US$ 25,42 (sin incluir IGV) cobrada en el AIJCH, se encuentra por debajo de los US$ 43,82 que se cobran en el aeropuerto Maiquetía Internacional (Venezuela) y por encima de los US$ 4,0 que se cobran en el Aeropuerto Guaraní Internacional (Paraguay). 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° 25 : TUUA Internacional (US$ por pasajero)[16]

País	Ciudad	Aeropuerto	Tarifa Inter
Venezuela	Maiquetía	Internacional Maiquetía Simon Bolivar	43,82
Uruguay	Montevideo	Internacional Carrasco	37,95
Brasil	Rio de Janeiro	Guarulhos-Governador André Franco Montoro	36,00
Colombia	Bogota	El Dorado	33,00
Brasil	Rio Branco	Internacional Presidente Médici	30,00
Chile	Santiago	Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez	30,00
Ecuador (1)	Quito	Mariscal Sucre	26,60
Perú	Lima	Internacional Jorge Chavez	25,42
Mexico	Guadalajara	Internacional Don Miguel Hidalgo y Costilla	24,45
Aruba	Reina Beatriz	Reina Beatrix	23,50
Mexico	Tijuana	Tijuana	20,61
Mexico	Monterrey	Monterrey	20,00
Panama	Panama	Internacional Tocumen	20,00
Bolivia	La Paz	El Alto	19,00
Bolivia	Santa Cruz	Viru Viru	19,00
Paraguay	Asuncion	Internacional Silvio Pettirossi	19,00
Argentina	Buenos Aires	Ezeiza Ministro Pistarini	18,00
Rep Dominicana	Santo Domingo	Las Americas	12,50
Costa Rica	San José	Internacional Juan Santamaría	8,00
Paraguay	Ciudad del Este	Internacional Guaraní	4,00
Promedio			**23,54**

(1) Cargo por uso de terminal.
Fuente: LAP, OACI
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

89. Por otro lado, la tarifa por el Uso de Puentes de Embarque quedó establecida en US$ 67,55 por los primeros 45 minutos y US$ 22,52 por cada quince minutos adicionales. El cuadro Nº 26 muestra una comparación de cargos por una hora de uso de dicho servicio en función de la misma muestra de aeropuertos de la región y que prestan el servicio de puentes de embarque. La comparación muestra que la tarifa por hora aplicada en el Perú se encuentra por debajo de los US$ 98,00 que se cobra en Bogotá - Colombia o de los US$ 89,62 que se cobra en los aeropuertos de Maiquetía - Venezuela; y por encima de lo cobrado en Aeropuertos como el de Chile y Estados Unidos.

[16] Se debe precisar que la muestra de aeropuertos considerara para el presente informe difiere con la utilizada en informes anteriores, ello en razón a la fuente tomada como referencia.

Cuadro N° 26 : Tarifas por una Hora de Uso de Puentes de Abordaje para Vuelos Internacionales en Horario Normal (US$ por hora)

Pais	Aeropuerto	Costo
Colombia	El Dorado	98,00
Venezuela	Maiquetía Simon Bolivar	89,62
Perú	Lima - AIJCH	67,55
Panama	Tocumen International	62,00
Bolivia	La Paz	60,00
Bolivia	Santa Cruz	60,00
Argentina	Buenos Aires - Pistarini (Ezeiza)	50,00
Chile	Santiago de Chile	39,04
EEUU	Miami	35,00
Promedio		**62,36**

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

90. Finalmente, el cuadro Nº 27 muestra la evolución del costo de atender a una nave en vuelo internacional, desde el momento en que aterriza al AIJCH hasta el momento en que despega del mismo[17]. Cabe resaltar que 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 combustible[18].

91. Dichos costos fueron estimados para naves de tipo A320 y B767-300. Los resultados indican que los principales componentes del costo son la tarifa de Aterrizaje y Despegue y el cargo por combustible. En el caso del A320, el gasto por A/D representa alrededor del 35,5%, mientras que el cargo por combustible representa el 33,8%. En lo referente al B767-300, el componente de mayor importancia está dado por el cargo por combustible, que representa el 49,9% 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 34,0% de participación.

Cuadro N° 27 : Evolución del Costo de los Servicios Aeroportuarios del *Turn Around* de una Nave en Vuelo Internacional (US$)

CONCEPTO	A320								B767-300ER							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
SNAR	150	150	150	150	150	150	150	150	300	300	300	200	200	200	200	200
A/D Nocturno/Nocturno (1)	458	458	485	485	485	532	532	532	1 193	1 193	1 266	1 266	1 266	1 325	1 325	1 325
Estacionamiento	46	46	49	49	49	53	53	53	119	119	127	127	127	132	132	132
Puentes de Embarque (3)	-	-	-	-	149	178	178	180	-	-	-	-	149	178	178	180
Rampa (2)	66	66	74	74	74	74	77	77	114	114	110	110	110	110	115	115
Cargo Combustible	425	425	425	425	459	459	459	507	1 629	1 629	1 629	1 629	1 760	1 760	1 760	1 942
COSTO TOTAL (US$)	**1 146**	**1 146**	**1 183**	**1 183**	**1 366**	**1 447**	**1 450**	**1 500**	**3 356**	**3 356**	**3 432**	**3 332**	**3 611**	**3 706**	**3 710**	**3 894**

(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.
(3) Se considera la tarifa de US$ 67,55 (sin IGV) por los primeros 45 minutos y US$ 22,52 (sin IGV) por los 15 minutos adicionales. Resolución de Consejo Directivo N°003-2009-CD-OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

III.5 Contabilidad Regulatoria en los servicios regulados

92. 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

[17] Este indicador se conoce como el *turn around* de una nave.
[18] Se asume que el tanque de combustible se carga al 75% de su capacidad.

información sobre la estructura de asignación de costos del Concesionario, lo cual sirve al regulador para la determinación de las tarifas.

93. Mediante Resolución Nº 061-2007-CD-OSITRAN, se aprobó una nueva versión del Manual de Contabilidad Regulatoria (MCR), que entró en vigencia a partir del 1 de enero del 2008. Esta nueva versión del MCR buscó corregir los vacíos que afectaban la elaboración de los estados financieros regulatorios, así como modificar la estructura de servicios en función del marco regulatorio, y precisar las reglas de asignación de costos.

94. Entre las principales modificaciones incorporadas a la nueva versión del MCR se encuentran las siguientes:

Cuadro N° 28 : Principales modificatorias en el MCR del AIJCH

Versión 1.3 (setiembre 2003)	Versión 2.0 (diciembre 2007)
1. Finalidad y objetivos deben ser precisados (numeral 1.1).	1. Se ha precisado la finalidad del MCR y ampliado los objetivos específicos (numeral 1.1).
2. Fecha de entrega señala tres meses para la entrega (numeral 1.2).	2. Se ha precisado fecha de entrega de reportes de contabilidad regulatoria y la no obligación, en caso de la empresa se encuentre bajo periodo transitorio o de prueba (numeral 4.2).
3. Descripción de contenido del Manual no es necesaria (numeral 1.3).	3. Se ha eliminado una sección que describía el contenido del manual. La norma tiene explicaciones en cada sección.
4. Principio de consistencia no se cumple por concesionario por falta de precisión del alcance (numeral 2).	4. Se ha precisado el alcance del Principio de Consistencia, de manera que los métodos de asignación se mantengan al menos dos años, lo que permitirá realizar comparaciones (numeral 2).
5. Servicios se clasifican según contrato, que incluye, por ejemplo, estacionamiento de vehículos y abastecimiento de combustible como servicios regulados contractualmente. Se requiere nueva clasificación, según marco regulatorio de OSITRAN, respetando el contrato de concesión (numeral 3.1).	5. Se ha reestructurado integralmente la clasificación de los servicios en base a tres grupos, según su naturaleza: regulación tarifaria (RETA), por acceso (REMA) y otros mecanismos. Esta modificación es relevante para el reporte de costos asociados a cada tipo de servicios. (Numeral 3.1).
6. No se precisa tratamiento aplicable a nuevos servicios (numeral 3).	6. Se precisa tratamiento de los nuevos servicios que incorpore el concesionario (numeral 3.1.4 y 3.2.2). Se precisa que no corresponde imputar costos indirectos y no imputables en el caso de servicios nuevos que se hayan determinado mediante costos incrementales (numeral 3.2.2).
7. No se precisa asignación de aporte por regulación (numeral 3).	7. Se agrega asignación por pago de aportes por regulación (numeral 3.2.1).
8. Sólo se considera valorización de activos mediante costo histórico (numeral 3.4.1).	8. Se considera la posibilidad de aplicar la valorización de activos por el método del valor de reposición, en los casos que se encuentre disponible (numeral 3.4.1).
9. Imputación por depreciación se puede realizar aún cuando el activo no se haya puesto en servicio (numeral 3.4.1).	9. Se precisa que únicamente se imputará los gastos por depreciación desde que el activo se encuentra en servicio y no desde su compra (numeral 3.4.2).
10. Los alcances de la auditoría son limitados lo que permite un seguimiento y evaluación (numeral 3.7.1).	10. Se amplía los alcances de la auditoría a los estados financieros regulatorios, con relación al grado de cumplimiento del concesionario, implicancias regulatorias, plan de trabajo y recomendación que el equipo auditor cuente con especialista en regulación económica (numeral 4.1).
11. OSITRAN se obliga a publicar reportes de contabilidad, lo que puede generar interpretaciones inadecuadas. Se requiere precisión respecto del alcance (numeral 3.7.2).	11. Se precisa que OSITRAN podrá publicar un resumen de los resultados. El propósito es no crear confusión entre los costos y de los servicios y el factor de productividad, los que no tienen relación (numeral 4.2).
12. Formatos requieren actualización, según estructura de servicios (Apéndice A).	12. Se reestructura anexos sobre servicios sujetos a regulación tarifaria, acceso u otro tipo de regulación y se modifican formatos, según nueva estructura.(Anexo A)
13. Se solicita la firma de dos directores, siendo suficiente una (recomendación de Consejo Directivo en 2004) (Apéndice C- formato 5).	13. Se reduce el número de firmas de dos a un director de la Entidad Prestadora (formato 8).
14. Manual no cuenta con glosario de términos básicos.	14. Se agrega breve glosario de términos (Anexo D).
15. Incluye una sección de asignación de ingresos	15. Se reemplaza la sección de asignación de ingresos por reporte de ingresos, toda vez que el Manual trata sobre asignación de costos (numeral 3.7).
16. No precisa claramente documentos a entregar y formatos	16. Se precisa los documentos a entregar periódicamente, en el que se incorpora un formato resumen y su presentación por medio electrónico (numeral 4.3).

Fuente: Resolución de Consejo Directivo N° 061-2007-CD-OSITRAN.
Elaboración: Gerencia de Regulación.

95. En ese sentido, mediante Carta N° LAP-GCF-2009-00460 el Concesionario remitió el reporte de contabilidad regulatoria correspondiente al ejercicio del año 2008, en cumplimiento a lo dispuesto en el MCR.

IV CONCLUSIONES

De la evaluación del desempeño de la concesión del AIJCH durante el año 2008, 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 62,8% del tráfico total de pasajeros de la red aeroportuaria, el 88,0% del mercado de carga aérea y el 72,8% de los ingresos.
2. Desde el inicio de la concesión, OSITRAN ha reconocido US$ 195,60 millones en inversiones, US$ 13,64 han sido reconocidos durante el año 2008.
3. Los ingresos generados por LAP, deducidos los ingresos financieros y excepcionales, fueron 13,0% mayores a los obtenidos en el 2007. Por su parte, los gastos (operativos y generales) se elevaron en 6,5%.
4. En cuanto a los indicadores financieros, el margen operativo y la utilidad neta sobre ventas se incrementaron con relación a 2007, debido a los los mayores ingresos. Ello condujo a que la capacidad de la empresa para obtener utilidades sobre su patrimonio y activos se incrementara.
5. Con respecto a la composición de ingresos del concesionario, estos se siguen sustentando fundamentalmente en el cobro del TUUA Internacional (43,6%), servicio de Aterrizaje y Despegue (15,3%), y la comisión por venta de combustible (10,2%).
6. El monto de retribución que el concesionario debió pagar al Estado durante el 2008 ascendió a US$ 54,0 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); ambos pagos alcanzaron US$ 20,4 millones.
7. En el año 2008, se aprobó la revisión de las tarifas máximas, mediante el mecanismo "*RPI-X",* aplicable a los servicios sujetos a regulación tarifaria. El procedimiento se inició en el mes de marzo y culminó en el mes de diciembre. El estudio tarifario determinó un factor de productividad "*X"* de 0,53%; posteriormente se declaró fundado la solicitud de rectificación de error material, el cual modificó el factor de productividad a -0,49%.
8. Finalmente, en el año 2008 entró en vigencia la versión 2,0 del MCR del AIJCH el cual, dicho manual corrige en gran parte los vacíos que afectaban la elaboración de los estados financieros regulatorios, asimismo, se modificó la estructura de servicios y precisó las reglas de asignación de costos.