

# OSITRAN

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

## **MONITOREO DE MERCADO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ**

**Área de Estudios Económicos  
Gerencia de Regulación**

**Lima, enero de 2012**

**ÍNDICE**

<b>I. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>II. MOVIMIENTO AEROPORTUARIO.....</b>	<b>4</b>
II.1 TRÁFICO DE PASAJEROS .....	5
II.2 TRÁFICO DE CARGA .....	7
II.3 TRÁFICO DE AERONAVES .....	8
<b>III. DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS PRESTADOS EN EL AIJCH .....</b>	<b>9</b>
III.1 SERVICIOS AEROPORTUARIOS.....	9
A) ATERRIZAJE Y DESPEGUE .....	9
B) ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES. ....	10
C) USO DE PUENTES DE EMBARQUE .....	11
D) USO DE TERMINAL DE PASAJEROS .....	11
E) SERVICIOS DE RAMPA. ....	12
F) ALMACENAMIENTO Y ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE .....	13
G) MANTENIMIENTO DE AERONAVES.....	14
H) ATENCIÓN DE TRÁFICO DE PASAJEROS Y EQUIPAJE .....	14
I) USO DE INSTALACIONES DE CARGA AÉREA .....	15
III.2 SERVICIOS NO AEROPORTUARIOS .....	15
A) SERVICIO DE COCINA DE VUELO O CATERING .....	15
B) SERVICIOS COMERCIALES. ....	16
B) ESTACIONAMIENTO VEHICULAR. ....	16
<b>IV.REGULACIÓN TARIFARIA .....</b>	<b>16</b>
<b>V. MERCADOS RELEVANTES.....</b>	<b>19</b>
IV.1 SERVICIOS DE RAMPA.....	20
IV.2 SERVICIO DE ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE .....	21
<b>VI. ESTRUCTURA DE LOS MERCADOS RELEVANTES. ....</b>	<b>23</b>
V.1 SERVICIOS DE RAMPA.....	23
V.2 SERVICIO DE ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE .....	24
<b>VII. CONCLUSIONES.....</b>	<b>27</b>

**TABLA DE CUADROS**

Cuadro N° 1: Tráfico nacional de pasajeros en el AIJCH, por compañía aérea .....	6
Cuadro N° 2: Tráfico internacional de pasajeros en el AIJCH, por compañía aérea.....	6
Cuadro N° 3: Tráfico internacional de carga por aerolínea.....	8
Cuadro N° 4: Tarifas máximas por el servicio de aterrizaje y despegue.....	10
Cuadro N° 5: Tarifas máximas por el servicio de estacionamiento de aeronaves .....	11
Cuadro N° 6: Cargos de acceso por el servicio de rampa.....	12
Cuadro N° 7: Nivel máximo de tarifas durante el periodo 2001-2008.....	17
Cuadro N° 8: Nivel máximo de tarifas durante el periodo 2009-2011 .....	19
Cuadro N° 9: Producción de Turbo A1 en el Perú.....	22
Cuadro N° 10: Número de operaciones por servicio de rampa en el AIJCH.....	23

**TABLA DE GRÁFICOS**

Gráfico N° 1: Estructura del tráfico de pasajeros en el AIJCH.....	5
Gráfico N° 2: Estructura de la carga movilizada en el AIJCH .....	7
Gráfico N° 3: Número de operaciones en el AIJCH.....	9
Gráfico N° 4: Esquema de pagos en el suministro de combustible .....	13
Gráfico N° 5: Evolución de galones despachados por ExxonMobil .....	24
Gráfico N° 6: Participación de mercado e Índice de Concentración en el mercado .....	25

## MONITOREO DE MERCADO DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

### I. INTRODUCCIÓN

El 14 de febrero del año 2001 el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano, otorgó a Lima Airport Partners (LAP) la Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. La vigencia de la 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.

El factor de competencia en el proceso de licitación fue el mayor porcentaje de Retribución al Estado. Así, de acuerdo a su oferta en la subasta, LAP transfiere al Estado Peruano el 46,511% de sus ingresos brutos.

El Contrato de Concesión establece un esquema de tarifas máximas (*price caps*) para los principales servicios aeroportuarios como son la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) cobrada a los pasajeros de salida; y las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento de aeronaves y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas. Las tarifas de los servicios antes mencionados se ajustaron automáticamente, hasta el año 8, según cronograma estipulado en el Anexo 5 del Contrato de Concesión; a partir del noveno año, el reajuste tarifario de estos servicios se hace cada 5 años utilizando el mecanismo RPI-X<sup>1</sup>. Asimismo, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifa máxima para el servicio de uso de instalaciones de carga aérea, la cual también debe revisarse mediante el mecanismo RPI-X.

Al respecto, el 12 de marzo de 2008, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 016-2008-CD/OSITRAN, se dio inicio al procedimiento de revisión tarifaria de los cinco servicios antes mencionados, el mismo que culminó en diciembre de 2009. No obstante, en el marco de dicha revisión, no se incluyó el análisis del comportamiento de los servicios no regulados o que se encuentran bajo el régimen de competencia.

El objetivo del presente informe es caracterizar dos de los mercados que no se encuentran bajo regulación tarifaria, como son los servicios de rampa y de abastecimiento de combustible. Para tal fin, se definirán los mercados relevantes de dichos servicios, considerando para ello sus principales características (barreras a la entrada, sustituibilidad de oferta y de demanda, entre otros). Posteriormente, se identificarán las empresas que participan en cada mercado relevante, para luego analizar el nivel de concentración en cada uno de estos mercados, utilizando como referencia el Índice de Herfindahl-Hirschman, y las condiciones de competencia.

### II. MOVIMIENTO AEROPORTUARIO

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez es la principal puerta de ingreso o salida al Perú por vía aérea, pues concentra prácticamente la totalidad del tráfico

<sup>1</sup> La metodología RPI-X es un mecanismo mediante el cual las tarifas se reajustan por la variación del Índice de Precios de los EEUU (RPI) menos un porcentaje estimado de las ganancias anuales de productividad (X).

internacional de pasajeros (99,33%)<sup>2</sup> de la Red Aeroportuaria Nacional. En el ámbito nacional, constituye un centro radial nacional (*hub*) desde el cual se atiende las principales rutas nacionales.

A continuación, se presenta la evolución del tráfico de pasajeros, carga y movimiento de aeronaves durante el periodo 2006-2011, información de utilidad para el análisis de la estructura de los mercados relevantes.

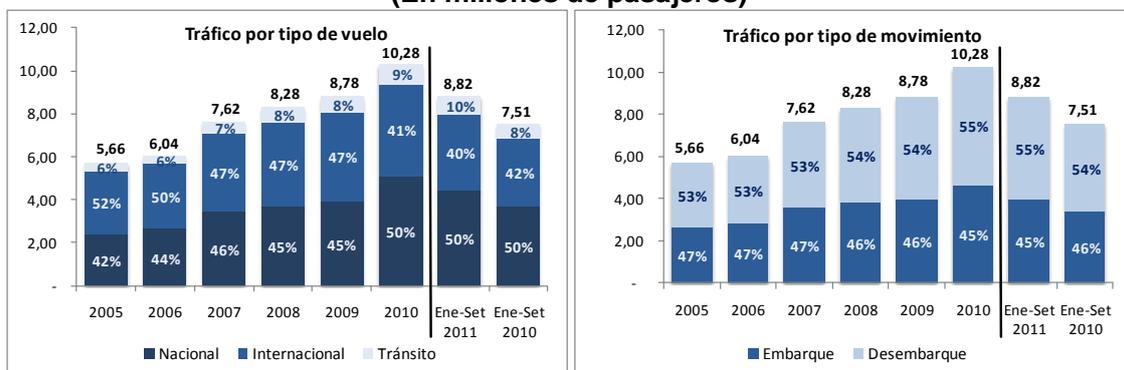
## II.1. Tráfico de Pasajeros

Durante el periodo 2005-2010, el flujo anual de pasajeros atendidos en el AIJCH creció a una tasa promedio anual de 12,67%, pasando de 5,66 millones de pasajeros en 2005 a 10,28 millones en 2010. Cabe señalar que el tráfico de pasajeros en el año 2010 se incrementó 17% con relación al año anterior, la segunda tasa más alta después de la registrada en 2007 (26%) desde que se entregó el aeropuerto en Concesión. Entre los meses de enero y setiembre de 2011 se movilizaron 8,82 millones de pasajeros por el AIJCH, tráfico 17% superior al registrado en similar periodo del año anterior.

Asimismo, es preciso resaltar que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales ha sido mucho más dinámico que en vuelos internacionales. Así, por ejemplo, en el año 2010 el número de pasajeros en vuelos nacionales se incrementó 30% con relación al año anterior, mientras que el número de pasajeros en vuelos internacionales lo hizo en sólo 4%<sup>3</sup>. Dicho impulso en el tráfico nacional durante el año 2010 produjo una recomposición en la estructura del tráfico de pasajeros en el AIJCH, ya que el de vuelos internacionales en 2005 concentraba la mayor proporción (52,0%), situación que se revirtió en 2010, representando el 41,5%.

De igual manera, los pasajeros en tránsito han ido ganando cada vez mayor espacio. Así, el flujo de estos pasajeros en el año 2005 representó el 5,5% del total de tráfico; en el año 2007, la proporción de estos en el total era cercana al 7%; y en 2010, ha sido de 8,6%. Ello responde a que la aerolínea centroamericana Taca y la chilena LAN han convertido a Lima en un centro de interconexión de pasajeros hacia otros destinos.

**Gráfico N° 1: Estructura del Tráfico de Pasajeros en el AIJCH  
(En millones de pasajeros)**



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

<sup>2</sup> El tráfico de pasajeros restante se realiza por los aeropuertos administrados por CORPAC (0,62%) y por los aeropuertos administrados por Aeropuertos del Perú – ADP (0,05%).

<sup>3</sup> Ó 7%, si se incluyen los pasajeros en tránsito.

El siguiente cuadro muestra el ranking de las principales compañías aéreas en rutas nacionales. Durante el último quinquenio, la compañía LAN Perú ha liderado el tráfico nacional de pasajeros al registrar una participación que ha llegado a 72,7% el año 2010 en el que transportó más de 3,7 millones de pasajeros (el 2009 había obtenido el 82,9%). En contraste, el nuevo competidor Peruvian Airlines, luego de obtener una participación de 1,1% en 2009, alcanzó el 11,8% del mercado el año 2010 y el 14,3% durante el periodo enero-octubre de 2011, pese a la suspensión temporal que sufrió la aerolínea en el mes de agosto.<sup>4</sup>

**Cuadro N° 1: Tráfico Nacional de Pasajeros en el AIJCH, por compañía aérea  
(En miles de pasajeros)**

COMPAÑÍAS	2006		2007		2008		2009		2010		2011*	
	PAX	%										
LAN PERÚ S.A.	1 596	61,0	2 128	63,9	2 818	77,0	3 260	82,9	3 724	72,7	3 185	65,6
PERUVIAN AIR LINE S.A.	-	-	-	-	-	-	44	1,1	603	11,8	694	14,3
STAR UP S.A.	345	13,2	464	14,0	427	11,7	412	10,5	547	10,7	572	11,8
TACA-PERU	55	2,1	65	2,0	79	2,1	111	2,8	147	2,9	338	7,0
ATSA	23	0,9	22	0,7	31	0,9	24	0,6	32	0,6	39	0,8
LC BUSRE S.A.C.	55	2,1	76	2,3	70	1,9	77	2,0	68	1,3	30	0,6
OTROS	543	20,7	573	17,2	236	6,4	6	0,2	0	0,0	0	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>2 618</b>	<b>100,0</b>	<b>3 328</b>	<b>100,0</b>	<b>3 660</b>	<b>100,0</b>	<b>3 934</b>	<b>100,0</b>	<b>5 123</b>	<b>100,0</b>	<b>4 859</b>	<b>100,0</b>

(\*) Enero a octubre

Fuente: DGAC – MTC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

En cuanto al tráfico internacional, el siguiente cuadro muestra el ranking de las principales compañías aéreas. El Grupo LAN ha liderado el tráfico internacional de pasajeros con una participación que ha alcanzado el 44,2% en 2010. En dicho año transportó 2,2 millones de pasajeros, logrando un crecimiento de 9,9% respecto del año anterior.

**Cuadro N° 2: Tráfico Internacional de Pasajeros en el AIJCH, por compañía aérea  
(En miles de pasajeros y porcentaje)**

COMPAÑÍAS	2006		2007		2008		2009		2010		2011*	
	PAX	%										
GRUPO LAN <sup>1</sup>	1 028	32,2	1 383	35,5	1 644	36,2	2 012	42,0	2 210	44,2	2 199	46,2
GRUPO TACA <sup>2</sup>	321	10,1	467	12,0	770	17,0	683	14,3	580	11,6	495	10,4
IBERIA	221	6,9	231	5,9	239	5,3	241	5,0	312	6,2	257	5,4
COPA	162	5,1	171	4,4	197	4,3	227	4,7	282	5,6	256	5,4
AMERICAN AIRLINES INC.	280	8,8	305	7,8	330	7,3	294	6,1	317	6,3	217	4,6
KLM	171	5,3	188	4,8	212	4,7	202	4,2	198	4,0	187	3,9
AVIANCA	129	4,1	152	3,9	197	4,3	204	4,3	200	4,0	156	3,3
DELTA AIR LINES INC.	174	5,4	178	4,6	184	4,0	148	3,1	142	2,8	112	2,3
AEROVÍAS DE MEXICO	66	2,1	78	2,0	78	1,7	78	1,6	106	2,1	99	2,1
UNITED AIR LINES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96	2,0
CONTINENTAL AIRLINES	201	6,3	221	5,7	221	4,9	212	4,4	208	4,2	95	2,0
AEROLANE	-	-	-	-	-	-	-	-	72	1,4	94	2,0
AIR EUROPA	-	-	-	-	-	-	-	-	63	1,3	86	1,8
TAM LINHAS AEREAS	-	-	-	-	11	0,2	97	2,0	96	1,9	84	1,8
AEROLINEAS ARGENTINAS	54	1,7	81	2,1	53	1,2	60	1,2	72	1,4	57	1,2
AIR FRANCE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51	1,1
AEROGAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51	1,1
AIR CANADA	53	1,6	52	1,3	55	1,2	56	1,2	56	1,1	47	1,0
SKY SERVICE S.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	7	0,1	46	1,0
OTROS	334	10,5	387	9,9	353	7,8	277	5,8	85	1,7	73	1,5
<b>TOTAL</b>	<b>3 195</b>	<b>100,0</b>	<b>3 893</b>	<b>100,0</b>	<b>4 543</b>	<b>100,0</b>	<b>4 789</b>	<b>100,0</b>	<b>5 005</b>	<b>100,0</b>	<b>4 757</b>	<b>100,0</b>

(\*) Enero a octubre

1/ Conformado por LAN Perú S.A., LAN Airlines (Ex LAN Chile) y LAN Argentina S.A.

2/ Conformado por Taca Perú hasta el año 2010, y por Taca Perú y Taca Internacional en 2011.

Fuente: DGAC – MTC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

<sup>4</sup> El Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC decidió suspender por 90 días las operaciones de la aerolínea Peruvian Airlines por incumplir normas de seguridad aeronáutica. Sin embargo, a una semana de esta determinación, la compañía subsanó las observaciones que causaron su suspensión. Así, el MTC autorizó la reanudación parcial de vuelos para dos aeronaves Boeing 737-300, por haber mejorado su capacidad técnica.

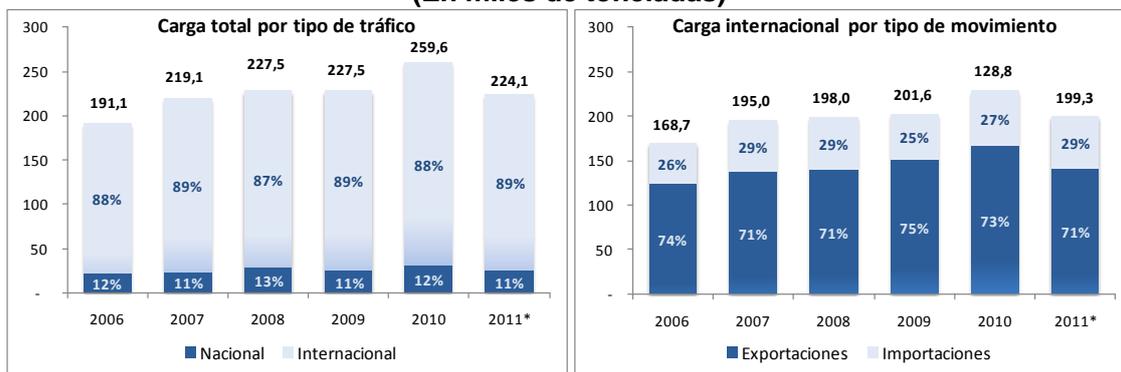
Si bien el tráfico de Taca se redujo 15% en 2010, esta compañía se mantuvo en segunda posición en el tráfico internacional de pasajeros; seguida de Iberia, la cual tuvo una tasa de crecimiento de 29,7% en dicho año. Por su parte, Copa y American Airlines alcanzaron tasas de crecimiento de 24,0% y 7,8%, respectivamente.

## II.2. Tráfico de Carga

Durante el periodo 2006-2010, el volumen de carga movilizada por el AIJCH creció a una tasa promedio anual de 7,96%, pasando de 191,1 mil toneladas en 2006 a 259,6 mil toneladas en 2010. Cabe señalar que el volumen de carga movilizada entre los meses de enero y octubre de 2011 ascendió a 224,1 mil toneladas.

Para ese mismo intervalo de años, el tráfico internacional concentró la mayor proporción de la carga total movilizada por el AIJCH (alrededor de 88%), alcanzando un volumen promedio anual de 198,4 mil toneladas, mientras que la carga por tráfico nacional alcanzó las 26,5 mil toneladas en promedio por año. Dentro del tráfico internacional, la carga de exportación representó el 72% en promedio.

**Gráfico N° 2: Estructura de la carga movilizada en el AIJCH  
(En miles de toneladas)**



(\*) A octubre de 2011.

Fuente: DGAC - MTC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

El Cuadro N° 3 muestra la configuración del volumen de carga movilizada en el AIJCH por aerolínea. A pesar de la existencia de casi medio ciento de líneas aéreas que utilizan la infraestructura del AIJCH, el grupo LAN ha concentrado una buena porción del total de la carga movilizada, manteniendo el liderazgo en el tráfico internacional de carga. En efecto, desde el año 2006 hasta el 2011 ha ido ganando cada vez una mayor participación, al pasar de 23,8% a 38,7%.

En contraste, la compañía aérea Cielos del Perú ha visto reducida su participación en los últimos años, siendo que transportaba el 18,3% de la carga internacional en el año 2006 y apenas el 3,2% en 2011. En su lugar, se ha posicionado la aerolínea Atlas Air Inc., líder en el transporte de carga aérea a nivel mundial, que entre enero y octubre de 2011 movilizó por el AIJCH 16 138 toneladas, representando el 8,1% del tráfico internacional.

**Cuadro N° 3: Tráfico internacional de carga por aerolínea  
(En toneladas y porcentaje)**

COMPAÑÍA	2006		2007		2008		2009		2010		2011*	
	TM	%										
GRUPO LAN <sup>1</sup>	40 071	23,8	52 000	26,7	60 344	30,5	66 042	32,8	81 395	35,6	77 194	38,7
ATLAS AIR INC	481	0,3	8 036	4,1	7 176	3,6	13 169	6,5	20 941	9,2	16 138	8,1
CENTURION AIR CARGO INC.	798	0,5	4 059	2,1	11 861	6,0	11 053	5,5	13 093	5,7	15 058	7,6
TAMPA	19 216	11,4	21 495	11,0	14 319	7,2	11 518	5,7	16 613	7,3	13 007	6,5
IBERIA, LINEAS A. DE ESPAÑA	7 735	4,6	8 776	4,5	8 534	4,3	8 324	4,1	13 255	5,8	11 558	5,8
KLM CIA. REAL H. DE AVIACION	10 602	6,3	9 151	4,7	9 855	5,0	9 626	4,8	11 100	4,9	8 552	4,3
FLORIDA WEST INTERNATIONAL AIR	3 264	1,9	5 103	2,6	5 126	2,6	1 676	0,8	5 567	2,4	8 195	4,1
DELTA AIR LINES INC.	6 087	3,6	6 968	3,6	8 193	4,1	9 090	4,5	8 255	3,6	6 709	3,4
CIELOS DEL PERÚ S.A.	30 954	18,3	26 827	13,8	15 555	7,9	11 133	5,5	14 733	6,4	6 428	3,2
ABSA - AEROLINHAS BRASILEIRAS	2 724	1,6	4 740	2,4	7 084	3,6	6 257	3,1	4 698	2,1	4 556	2,3
AEROLANE, L.A NAC.DEL ECUADOR S.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	2 516	1,1	4 397	2,2
SKY LEAST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 662	1,8
UNITED AIR LINES	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 045	1,5
GRUPO TACA <sup>2</sup>	2 387	1,4	3 418	1,8	5 267	2,7	3 815	1,9	5 076	2,2	3 165	1,6
AMERICAN AIRLINES INC.	3 192	1,9	4 007	2,1	4 618	2,3	3 567	1,8	3 781	1,7	2 763	1,4
AIR CANADA	2 270	1,3	2 276	1,2	1 924	1,0	2 837	1,4	3 303	1,4	2 561	1,3
AVIANCA	5 674	3,4	7 735	4,0	8 103	4,1	5 631	2,8	4 897	2,1	1 837	0,9
AIR EUROPA LINEAS AEREAS S.A.	-	-	-	-	-	-	-	-	1 678	0,7	1 714	0,9
AIR FRANCE	365	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	1 596	0,8
LÍNEAS Á SURAMERICANAS S.A.	-	-	-	-	-	-	57	0,0	1 108	0,5	1 123	0,6
COPA	1 120	0,7	1 256	0,6	1 220	0,6	1 192	0,6	1 354	0,6	1 097	0,6
LINEA A.CARGUERA DE COLOMBIA S.A.	-	-	-	-	-	-	2 795	1,4	2 388	1,0	1 091	0,5
TRANS. A. BOLIVIANOS - TAB	-	-	-	-	1 902	1,0	1 733	0,9	5 863	2,6	774	0,4
AEROVIAS DE MEXICO S.A. DE C.V	681	0,4	805	0,4	794	0,4	826	0,4	800	0,3	562	0,3
CONTINENTAL AIRLINES INC.	956	0,6	1 671	0,9	861	0,4	927	0,5	1 082	0,5	551	0,3
AEROGAL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	486	0,2
TAM LINHAS AEREAS	-	-	-	-	82	0,0	593	0,3	635	0,3	473	0,2
MASTER TOP LINHAS AEREAS LTDA	-	-	-	-	-	-	69	0,0	1 116	0,5	397	0,2
LACSA	190	0,1	476	0,2	480	0,2	373	0,2	543	0,2	348	0,2
AERO LINEAS ARGENTINAS S.A.	1 057	0,6	173	0,1	177	0,1	198	0,1	213	0,1	179	0,1
OTROS	28 885	17,1	26 043	13,4	24 525	12,4	29 102	14,4	2 781	1,2	40	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>168 708</b>	<b>100,0</b>	<b>195 013</b>	<b>100,0</b>	<b>198 000</b>	<b>100,0</b>	<b>201 605</b>	<b>100,0</b>	<b>228 783</b>	<b>100,0</b>	<b>199 259</b>	<b>100,0</b>

(\*) A octubre de 2011

1/ Conformado por LAN Perú S.A., LAN Airlines (Ex LAN Chile), LAN Cargo S.A. y LAN Argentina S.A.

2/ Conformado por Taca Perú y Taca Internacional

Fuente: DGAC - MTC

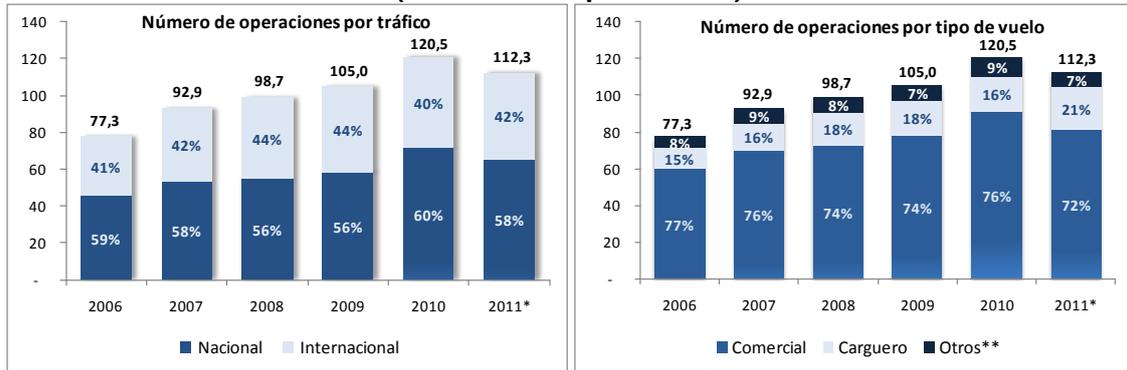
Elaboración: Gerencia de Regulación

### II.3. Operaciones

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.

El número de operaciones ha mostrado una tendencia creciente desde el año 2006 (77,3 mil operaciones) hasta el año 2010 (120,5 mil). En particular, en este último año, el número de operaciones se incrementó 14,8% respecto del año anterior. Asimismo, hasta octubre de 2011 se realizaron 112,3 mil operaciones, número 12,6% superior al registrado en similar periodo del 2010.

**Gráfico N° 3: Número de Operaciones en el AIJCH  
(En miles de operaciones)**



(\*) A octubre de 2011

(\*\*) Incluye aviación general, militar, etc.

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación

El número de operaciones por tráfico nacional representó en promedio el 58% durante el periodo 2006-2011. Por su parte, los vuelos comerciales representaron en promedio el 75% del total de operaciones realizadas durante el mismo periodo, mientras que los vuelos cargueros significaron el 17%.

### III. DESCRIPCIÓN DE LOS SERVICIOS PRESTADOS EN EL AIJCH

Los servicios que se prestan en el AIJCH, se dividen en dos grandes grupos:

→ **Servicios aeroportuarios**, que constituyen una cadena logística que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga, y que son prestados por el propio Concesionario o por otros agentes económicos. Dentro de este grupo se hallan los servicios de atención a la aeronave y los servicios de atención a los pasajeros, y comprenden:

- Aterrizaje y despegue.
- Estacionamiento de aeronaves
- Uso de puentes de embarque
- Uso del terminal de pasajeros
- Servicios de rampa
- Almacenamiento y abastecimiento de combustible
- Mantenimiento de aeronaves
- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje
- Uso de instalaciones de carga aérea

→ **Servicios no aeroportuarios**, que se encuentran indirectamente relacionados con la actividad aeroportuaria y que en los últimos años, han ido cobrando mayor importancia a nivel mundial, así como al interior del AIJCH. Dentro de este grupo de servicios se encuentran:

- Servicio de cocina de vuelo o catering
- Servicios comerciales
- Estacionamiento vehicular

### III.1. Servicios Aeroportuarios

Los servicios aeroportuarios son aquellos servicios prestados dentro y fuera de la plataforma<sup>5</sup>, que permiten el transporte de pasajeros, así como la carga y descarga de aeronaves. No están incluidos dentro de esta categoría, los servicios de aeronavegación<sup>6</sup>, los cuales son prestados por la Corporación Peruana de Aviación Comercial S.A. (en adelante, **CORPAC**) y ajenos a la responsabilidad del Concesionario.

#### a) Aterrizaje y Despegue

El servicio de aterrizaje y despegue de aeronaves en el AIJCH comprende la provisión de pista de aterrizaje y rodadura, y algunos otros servicios como: iluminación, ayudas visuales, vehículos de salvamento y extinción de incendios, radioayudas, comunicaciones, meteorología, y estacionamiento por los primeros noventa (90) minutos.

Los servicios prestados son compartidos entre CORPAC (radioayudas, comunicaciones y meteorología) y LAP (construcción, equipamiento y mantenimiento de la pista de aterrizaje).

Las tarifas aplicadas por este servicio se encuentran reguladas por OSITRAN y son las que se muestran en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 4: Tarifas máximas por el servicio de Aterrizaje y Despegue, Año 2011  
(En US\$, no incluyen IGV)**

PESO MÁXIMO DE DESPEGUE	UNIDAD DE COBRO	VUELO NACIONAL				VUELO INTERNACIONAL			
		Diurno	Nocturno/Nocturno	Diurno/Nocturno o Nocturno/Diurno	Vuelo de prueba o entrenam.	Diurno	Nocturno/Nocturno	Diurno/Nocturno o Nocturno/Diurno	Vuelo de prueba o entrenam.
Hasta 10 TM	Por operación	13,60	15,64	14,62	3,40	35,26	40,55	37,91	8,82
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,98	2,28	2,13	0,50	4,96	5,70	5,33	1,24
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,40	2,76	2,58	0,60	6,03	6,94	6,49	1,51
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2,57	2,95	2,76	0,64	6,33	7,28	6,81	1,58
Más de 100 TM	Por tonelada	2,61	3,00	2,81	0,65	6,64	7,64	7,14	1,66

*Nota:* Tarifas vigentes desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2011.

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Cabe señalar que de acuerdo al Contrato de Colaboración Empresarial suscrito entre CORPAC y LAP, a raíz de la Concesión del AIJCH en el año 2001, este último se obliga a pagar a CORPAC el 50% del importe correspondiente a la facturación por concepto de aterrizaje y despegue.

Sin perjuicio de lo anterior, en noviembre de 2010 LAP suscribió un convenio interinstitucional con CORPAC y con la Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo – Promperú, con la finalidad de ofrecer paquetes promocionales dirigidos a las líneas aéreas que ya operan vuelos internacionales desde y hacia Lima, como a las que todavía no lo hacen, y que consisten en la

<sup>5</sup> La plataforma o rampa del aeropuerto es el área donde los aviones son estacionados, cargados o descargados, recargados de combustible o embarcados.

<sup>6</sup> Los servicios de aeronavegación, prestados por CORPAC, permiten que las operaciones aéreas se realicen con seguridad, regularidad y eficiencia. Estos comprenden: Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), aproximación y servicio de sobrevuelo.

aplicación del 100% de descuento en las tarifas de aterrizaje y despegue hasta por 24 meses para frecuencias internacionales adicionales.

## b) Estacionamiento de aeronaves

El servicio de estacionamiento de aeronaves se provee a aquellas naves que solicitan permanecer estacionadas en la plataforma o cualquier otro lugar designado por el operador aeroportuario por un periodo adicional a los noventa (90) minutos incluidos dentro de la tarifa de aterrizaje y despegue.

Este servicio es prestado directamente por LAP; las tarifas aplicadas se encuentran reguladas por OSITRAN y son las que se muestran a continuación:

**Cuadro N° 5: Tarifas máximas por el servicio de Estacionamiento de Aeronaves, Año 2011**  
(En US\$, no incluyen IGV)

PESO MÁXIMO DE DESPEGUE	4 PRIMERAS HORAS O FRACCIÓN		DESPUÉS DE LAS 4 HORAS	
	Unidad de cobro	Importe	Unidad de cobro	Importe
<b>Vuelo Nacional</b>				
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	1,360	Por hora o fracción	0,340
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,198	Por tonelada/ hora o fracción	0,050
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,240	Por tonelada/ hora o fracción	0,060
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,257	Por tonelada/ hora o fracción	0,064
Más de 100 TM	Por tonelada	0,261	Por tonelada/ hora o fracción	0,065
<b>Vuelo Internacional</b>				
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	3,526	Por hora o fracción	0,882
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,496	Por tonelada/ hora o fracción	0,124
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,603	Por tonelada/ hora o fracción	0,151
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,633	Por tonelada/ hora o fracción	0,158
Más de 100 TM	Por tonelada	0,664	Por tonelada/ hora o fracción	0,166

*Nota:* Tarifas vigentes desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2011.

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

## c) Uso de puentes de embarque

Este servicio permite el traslado de los pasajeros desde el terminal hacia las aeronaves y viceversa. LAP provee a las aerolíneas la infraestructura necesaria y equipos de puentes de embarque, a efectos que ellas mismas operen el Puente de Abordaje (PLB, por sus siglas en inglés<sup>7</sup>).

Las tarifas máximas aprobadas por OSITRAN para el uso de puentes de embarque durante el año 2011, tanto para vuelos nacionales como internacionales, son las que se detallan a continuación.

→ **Primeros 45 minutos:** US\$ 69,07 más IGV.

→ **Cada 15 minutos adicionales o fracción:** US\$ 23,03 más IGV.

## d) Uso del terminal de pasajeros

Servicios prestados por LAP a los pasajeros en las instalaciones del aeropuerto, antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque.

<sup>7</sup> Passenger Loading Bridge.

Estos servicios comprenden, entre otros:

→ **Embarque/ Desembarque de Pasajeros:**

Área de embarque, climatización, sistema de despacho de equipaje y áreas de operaciones, sistema de entrega de equipajes, transporte de pasajeros entre el terminal y la aeronave, carritos porta equipaje, área de pasajeros en tránsito, iluminación y comunicaciones.

→ **Orientación:**

Circuito cerrado de televisión, señalización vertical, señalización horizontal, sistema de sonido, sistema de información de vuelo.

→ **Otras instalaciones y servicios:**

Locales destinados a servicios de los organismos públicos siguientes: Aduana, Policía Nacional, Migraciones, DGAC, Sanidad, Fiscalía, INDECOPI, Promperú y OSITRAN.

→ **Otras áreas y servicios:**

Servicios de atención médica, área pública de circulación de vehículos, áreas de uso común para pasajeros y acompañantes, seguridad aeroportuaria, servicios higiénicos.

La tarifa correspondiente a los servicios mencionados es la llamada TUUA (Tarifa Única por Uso de Aeropuerto), la cual también es regulada por OSITRAN. Esta tarifa es aplicada a todo pasajero embarcado, siendo las tarifas vigentes para el año 2011, las que se detallan a continuación:

→ **TUUA Nacional:** US\$ 6,22 más IGV.

→ **TUUA Internacional:** US\$ 26,05 más IGV.

**e) Servicios de rampa o manipulación en tierra (“ground handling”)**

Son un conjunto de servicios prestados a la aeronave y a la carga, que se dan en la plataforma del aeropuerto y consta, entre otros, de:

- Limpieza de cabina
- Escalera de embarque/ desembarque de pasajeros
- Aguas residuales y servicio de baño
- Unidad de electricidad alterna y arranque de turbinas
- Remolque de aeronaves
- Señalizador, vehículo y carretas para equipaje
- Estiba/ desestiba de equipajes y carga

El servicio de rampa es brindado por terceros o por la propia aerolínea (autoservicio de rampa), por el cual pagan a favor de LAP los cargos de acceso siguientes:

**Cuadro N° 6: Cargos de acceso por el servicio de rampa, Año 2011  
(En US\$, no incluyen IGV)**

UNIDAD DE COBRO	SERVICIO DE RAMPA A TERCEROS		AUTOSERVICIO DE RAMPA	
	PMD	Importe	PMD	Importe
Por operación	Hasta 5,68 TM	38,97	Hasta 5,68 TM	6,55
Por operación	Más de 5,68 hasta 33 TM	42,51	Más de 5,68 hasta 8,70 TM	13,04
Por operación	Más de 31 hasta 51 TM	63,72	Más de 8,70 hasta 33 TM	35,86
Por operación	Más de 51 hasta 56 TM	73,12	Más de 33 hasta 51 TM	59,75
Por operación	Más de 56 hasta 78 TM	77,38	Más de 51 hasta 56 TM	65,19
Por operación	Más de 78 hasta 152 TM	93,53	Más de 56 hasta 78 TM	93,43
Por operación	Más de 152 hasta 188 TM	114,79	Más de 78 hasta 152 TM	174,92
Por operación	Más de 188 hasta 287 TM	119,04	Más de 152 hasta 188 TM	228,15
Por operación	Más de 287 TM	170,15	Más de 188 hasta 287 TM	347,66
Por operación			Más de 287 TM	467,16

*Nota:* Cargos vigentes desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2011.

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

#### f) Almacenamiento y abastecimiento de combustible

Si bien las líneas aéreas gozan de libertad para escoger a su proveedor de combustible, de acuerdo al Contrato de Concesión del AIJCH, ningún proveedor podrá aprovisionar ni vender combustible en el aeropuerto utilizando medios propios de almacenamiento, conducción o transporte de combustible, a menos que el Concesionario lo autorice.

En su lugar, para la provisión de este servicio, se emplea un esquema de una sola planta de almacenamiento y abastecimiento, y una red de hidratantes y sistema de camiones *refuellers*, ambos manejados por un solo operador. Asimismo, de acuerdo al Contrato de Concesión, el operador del aeropuerto tiene la facultad de operar dicha planta, ubicada dentro de los linderos del aeropuerto, o en su defecto, otorgar su administración a un tercero. Siendo política de la empresa concesionaria, en mayo de 2001 LAP sub-contrató a la empresa ExxonMobil para que opere las instalaciones de recepción, almacenamiento y despacho de combustible por un plazo de 20 años.

Cabe señalar que, dada la condición monopólica de este operador, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar por el servicio de almacenaje y puesta a bordo de combustible, el cual debe ser aplicado por igual a cualquier compañía intermediaria que desee utilizar los servicios de la planta. Dicho precio tope fue fijado en US\$ 0,09 por galón (más IGV) durante los primeros cuatro años de vigencia de la Concesión. A partir del año siguiente, OSITRAN es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha tarifa cada tres años.<sup>8</sup> Así, el cargo vigente por el servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones durante el periodo 2011-2013 es de US\$ 0,1124 más IGV por galón despachado.

El mencionado cargo es pagado por cada uno de los distribuidores de combustible (actualmente, Mobil, Repsol y Petroperú) al operador de la planta (ExxonMobil). Asimismo, en virtud de la Cláusula Cuarta del Contrato de Sub Contratación para la operación de las instalaciones de recepción, almacenamiento y despacho de combustible para aviones en el AIJCH, suscrito entre LAP y ExxonMobil, este último está obligado a pagar una retribución al

<sup>8</sup> Anexo 5 ("Política de Tarifas"), numeral 1.2, literal b) del Contrato de Concesión.

Concesionario, que a la firma del Contrato ascendía a US\$ 0,0661 por galón despachado más IGCV (equivalente al 73,44% de la tarifa tope). Tal retribución sería reajustada a partir del quinto año de acuerdo al mecanismo de reajuste de la tarifa máxima, contenido en el Anexo 8 del Contrato de Concesión.

Finalmente, el Estado Peruano (en calidad de propietario y concedente de la infraestructura) recibe el 46,511% de los ingresos brutos del Concesionario por concepto de Retribución. Es decir, por cada dólar que LAP factura a ExxonMobil, debe transferir al Estado 46,51 centavos de dólar.

**Gráfico N° 4: Esquema de pagos en el suministro de combustible**



Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

#### g) Mantenimiento de aeronaves

Este servicio consiste en el mantenimiento preventivo que las aerolíneas se prestan, el mismo que se refiere a las operaciones de preservación simple o menores y el cambio de partes estándares pequeñas, que no significan operaciones de montaje complejas. En otras palabras, se refiere al mantenimiento diario requerido a efectos que la aeronave esté lista para su siguiente vuelo.

Para poder prestar el mantenimiento preventivo a las aeronaves, las aerolíneas requieren el acceso a las áreas de mantenimiento, ubicadas en ciertos espacios relativamente distantes de la zona de contacto de las aeronaves, que se encuentran bajo la administración de LAP. El empleo de estos espacios comprende la utilización de talleres, almacenes y oficinas que cuentan con los recursos necesarios para realizar el mantenimiento de las aeronaves.

De acuerdo al último Mandato de Acceso emitido por OSITRAN<sup>9</sup>, los cargos de acceso vigentes hasta el 31 de diciembre de 2012, por el servicio de mantenimiento, son los siguientes:

- **Almacén:** US\$ 2,20 por m<sup>2</sup> al mes, más IGCV.
- **Oficinas:** US\$ 3,68 por m<sup>2</sup> al mes, más IGCV.
- **Talleres:** US\$ 2,30 por m<sup>2</sup> al mes, más IGCV.

#### h) Atención de tráfico de pasajeros y equipaje

Consiste en la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de

<sup>9</sup> Resolución de Consejo Directivo N° 024-2010-CD-OSITRAN, de fecha 15 de junio de 2010, modificada por Resolución de Consejo Directivo N° 031-2010-CD-OSITRAN, de fecha 31 de agosto de 2010.

transporte vinculada a la atención de tráfico de pasajeros y carga. Para ello, las aerolíneas requieren hacer uso de oficinas operativas y *counters*.

En el edificio terminal del AIJCH se encuentran disponibles 54 *counters* provistos de mostradores que contienen los equipos y medios necesarios para la documentación y registro de equipaje de los pasajeros, de los cuales hacen uso las aerolíneas cada vez que está programado un vuelo de origen. Cabe señalar que al interior de los *counters*, únicamente se puede realizar operaciones de *check-in*.

Por su parte, las actividades llevadas a cabo al interior de las oficinas operativas son: programación y reprogramación de los vuelos; programación de los tripulantes técnicos y auxiliares; confección del formato de peso y balance de la aeronave y equipaje; distribución de materiales para el *check-in* (etiquetas/ *tags* y otros); confirmaciones y reconfirmaciones de vuelo; reclamo de equipaje rezagado; entre otras.

Las oficinas operativas se clasifican en dos tipos: (i) oficinas operativas terminadas; y, (ii) oficinas operativas en área gris. Las primeras se ubican tanto en la *mezzanine* del terminal como detrás de los *counters*, y cuentan con todos los recursos necesarios para que las aerolíneas que las alquilan puedan desarrollar y completar aquellas actividades propias de la operación de vuelos.

En el caso de las oficinas operativas en área gris, si bien estas se encuentran delimitadas, a diferencia de las oficinas terminadas, estas fueron otorgadas por el operador aeroportuario a las aerolíneas en calidad de obra sin terminar, careciendo en su oportunidad de servicios como aire acondicionado o estantería, y de allí su denominación de área gris. Estas también están ubicadas en la *mezzanine* del AIJCH.

De acuerdo al último Mandato de Acceso emitido por OSITRAN, los cargos de acceso vigentes hasta el 31 de diciembre de 2012, son los siguientes:

- **Counter:** US\$ 1,65 por hora o fracción, más IGV.
- **Oficina operativa terminada:** US\$ 32,09 por m<sup>2</sup> al mes, más IGV.
- **Oficina operativa en área gris:** US\$ 21,13 por m<sup>2</sup> al mes, más IGV.

#### **i) Uso de instalaciones de carga aérea**

Las operaciones de transferencia de carga aérea del AIJCH se llevan a cabo en el Centro de Carga y Correo Aéreo. Estas operaciones de carga y descarga son:

- (i) Desde y hacia los vehículos motorizados (*traylers*, furgones y montacargas).
- (ii) Desde y hacia la plataforma para cargar y descargar las aeronaves a través de los operadores de servicios especializados aeroportuarios.

En dicha área es donde se realizan los respectivos controles aduaneros y está conformada por las siguientes instalaciones: (i) 12 posiciones de contacto equipadas con mesas de transferencia; (ii) 20 posiciones remotas para camiones y 25 posiciones remotas para *dollies*; (iii) vías de tránsito de *dollies*; y, (iv) puestos de control y acceso a plataforma.

La tarifa por la prestación de este servicio se encuentra regulada por OSITRAN, siendo la tarifa vigente de US\$ 0,0201 por kilo desde/ hacia los depósitos externos. Esta tarifa es cobrada por LAP a las aerolíneas o a las empresas de rampa, dependiendo de si la carga es de embarque o desembarque, respectivamente.

### III.2. Servicios no Aeroportuarios

#### a) Servicio de cocina de vuelo o *catering*

Servicio de abastecimiento de bebidas y alimentos que se da en las instalaciones de rampa del aeropuerto, brindado por terceros o por la propia aerolínea, por el cual los operadores pagan a favor de LAP los cargos de acceso siguientes:

→ **Camioneta:** US\$ 13,28, monto que incluye IGV.

→ **Camión:** US\$ 26,55, monto que incluye IGV.

Actualmente, existen dos empresas que prestan el servicio de *catering* aéreo en el AIJCH: Docampo y Gategourmet.

#### b) Servicios comerciales

Entre los servicios comerciales ofrecidos en el AIJCH, se encuentran: transporte terrestre de pasajeros (taxis, *remisses* y buses), alimentos y bebidas (restaurantes y cafeterías), tiendas (*duty free*, vestimenta, *souvenirs*, bisutería, etc.), y otros servicios (bancos, casas de cambio, salones VIP, protección de equipaje, hotel, etc.).

Conforme a lo establecido en el Numeral 2.3 del Anexo 5 del Contrato de Concesión, la renta y/o alquiler que LAP obtenga por el arrendamiento de los locales o espacios para la prestación de los servicios mencionados, será determinado por la oferta y la demanda.

#### c) Estacionamiento vehicular

Servicio consistente en el parqueo de vehículos en la playa de estacionamiento del AIJCH. De acuerdo al Contrato de Concesión, este servicio puede ser brindado directamente por el Concesionario o a través de terceros. Actualmente, Los Portales es el operador autorizado de la playa de estacionamiento.

Asimismo, el Contrato establece que la tarifa por este concepto debe ser igual al promedio simple de las tarifas de una muestra establecida y aprobada por OSITRAN oportunamente. La tarifa máxima vigente es la siguiente:

→ **Vehículos livianos:** S/. 4,50 por hora o fracción.

→ **Vehículos pesados:** proporcional al uso del área de estacionamiento.

#### IV. REGULACIÓN TARIFARIA

De acuerdo a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a determinar a su discreción las tarifas a ser cobradas por los servicios aeroportuarios y otros conceptos relacionados a las operaciones del aeropuerto, siempre que dichas tarifas no excedan las Tarifas Máximas establecidas por el Contrato de Concesión o aquellas fijadas por OSITRAN.

Durante los primeros ocho años de Concesión, las tarifas de TUUA, aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves se ajustaron automáticamente según un cronograma estipulado en el Contrato de Concesión (ver Cuadro N° 7). A partir del noveno año (2009), las tarifas reguladas se reajustan anualmente por inflación, en cumplimiento del mecanismo de precio tope *RPI-X*.<sup>10</sup> El factor de productividad, o factor *X*, es calculado por OSITRAN y permanece fijo por un periodo de cinco años.

**Cuadro N° 7: Nivel máximo de tarifas aplicadas por el Concesionario durante el periodo 2001-2008  
(En US\$, no incluyen IGV)**

SERVICIO	AÑO DE VIGENCIA DE LA CONCESIÓN							
	1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario</b>								
TUUA Internacional	21,19	21,19	23,73	23,73	23,73	25,42	25,42	25,42
TUUA Nacional <sup>1</sup>	3,39	3,39	4,24	4,24	4,24	5,08	5,08	5,08
<b>Aterrizaje / Despegue Internacional<sup>2</sup> (Peso Máximo de Despegue)</b>								
<b>Cargo mínimo (independiente del PMD)<sup>3</sup></b>								
Hasta 10 TM	30,00	30,00	32,00	32,00	32,00	34,00	34,00	34,00
<b>Tarifa por PMD (en US\$ por TM)</b>								
Más de 10 hasta 35 TM	4,24	4,24	4,50	4,50	4,50	4,70	4,70	4,70
Más de 35 hasta 70 TM	5,15	5,15	5,46	5,46	5,46	5,72	5,72	5,72
Más de 70 hasta 100 TM	5,42	5,42	5,74	5,74	5,74	6,01	6,01	6,01
Más de 100 TM	5,55	5,55	5,89	5,89	5,89	6,16	6,16	6,16
<b>Aterrizaje / Despegue Nacional<sup>4</sup> (Peso Máximo de Despegue)</b>								
<b>Cargo mínimo (independiente del PMD)<sup>5</sup></b>								
Hasta 10 TM	9,00	9,00	11,20	11,20	11,20	13,60	13,60	13,60
<b>Tarifa por PMD (en US\$ por TM)</b>								
Más de 10 hasta 35 TM	1,27	1,27	1,57	1,57	1,57	1,88	1,88	1,88
Más de 35 hasta 70 TM	1,54	1,54	1,91	1,91	1,91	2,29	2,29	2,29
Más de 70 hasta 100 TM	1,63	1,63	2,01	2,01	2,01	2,41	2,41	2,41
Más de 100 TM	1,67	1,67	2,06	2,06	2,06	2,46	2,46	2,46

1/ La tarifa máxima a ser aplicada será de US\$ 3,39 (sin incluir los tributos de ley aplicables al servicio) a partir del sexto mes de vigencia de la Concesión y siempre y cuando haya cumplido el Concesionario con ejecutar las mejoras en servicios para ese periodo, conforme al Anexo 6 del Contrato de Concesión.

2/ y 4/ Aterrizaje / despegue nocturnos: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas.

Aterrizaje / despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas.

Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de A/D.

Estacionamiento: 10% de la tarifa de A/D por las 4 primeras horas.

2.5% de la tarifa de A/D por hora o fracción adicional.

3/ y 5/ Cargo mínimo por tarifa de aterrizaje y despegue para aeronaves cuyo peso es menor o igual a 10 TM.

Fuente: Anexo 5 del Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación

En el caso de las tarifas por uso de instalaciones de carga y puentes de embarque, las Resoluciones de Consejo Directivo N° 046-2004-CD-OSITRAN y

<sup>10</sup> El mecanismo "RPI - X" genera incentivos para la minimización de costos, pues las ganancias adicionales por encima del factor X son absorbidas por la Entidad Prestadora. En tal sentido, este mecanismo de revisión provee fuertes incentivos, para que la empresa reduzca sus costos, permitiendo a la vez que los beneficios de dichas reducciones se trasladen periódicamente al usuario.

N° 003-2008-CD-OSITRAN, respectivamente, establecieron que estas deberían revisarse también mediante el mecanismo de precios tope (*RPI-X*).

Formalmente, la nueva tarifa empleando la metodología del precio tope se determina mediante la siguiente expresión:

$$P_t = (1 + (RPI_{t-1} - X))P_{t-1}$$

Donde:

- $P_t$  Es el precio del servicio para el año t.  
 $RPI_{t-1}$  Es el promedio de la variación mensual del Índice de Precios al Consumidor de EEUU correspondiente a los últimos doce meses, publicado por el *US Bureau of Labor Statistics*.  
 $X$  Es el factor de productividad.  
 $P_{t-1}$  Es la tarifa del servicio correspondiente al año anterior.

El 12 de marzo de 2008, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2008-CD-OSITRAN, se dio inicio al procedimiento de revisión tarifaria del AIJCH, el mismo que culminó en diciembre de 2009 con la emisión de la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN. Como consecuencia de esta revisión tarifaria, el factor de productividad, o factor  $X$ , vigente para el quinquenio 2009-2013 fue establecido por OSITRAN en -0,61%.

Asimismo, se determinó que este mecanismo de reajuste se aplique mediante tres canastas reguladas de servicios:

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

Ello implica que el promedio ponderado de las tarifas que conforman cada una de las canastas de servicios no pueda superar anualmente, durante el periodo 2009-2013, la suma correspondiente a la inflación del consumidor de los EEUU y al factor de productividad.

A continuación se muestra la evolución de las tarifas reguladas desde el inicio de la aplicación del mecanismo de reajuste RPI-X.

**Cuadro N° 8: Nivel máximo de tarifas aplicadas por el Concesionario durante el periodo 2009-2011  
(En US\$, no incluyen IGV)**

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	AÑO		
		2009	2010	2011
<b>Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario</b>				
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26,05	26,05	26,05
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,91	5,73	6,22
<b>Aterrizaje / Despegue Internacional<sup>1</sup></b>				
Peso Máximo de Despegue				
Hasta 10 TM	Por operación	34,18	34,30	35,26
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	4,73	4,82	4,96
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	5,76	5,87	6,03
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	6,04	6,18	6,33
Más de 100 TM	Por tonelada	6,30	6,46	6,64
<b>Aterrizaje / Despegue Nacional<sup>2</sup></b>				
Peso Máximo de Despegue				
Hasta 10 TM	Por operación	13,67	13,84	13,60
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,89	1,94	1,98
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,30	2,42	2,40
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2,42	2,48	2,57
Más de 100 TM	Por tonelada	2,47	2,55	2,61
<b>Puentes de Embarque</b>				
Primeros 45 minutos o fracción		67,95	69,00	69,07
Periodos de 15 minutos adicionales o fracción		22,65	23,00	23,03
<b>Uso de instalaciones de carga aérea</b>	Por kilogramo	0,02	0,0205	0,0201

1/ y 2/ Aterrizaje / despegue nocturnos: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas.

Aterrizaje / despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas.

Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de A/D.

Estacionamiento: 10% de la tarifa de A/D por las 4 primeras horas.

2.5% de la tarifa de A/D por hora o fracción adicional.

Fuente: Tarifarios de LAP 2009, 2010, 2011

Elaboración: Gerencia de Regulación

## V. MERCADOS RELEVANTES

Para definir adecuadamente los mercados relevantes, se analizará la sustituibilidad del servicio bajo análisis, tanto por el lado de la demanda como por el lado de la oferta. La sustituibilidad por el lado de la demanda consiste en identificar si el servicio bajo análisis posee sustitutos suficientemente cercanos como para que el consumidor esté dispuesto a cambiarse a un producto o servicio alternativo ante un incremento en el nivel de precios.

Por su parte, la sustituibilidad por el lado de la oferta se refiere a la capacidad que tienen las actuales empresas o potenciales entrantes de ofrecer un producto o servicio alternativo ante un incremento de precios de la empresa establecida. Para ello, se analizan las condiciones de entrada a los mercados (existencia de barreras a la entrada legales, estructurales y/o estratégicas), y así, determinar si la entrada es probable, oportuna y suficiente en magnitud.

Finalmente, para efectos del presente estudio, únicamente se analizarán las condiciones de competencia en el servicio de rampa y el servicio de abastecimiento de combustible, por lo que corresponde definir los mercados relevantes sólo para estos servicios.

#### IV.1. Servicio de Rampa o manipulación en tierra

El servicio de atención a la nave en tierra puede prestarse como un servicio individual o de forma paquetizada con otros servicios relacionados, como el de atención de pasajeros. Asimismo, en el caso de los operadores de rampa que se encuentran integrados verticalmente con los terminales de almacenamiento, el servicio de rampa es a menudo ofrecido de manera conjunta con el de atención a la carga y almacenamiento.

La prestación de este servicio involucra el uso de diferentes equipos especializados, tales como: tractor remolcador de aeronaves, elevador de plataforma, escalera motorizada de pasajeros, vehículo de servicio de baño, vehículo de agua potable, equipo arrancador neumático de turbina, barra de remolque, tractor remolcador de *dollies*, *dollies* porta pallets, *dollies* porta contenedores, carretas de equipaje, entre otros.

Asimismo, el personal encargado de conducir los vehículos y/o equipos terrestres debe estar debidamente habilitado y capacitado para el manejo de los mismos, así como conocer y cumplir las reglas de seguridad para el desplazamiento sobre plataforma.<sup>11</sup>

Estos requerimientos de personal y equipo especializado para la prestación del servicio de rampa implican que existe especificidad de activos (físicos y humanos), lo cual dificultaría el ingreso a este mercado. Asimismo, dentro de las condiciones exigidas por LAP para operar el servicio de rampa en el AIJCH, se encuentran una Carta Fianza por US\$ 150 000,00 y una Póliza de Seguros por US\$ 10 000 000,000.

De otro lado, la disponibilidad de espacios para la ubicación de los operadores de rampa al interior del AIJCH constituye una barrera aun más importante para el acceso a este mercado. En efecto, debido al número limitado de espacios, en el año 2004 LAP convocó a un “Concurso privado por subasta al mejor postor para la operación del servicio de rampa a terceros”, a fin de seleccionar hasta 4 operadores del servicio. Como consecuencia de ello, LAP suscribió 3 contratos de operación con las empresas Talma, Swissport y Servisair (antes Globe Ground).

En principio, el plazo de vigencia de dichos contratos era de 7 años, debiendo vencer el 20 de julio de 2011. Sin embargo, a solicitud de los operadores, LAP remitió a OSITRAN Addendas de los contratos de acceso a rampa para extenderlos por dos años más (hasta julio de 2013). Luego de la revisión de OSITRAN, que incluyó una invitación a posibles interesados en el mercado de rampa en el AIJCH,<sup>12</sup> las Addendas fueron suscritas para el plazo comprendido entre julio de 2011 y julio de 2013.<sup>13</sup>

Por lo tanto, en vista que los espacios para la ubicación de los operadores de rampa al interior del AIJCH se encuentran asignados hasta julio de 2013, actualmente este servicio no posee sustitutos por el **lado de la oferta**.

<sup>11</sup> Regulaciones Aeronáuticas del Perú – RAP 111 – Subparte G: Equipos de apoyo terrestre en plataforma.

<sup>12</sup> Durante el proceso, se publicó un aviso en el Diario Oficial El Peruano, no presentándose ningún interesado. Asimismo, tampoco se presentaron comentarios sobre los contratos de acceso que estuvieron publicados en la página web de LAP. Esto último dio cuenta que, no existían interesados en dicho mercado.

<sup>13</sup> No obstante, los contratos estarán sujetos a la posibilidad de una subasta en caso se presenten interesados; para ello, LAP publicará otro aviso en El Peruano (en junio de 2012).

Por el **lado de la demanda**, considerando que el servicio de rampa puede ser brindado tanto por terceros como por la propia aerolínea, podría pensarse que ante incrementos en el precio, la aerolínea podría sustituir al proveedor externo por el autoservicio. Sin embargo, en el caso de las aeronaves de gran tamaño, estas requieren de equipos especializados para su atención, por lo cual el autoservicio no sería viable.

En consecuencia, el servicio de rampa está confinado al recinto aeroportuario del AIJCH, y sólo existiría competencia entre los operadores de rampa.

## IV.2. Servicio de abastecimiento de combustibles

El abastecimiento de combustible constituye uno de los componentes más importantes de la estructura de costos de las empresas aerocomerciales. De acuerdo con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés)<sup>14</sup>, el combustible llegaría a representar en 2012 el 31% de los costos de las aerolíneas<sup>15</sup>.

Cualquier empresa comercializadora puede vender combustible a sus clientes en el AIJCH, siempre que cumpla con todas las autorizaciones legales vigentes, y con los estándares nacionales e internacionales de contratación de pólizas de seguros, de calidad y de seguridad para combustibles de aviación a granel, entre otras condiciones establecidas por el operador de la planta de almacenamiento, las cuales deberán ser previamente aceptadas por LAP.

Con relación a los seguros, estos podrían representar una fuerte barrera a la entrada en el mercado de abastecimiento de combustible para aeronaves. Las Pólizas de Seguros exigidas por ExxonMobil a los comercializadores requieren fuertes cantidades de inversión, tal como se muestra a continuación:

- Póliza por US\$ 500 000 000,00 por responsabilidad contractual y extracontractual contra todo riesgo, que cubra adecuadamente cualquier daño y/o perjuicio que pueda ser causado como consecuencia de las actividades del comercializador en perjuicio de ExxonMobil, de los demás comercializadores y de terceros en general, así como las responsabilidades derivadas del Convenio de Indemnización.
- Póliza por US\$ 1 000 000,00 contra todo riesgo que cubra daños, perjuicios y/o lesiones (incluso muerte) contra personas naturales y/o jurídicas, causados como consecuencia directa o indirecta de sus actividades.
- Póliza por US\$ 1 000 000,00 contra todo riesgo que cubra daños y perjuicios causados por vehículos automotores de su propiedad, de propiedad de terceros pero bajo su operación o de contratistas que ingresen a la planta de abastecimiento o al aeropuerto, como consecuencia directa o indirecta de sus actividades.
- Póliza de seguro contra accidentes y enfermedades laborales, de acuerdo a los términos y condiciones establecidos por las leyes laborales.

<sup>14</sup> Nota de prensa N° 062, de fecha 7 de diciembre de 2011.

<sup>15</sup> Porcentaje basado en un costo del petróleo de US\$ 85 por barril.

De otro lado, el Turbo A1<sup>16</sup> es un destilado de los hidrocarburos que se obtiene en las refinerías luego de su procesamiento y tratamiento en las unidades de destilación primaria. Así, su producción requiere grandes inversiones de capital; razón por la cual, en Perú la estructura de mercado de este combustible se encuentra concentrada en pocos productores. Actualmente, existen 5 refinerías que producen Turbo A1 en todo el territorio nacional, de las cuales sólo dos han explicado más del 95% de la producción nacional entre los años 2006 y 2011 (refinerías La Pampilla y Talara).

**Cuadro N° 9: Producción de Turbo A1 en el Perú  
(En miles de barriles)**

REFINERÍA	PROPIETARIO	2006	2007	2008	2009	2010	2011*
La Pampilla	Repsol	2 629	3 171	3 346	3 301	3 083	2 558
Talara	Petroperú	902	784	858	1 193	1 984	1 283
Iquitos	Petroperú	157	143	171	168	181	141
Pucallpa**	Petroperú	28	35	36	38	36	37
El Milagro	Petroperú	6	7	5	4	6	1
Conchán	Petroperú	0	4	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>3 722</b>	<b>4 144</b>	<b>4 415</b>	<b>4 703</b>	<b>5 290</b>	<b>4 020</b>

(\*) Enero – setiembre de 2011

(\*\*) La refinería Pucallpa actualmente es operada por The Maple Gas Corporation del Perú.

Fuente: INEI con datos del MINEM

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

Adicionalmente a los dos productores y comercializadores nacionales, Repsol y Petroperú, que son propietarios de las refinerías de La Pampilla y Talara, respectivamente, existe un tercer comercializador (Mobil) que adquiere el combustible de la refinería La Pampilla para abastecer a sus clientes. Sin embargo, cabe señalar que Mobil es una empresa que negocia sus contratos de abastecimiento de combustible a nivel global, por lo que esta no sería una posibilidad para potenciales entrantes locales.

Por lo tanto, actualmente este servicio no posee sustitutos por el **lado de la oferta**, más allá de los proveedores de combustibles que ya se encuentran abasteciendo el mercado.

Por el **lado de la demanda**, las aerolíneas tienen la posibilidad de abastecerse de combustible tanto en el aeropuerto de origen como en el de destino. Por ello, podría pensarse que ante incrementos en el precio en el AIJCH, la aerolínea podría sustituir el abastecimiento de combustible por otro recinto aeroportuario. Sin embargo, el hecho de cargar combustible tanto para la ida como para el retorno implicaría generar un peso a la aeronave que podría ser utilizado para transportar carga, con lo cual se estaría dejando de percibir ingresos.

Asimismo, un determinante principal del consumo de combustible de una aeronave es la resistencia, la cual debe ser contrarrestada por el empuje de la aeronave. La resistencia es proporcional a la fuerza propulsora requerida para un vuelo, la cual es igual al peso de la aeronave. Así, llevar combustible en exceso para evitar cargar en el AIJCH significaría transportar un mayor peso, el cual requeriría mayor resistencia y propulsión, y por tanto, mayor consumo de combustible. En tal sentido, abastecerse en otro aeropuerto no sería una alternativa rentable.

<sup>16</sup> También conocido a nivel internacional como Jet Fuel.

En consecuencia, el servicio de abastecimiento de combustible para aeronave está confinado al recinto aeroportuario del AIJCH y sólo existiría competencia entre los comercializadores que almacenan su combustible ahí.

## VI. ESTRUCTURA DE LOS MERCADOS RELEVANTES

Para analizar la estructura de cada uno de los mercados relevantes definidos en la sección anterior, se identificará a las empresas que participan en dichos mercados, tomando en cuenta sus participaciones de mercado, y se utilizará como referencia el Índice de Herfindahl-Hirschman (IHH)<sup>17</sup>.

### V.1. Servicios de Rampa

Como se ha señalado, desde el año 2004 son 3 las empresas que operan en el mercado del servicio de rampa. El área entregada en arrendamiento por LAP a cada uno de los operadores es la que se detalla a continuación:

- **Talma Servicios Aeroportuarios:** 1 985,17 m<sup>2</sup> ubicada en el Lote S06 de la plataforma sur del aeropuerto.
- **Swissport GBH Perú:** 1 933,76 m<sup>2</sup> ubicada en el Lote S06 de la plataforma sur del aeropuerto.
- **Servisair Perú:** 1 926,74 m<sup>2</sup> ubicada en el Lote S06 de la plataforma sur del aeropuerto.

Cabe indicar que en diciembre de 2010, como parte de su estrategia de expansión, Talma adquirió el 51% de Swissport GBH Perú.

Además del número limitado de empresas, en el siguiente cuadro se puede observar que el mercado de rampa en el AIJCH se encuentra fuertemente liderado por la empresa peruana Talma, al ostentar una participación promedio de 82,80% en el periodo 2008-2010. Asimismo, en 2011<sup>18</sup> incrementó su participación hasta 90,35%, lo cual refleja un mayor grado de concentración en el mercado (el IHH pasó de 6 836 en 2008 a 8 220 en 2011). Más aun, si se considera la participación conjunta de Talma y Swissport en el 2011, vemos que ambas empresas concentran más del 97% del mercado.

**Cuadro N° 10: Número de operaciones por servicio de rampa en el AIJCH**

Empresa de Rampa	2006		2007		2008		2009		2010		2011*	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
Talma	20 312		25 734		29 087	81,26	32 580	82,49	38 194	84,66	46 480	90,35
Swissport	n.d.		n.d.		5 267	14,71	5 660	14,33	5 711	12,66	3 617	7,03
Servisair	1 738		1 510		1 440	4,02	1 257	3,18	1 211	2,68	1 345	2,61
<b>Total</b>	<b>22 050</b>		<b>27 244</b>		<b>35 794</b>	<b>100,00</b>	<b>39 497</b>	<b>100,00</b>	<b>45 116</b>	<b>100,00</b>	<b>51 442</b>	<b>100,00</b>
<b>IHH</b>						<b>6 836</b>		<b>7 020</b>		<b>7 334</b>		<b>8 220</b>

(\*) A setiembre de 2011

Fuente: Talma, Servisair y Swissport

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

<sup>17</sup> El IHH se calcula como la sumatoria de los cuadrados de las participaciones de las empresas del mercado analizado. La base del IHH es 10 000 y el nivel de concentración, según el Ministerio de Justicia de los EEUU, se clasifica en:

- Un IHH menor a 1 000, se considera baja concentración;
- Un IHH entre 1 000 y 1 800, se considera concentración moderada; y,
- Un IHH mayor a 1 800, se considera alta concentración.

<sup>18</sup> Información hasta setiembre de 2011.

Debe mencionarse que, el nivel de participación de mercado de cada uno de estos proveedores depende principalmente de la cuota de mercado que posea la compañía aérea a la que atienden. Así, por ejemplo, de los 120 496 movimientos de aeronaves (A/D) que se realizaron en el año 2010, el 42% correspondieron a las naves pertenecientes al Grupo LAN (principal cliente de Talma), el cual tiene un amplio número de frecuencias nacionales e internacionales para satisfacer su demanda en el tráfico de pasajeros y carga.<sup>19</sup>

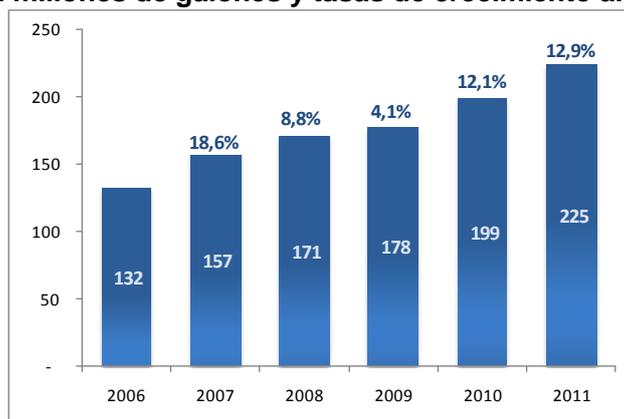
Asimismo, cabe señalar que además de los servicios de rampa, tanto Talma como Swissport proveen el servicio de almacenamiento de carga,<sup>20</sup> lo cual les otorga la posibilidad de ofrecer servicios en paquete que podrían resultar más convenientes para las compañías aéreas. En el caso de Talma, a la fecha de elaboración del presente informe, esta prestaba el servicio de rampa así como el de almacenamiento de carga a las siguientes aerolíneas: Grupo LAN, Atlas Air Cargo, Tampa, Sky Airlines y TAM, las cuales ocupaban las posiciones primera, segunda, cuarta, décimo segunda y vigésimo séptima del tráfico de carga internacional, respectivamente.

## V.2. Servicio de abastecimiento de combustibles

En el caso del servicio de abastecimiento de combustible para aeronaves, el número de firmas que participaron en este mercado durante el periodo 2006-2011 se mantuvo constante en 3 empresas (Repsol, Mobil y Petroperú).

En el siguiente gráfico se muestra la evolución de la cantidad de galones de combustible despachados en el AIJCH durante el periodo 2006-2011<sup>21</sup>, así como su tasa de crecimiento. En este se puede observar la tendencia creciente en la venta de combustible al interior del AIJCH. Esta evolución favorable ha respondido al mayor tráfico de aeronaves en este recinto aeroportuario, el cual creció a una tasa promedio anual de 11,7% entre los años 2006 y 2010. (Ver Gráfico N° 3)

**Gráfico N° 5: Evolución de galones despachados por ExxonMobil  
(En millones de galones y tasas de crecimiento anual)**



Fuente: LAP  
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

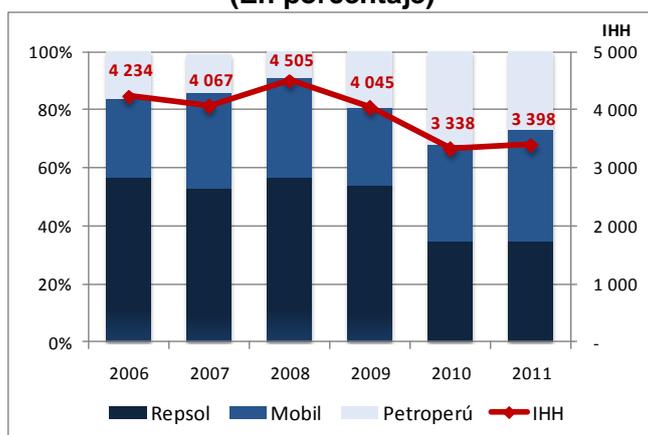
<sup>19</sup> Cabe mencionar que Talma es la única empresa de rampa con presencia en 14 aeropuertos del Perú, atendiendo alrededor de 73 mil vuelos anuales.

<sup>20</sup> Talma cuenta con más de 150 mil metros cúbicos de almacenes para importación y exportación con acceso directo al AIJCH.

<sup>21</sup> Respecto del año 2011, la información proporcionada corresponde al periodo enero-noviembre, por no haber culminado aun el mes de diciembre.

Con respecto a la repartición del mercado entre las empresas comercializadoras participantes, en el siguiente gráfico se puede observar que Repsol capturó más del 50% del mercado entre los años 2006 y 2009, Mobil atendió entre 27% y 34% del mercado durante dichos años, mientras que Petroperú sólo captó entre 10% y 20%. Esta composición varió en el año 2010, en que cada empresa atendía aproximadamente la tercera parte del mercado. Finalmente, en 2011 Mobil capturó una mayor proporción del volumen vendido, desplazando a Repsol del liderazgo del mercado.

**Gráfico N° 6: Participación de mercado por empresa comercializadora e Índice de Concentración en el mercado (En porcentaje)**



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

Si bien con la pérdida de participación de Repsol, el índice de concentración se ha visto reducido en los últimos dos años; el mercado de comercialización se mantiene altamente concentrado debido al número limitado de empresas que participan en él.

Cabe señalar que, hasta el año 2008, Petroperú sólo participaba en el servicio de abastecimiento de combustible para aeronaves que efectuaban vuelos nacionales; mientras que Repsol y Mobil atendían tanto aerolíneas nacionales como internacionales.

Asimismo, mediante el Decreto Supremo N° 131-2008-EF<sup>22</sup>, se modificó el régimen aplicable a la industria aérea, afectando con el Impuesto Selectivo al Consumo (ISC) la venta en el país de combustible del tipo Turbo A1 para los explotadores aéreos y los comercializadores de combustibles de aviación, a través de la aplicación de un monto fijo equivalente a S/. 0,26 por galón.<sup>23</sup>

Luego de la mencionada modificación en la normativa tributaria, se produjeron dos cambios importantes en este mercado:

- El 29 de diciembre de 2008 Repsol YPF Marketing S.A.C. transfirió todos los derechos y obligaciones derivados del Contrato de Servicio de Recepción,

<sup>22</sup> Publicado el 15 de noviembre de 2008 en el Diario Oficial El Peruano.

<sup>23</sup> No obstante, el 4 de marzo de 2009, mediante Decreto Supremo N° 052-2009-EF, se modificó el ISC, exceptuando de este impuesto la venta en el país o la importación para aeronaves de los explotadores aéreos y comercializadores de combustibles de aviación.

Almacenamiento y Despacho de Combustibles –firmado con ExxonMobil- a Refinería La Pampilla S.A. (RELAPASA); y,

- Petroperú empezó a abastecer a aeronaves de vuelos internacionales, además de las que ya venía atendiendo, lo cual le permitió duplicar su participación de mercado del 2008 al 2009.

Con relación a lo anteriormente señalado, debe tenerse presente que las ventas realizadas por RELAPASA y Petroperú directamente a aeronaves que realizaban vuelos internacionales, no estuvieron gravadas con el ISC luego de la publicación del citado Decreto Supremo. Ello debido a que dicho impuesto gravaba la venta del Turbo A1 en el territorio nacional, y tales ventas calificaban como una exportación.

En el caso de Mobil, si bien sus ventas a las aeronaves no resultaban gravadas con el ISC, debido a que no es una empresa productora de combustible, debía necesariamente adquirir el mismo de un productor nacional (Petroperú o RELAPASA) en una operación gravada con el ISC. Así, el sobre costo generado por este impuesto debía ser trasladado al consumidor final a través del precio. Esta situación explicaría el hecho de que en el año 2009 Mobil vio reducida su participación en 7 puntos porcentuales.

De otro lado, en el portal web de Petroperu,<sup>24</sup> se encuentra publicada la lista de precios de combustibles de aviación. Así, desde el 25 de mayo de 2011, el precio vigente del Turbo Jet A1 en el AIJCH es de US\$ 3,58 por galón (más IGV)<sup>25</sup>, tanto para consumidores nacionales como extranjeros.

Si bien no se tiene conocimiento del precio cobrado por los otros dos comercializadores, de acuerdo a información proporcionada por representantes de la IATA, la formación del precio del combustible para aviones es estándar. Así, este depende del costo del petróleo, los costos de refinación, costos de transporte y de ventas, y la tasa aeroportuaria. Sobre este precio, cada comercializador incluye un diferencial por aerolínea -que depende de las condiciones de crédito, el volumen transado, el riesgo de no pago, entre otros-, el cual representa aproximadamente el 1% del precio final en el AIJCH.

Con respecto a la tasa aeroportuaria, cabe recordar que el cargo vigente por el servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones en el AIJCH es de US\$ 0,1124 por galón, lo que equivale al 3,14% del precio publicado por Petroperú.

<sup>24</sup> <http://www.petroperu.com.pe/portalweb/Main.asp?Seccion=4>

<sup>25</sup> En el caso del Turbo A1 destinado al mercado interno, este precio incluye la tarifa LAP.

## VII. CONCLUSIONES

De la evaluación realizada en el presente informe, se desprenden las siguientes conclusiones:

- El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) se mantiene como la principal puerta de ingreso o salida del país por vía aérea, pues concentra casi la totalidad del tráfico internacional de pasajeros de la Red Aeroportuaria Nacional. Asimismo, dentro del ámbito nacional, constituye un *hub* desde el cual se atiende las principales rutas nacionales.
- El flujo de pasajeros atendidos en el AIJCH casi se duplicó entre los años 2005 y 2010, al pasar de 5,66 millones a 10,28 millones. El crecimiento fue más dinámico en el tráfico de pasajeros en transferencia y en vuelos nacionales, los cuales crecieron a una tasa promedio anual de 23,0% y 16,4%, respectivamente; mientras que el tráfico de pasajeros de vuelos internacionales creció a una tasa promedio anual de 7,7%. Con respecto a las compañías aéreas, el grupo LAN ha liderado el tráfico de pasajeros, tanto en vuelos nacionales como internacionales.
- El volumen de carga movilizada por el AIJCH creció a una tasa promedio anual de 7,96% durante el periodo 2006-2010, pasando de 191,1 mil toneladas a 259,6 mil toneladas. Con respecto a la estructura de dicha carga, más del 85% del volumen total fue movilizado a través de vuelos internacionales, de los cuales más del 70% correspondió a carga de exportación. Asimismo, al igual que en el tráfico de pasajeros, el grupo LAN ha mantenido el liderazgo en el tráfico internacional de carga, ganando cada vez una mayor participación.
- Siguiendo la creciente demanda por transporte de pasajeros y de carga, el tráfico de aeronaves en el AIJCH creció a una tasa promedio anual de 9,3% entre los años 2006 y 2010. Asimismo, cabe señalar que los vuelos cargueros han ido captando una mayor proporción en el número total de operaciones (aterrizaje y despegue), al pasar de 15% en 2005 a 21% en 2011.
- Los servicios que se prestan en el AIJCH se dividen en dos grandes grupos: (i) servicios aeroportuarios, los cuales comprenden el aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, uso de puentes de embarque, uso de terminal de pasajeros, servicios de rampa, almacenamiento y abastecimiento de combustible, mantenimiento de aeronaves, atención de tráfico de pasajeros y equipaje, y uso de instalaciones de carga aérea; y, (ii) servicios no aeroportuarios, dentro de los cuales se encuentran el servicio de cocina de vuelo o catering, servicios comerciales, y estacionamiento vehicular.
- Durante los primeros ocho años de Concesión, las tarifas de TUUA, aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves se ajustaron automáticamente según cronograma del Contrato de Concesión. A partir del 2009, dichas tarifas, así como las tarifas por uso de instalaciones de carga y puentes de embarque, se reajustan anualmente por inflación, en cumplimiento del mecanismo de precio tope RPI-X. El factor de productividad (X) es calculado por OSITRAN y permanece fijo por un periodo de cinco años.
- El 12 de marzo de 2008 se dio inicio al procedimiento de revisión tarifaria del AIJCH, el mismo que culminó en diciembre de 2009 con la emisión de la Resolución de Consejo Directivo N° 047-2009-CD-OSITRAN. Como

consecuencia de esta revisión tarifaria, el factor de productividad (X) vigente para el quinquenio 2009-2013 fue establecido por OSITRAN en -0,61%.

- Con respecto al mercado relevante del servicio de rampa, se ha determinado que actualmente, este servicio no posee sustitutos por el lado de la oferta, en vista que los espacios para la ubicación de los operadores de rampa al interior del AIJCH se encuentran asignados hasta julio de 2013. Asimismo, en el caso de aeronaves de gran tamaño no es posible la sustitución por el lado de la demanda, toda vez que estas naves requieren de equipos especializados para su atención. En consecuencia, el servicio de rampa está confinado al recinto aeroportuario del AIJCH y sólo existiría competencia entre los operadores especializados.
- Una vez delimitado el mercado relevante del servicio de rampa, se observó que este se encuentra altamente concentrado. La empresa peruana Talma lidera el mercado con una participación promedio de 84% entre los años 2008 y 2011. Cabe señalar que, en diciembre de 2010 Talma adquirió el 51% de su competidor Swissport GBH Perú, con lo cual la participación conjunta de estas empresas en el 2011 ha sido superior al 97% del mercado.
- Con relación al servicio de abastecimiento de combustible, este requiere fuertes inversiones en pólizas de seguros. Asimismo, la producción del Turbo A1 requiere grandes inversiones de capital, razón por la cual sólo existen dos empresas productoras y comercializadoras en el territorio nacional (Repsol y Petroperú); a estas se suma un tercer comercializador (Mobil), el cual adquiere el combustible de Repsol. Sin embargo, esto es posible para Mobil debido a que negocia sus contratos de abastecimiento de combustible a nivel global, por lo que esta no sería una posibilidad para potenciales entrantes locales. En consecuencia, este servicio no posee sustitutos por el lado de la oferta.
- Por el lado de la demanda, si bien ante un incremento en el precio, las aerolíneas podrían abastecerse de combustible en otro aeropuerto, esta opción resulta poco viable en la medida que el hecho de cargar combustible para el viaje de ida y vuelta implicaría generar un peso adicional a la aeronave que podría ser utilizado para transportar carga; asimismo, a mayor peso el consumo de combustible se incrementa. Por tanto, el mercado relevante del servicio de abastecimiento de combustible estaría confinado al recinto aeroportuario del AIJCH y sólo existiría competencia entre los comercializadores que almacenan su combustible ahí.
- Finalmente, se ha observado una tendencia creciente en la venta de Turbo A1 al interior del AIJCH, lo cual coincide con el imparable crecimiento del tráfico de aeronaves en este recinto aeroportuario. Asimismo, se ha constatado una reducción en el nivel de concentración en el mercado de abastecimiento de combustible en los últimos tres años; no obstante ello, debido a que sólo existen tres agentes participantes en dicho mercado, el nivel de concentración sigue siendo elevado.