

2012

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA
CONCESIÓN DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

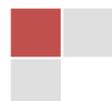


Gerencia de Regulación



Contenido

| | |
|---|-----------|
| RESUMEN EJECUTIVO | 4 |
| I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN | 6 |
| II. HECHOS DE IMPORTANCIA | 7 |
| III. SERVICIOS PRESTADOS | 8 |
| IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO | 9 |
| IV.1. Tráfico de pasajeros | 9 |
| IV.2. Tráfico de carga | 10 |
| IV.3. Tráfico de aeronaves | 12 |
| V. DESEMPEÑO OPERATIVO | 14 |
| VI. EVOLUCIÓN DE TARIFAS | 17 |
| V.1. Tarifas reguladas | 17 |
| V.2. Cargos de acceso | 18 |
| VII. INDICADORES COMERCIALES | 20 |
| VIII. INVERSIONES | 21 |
| IX. RESULTADOS FINANCIEROS | 24 |
| X. TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO | 27 |
| ANEXO 1: Tarifas Máximas de los servicios sujetos a Regulación Tarifaria | 30 |
| ANEXO 2: Ficha de Contrato de Concesión | 31 |



Cuadros

| | | |
|---------------------|--|----|
| Cuadro N° 1 | Servicios prestados en el AIJCH | 8 |
| Cuadro N° 2 | Principales cifras de infraestructura en el AIJCH | 8 |
| Cuadro N° 3 | Participación del AIJCH en el tráfico de pasajeros de la Red Aeroportuaria Nacional..... | 9 |
| Cuadro N° 4 | Participación del AIJCH en el tráfico de carga de la Red Aeroportuaria Nacional | 11 |
| Cuadro N° 5 | Participación del AIJCH en las operaciones de la Red Aeroportuaria Nacional..... | 12 |
| Cuadro N° 6 | Indicadores operativos | 14 |
| Cuadro N° 7 | Aerolíneas operando en el AIJCH..... | 14 |
| Cuadro N° 8 | Factor de ocupación de aeronaves en el AIJCH | 15 |
| Cuadro N° 9 | Evolución de Tarifas Máximas aplicadas por el Concesionario, 2009-2012..... | 18 |
| Cuadro N° 10 | Evolución de los cargos de acceso | 19 |
| Cuadro N° 11 | Inversión en mejoras reconocidas en el AIJCH | 23 |
| Cuadro N° 12 | Composición de los ingresos operativos de LAP..... | 24 |
| Cuadro N° 13 | Estado de Ganancias y Pérdidas | 25 |
| Cuadro N° 14 | Balance General | 25 |
| Cuadro N° 15 | Ratios Financieros | 26 |
| Cuadro N° 16 | Transferencias al Estado Peruano..... | 27 |

Gráficos

| | | |
|----------------------|---|----|
| Gráfico N° 1 | Tráfico de pasajeros en el AIJCH, según tipo de vuelo..... | 9 |
| Gráfico N° 3 | Estructura porcentual del tráfico de pasajeros en el AIJCH, según tipo de vuelo | 10 |
| Gráfico N° 4 | Tráfico mensual de pasajeros en el AIJCH, 2012..... | 10 |
| Gráfico N° 5 | Tráfico de carga en el AIJCH, según tipo de vuelo | 11 |
| Gráfico N° 6 | Tráfico de carga internacional en el AIJCH..... | 12 |
| Gráfico N° 7 | Tráfico de naves en el AIJCH, según tipo de vuelo..... | 13 |
| Gráfico N° 8 | Número de trabajadores de LAP..... | 16 |
| Gráfico N° 9 | Ingreso promedio y costo promedio por pasajero y por WLU..... | 20 |
| Gráfico N° 10 | Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2006-2012..... | 21 |



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

AEROPUERTO INTERNACIONAL

JORGE CHÁVEZ



Resumen Ejecutivo

El 14 de febrero de 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y Lima Airport Partners S.R.L. suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), con una vigencia de 30 años, con la posibilidad de ser prorrogada por períodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años. Tal como se observa en el siguiente cuadro, la Concesión es de tipo auto-sostenible e involucra un compromiso de inversión de US\$ 1 062 millones.

| DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN | |
|---------------------------------|---|
| Concesionario | Lima Airport Partners S.R.L. |
| Accionistas de la Concesión | Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide: 70,01% International Finance Corporation (IFC): 19,99% Fondo de Inversión en Infraestructura, Servicios Públicos y Recursos Naturales, administrado por AC Capitales SAFI S.A.: 10,00% |
| Tipo de Concesión | Auto-sostenible |
| Factor de competencia | Mayor retribución al Estado |
| Inversión comprometida | US\$ 1 062 millones (inc. IGV) |
| Inversión realizada al 2012 | US\$ 299,52 millones (inc. IGV) |
| Inicio de la Concesión | 14 de febrero de 2001 |
| Vigencia de la Concesión | 30 años |
| Número de Adendas | 5 |

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados, así como el factor de retribución y otros pagos a Organismos Públicos. Asimismo, hasta el mes de diciembre de 2012, se han suscrito cinco (5) 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; la cuarta, el 30 de junio de 2003; y la quinta, el 25 de julio de 2011.¹

En el año 2012, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez ganó, por cuarta vez consecutiva, el galardón al **Mejor Aeropuerto de Sudamérica 2012**, superando a otros terminales de la región en *The World Airport Awards*, premiación elaborada por *Skytrax Research*, prestigiosa consultora de estudios de mercado especializada en temas aeroportuarios con sede en Londres.

¹ El resumen de las cláusulas del Contrato de Concesión y de las Adendas suscritas se encuentran en el Anexo N° 3.



En el año 2012, el total de pasajeros fue de 13,33 millones, creciendo 13,02% respecto del año anterior. Los pasajeros de vuelos internacionales, que representan el 39,0% del total de pasajeros, se incrementaron en 9,4% y los de vuelos nacionales, que representan el 51,8%, en 16,5%. Los pasajeros en tránsito crecieron en 9,8%, representando el 9,2% del total de pasajeros.

De otro lado, la carga movilizada por el AIJCH (incluida la carga en tránsito) fue de 294 miles de toneladas, creciendo 2,5% respecto del 2011. La carga internacional creció en 2,0% y la nacional en 4,1%, representando el 82,8% y el 12,2% del total de carga movilizada, respectivamente.

Igualmente, en el 2012 se registraron 148 miles de movimientos de aeronaves, superior en 9,8% a la cifra registrada el año anterior. Las operaciones internacionales aumentaron en 6,8%, representando el 40,5%, mientras que las operaciones nacionales tuvieron un aumento de 11,9%, representando estas operaciones el 59,5%.

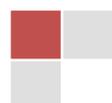
En el año 2012, el número de aerolíneas que operan en el AIJCH en vuelos internacionales se incrementó en 5,9% con relación al año anterior. Asimismo, el número de destinos directos internacionales se elevó en 8,6% y el de destinos directos nacionales lo hizo en 5,6%. De igual manera, el número de frecuencias nacionales e internacionales registraron aumentos de 18,9% y 10,2%, respectivamente. Las siguientes rutas fueron implementadas en este año: La Habana, Isla de Pascua, Cali, Medellín, Quito y Tingo María.

OSITRAN reconoció poco más de USD 25 millones en inversiones ejecutadas por el Concesionario durante el año 2012. Los principales proyectos ejecutados fueron la ampliación de las plataformas Norte y Sur, el desarrollo de la ingeniería final de la ampliación de las salas de embarque remotas Nacional e Internacional, la ingeniería y construcción de la remodelación de la Torre Central, la tercera migración y ampliación del sistema de CCTV, entre otros.

Los ingresos operativos de LAP durante el 2012 alcanzaron los USD 231,2 millones, 13,8% más que el año anterior. Este incremento fue impulsado por el buen desempeño del tráfico de aeronaves, pasajeros y carga, los cuales generaron un incremento de 13,6% en los ingresos aeroportuarios, que representaron el 73% del total de ingresos operativos; así como por el dinamismo observado en los ingresos comerciales, los cuales aumentaron en 14,6% y representaron el 26%. De esta manera, se obtuvo una utilidad neta de USD 35,28 millones, superior en 25,4% a la obtenida en el 2011.

En cuanto a los ratios financieros obtenidos en 2012, con excepción de los ratios de liquidez, los demás observaron una mejora con relación al año anterior. Así, los ratios de rentabilidad se elevaron hasta en 4 puntos porcentuales debido a las mayores utilidades, mientras que los ratios de rotación del activo y patrimonio se elevaron en 9 y 12 puntos porcentuales. Asimismo, el ratio de endeudamiento disminuyó 25 puntos porcentuales respecto del 2011.

Finalmente, en el 2012 LAP transfirió al Estado una retribución de USD 93,67 millones (46.511% de sus ingresos brutos) y a CORPAC, USD 28,87 millones (equivalente al 50% de los ingresos por aterrizaje y despegue, y 20% de los ingresos por TUUA Internacional). Asimismo, LAP entregó a OSITRAN USD 2,31 millones por concepto de aporte por regulación, correspondiente al 1% de sus ingresos brutos.



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

AEROPUERTO INTERNACIONAL

JORGE CHÁVEZ



I. Principales características del Contrato de Concesión

1. El 14 de febrero de 2001, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones² (el Concedente o MTC), suscribió con Lima Airport Partners S.R.L. (el Concesionario o LAP), el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, el Contrato de Concesión).
2. El periodo de vigencia de la concesión es de 30 años. Dicho plazo podrá ser prorrogado por periodos de 10 años adicionales, conforme a los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión, y no podrá exceder el plazo máximo de 60 años.
3. El compromiso de inversión total en mejoras de infraestructura está proyectado en US\$ 1 062 millones, el cual se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial (durante los ocho primeros años de la Concesión) y un período remanente, que comprende los años restantes hasta el final de la Concesión. En esta última etapa, el Concesionario deberá construir una segunda pista de aterrizaje, de tal manera que esta se encuentre lista para operar después de cinco años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario la totalidad del área requerida para la ampliación del AIJCH. Hasta el mes de diciembre de 2012, se encontraba pendiente de entrega 6,7 millones de metros cuadrados aproximadamente.
4. El Contrato de Concesión establece un esquema de tarifas máximas (*price caps*) para los principales servicios aeroportuarios, que son: (i) la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA), cobrada a los pasajeros de salida; (ii) las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento de aeronaves y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas; y (iii) las tarifas para uso de instalaciones para carga aérea. Hasta el octavo año de la Concesión, estas tarifas eran ajustadas automáticamente según el cronograma estipulado en el Contrato de Concesión; mientras que a partir del periodo remanente, son revisadas cada 5 años utilizando el mecanismo "RPI-X"³.
5. Asimismo, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para el servicio de estacionamiento vehicular, las cuales son determinadas por OSITRAN. De igual manera, establece un nivel máximo y el mecanismo de reajuste para el cargo de acceso por almacenamiento y abastecimiento de combustible; y, en el caso de los servicios de rampa, oficinas operativas e instalaciones de mantenimiento, estos se encuentran bajo el Régimen de Acceso.

² En ese momento, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

³ El sistema RPI-X permite que las tarifas máximas aumenten de acuerdo a la tasa de inflación (RPI, por sus siglas en inglés), menos algún "factor X", que da cuenta de los aumentos de productividad en la empresa.



II. Hechos de importancia

El AIJCH y su posición en el mundo

6. El AIJCH ha sido elegido, por cuarto año consecutivo, el **Mejor Aeropuerto de América del Sur 2012** por *Skytrax Research*, prestigiosa consultora de estudios de mercado especializada en temas aeroportuarios con sede en Londres. Este resultado se basa en una rigurosa encuesta⁴, tomada vía internet a 12 millones de pasajeros durante un periodo de diez meses, cubriendo más de 388 terminales aéreas alrededor del mundo.
7. El AIJCH superó al Aeropuerto Internacional José Joaquín de Olmedo, de Guayaquil en Ecuador, y al Aeropuerto Internacional de Santiago, los cuales se ubicaron en el segundo y tercer lugar, respectivamente. Además de ganar el premio como Mejor Aeropuerto de América del Sur, el primer terminal aéreo del país obtuvo por segundo año consecutivo el premio a Mejor Personal de Aeropuerto en el 2012, galardón que también le fue otorgado en 2009 por *Skytrax Research*.

⁴ Esta encuesta mide 39 criterios diferentes, entre ellos, el acceso al aeropuerto, la disponibilidad para el tránsito de pasajeros, la comodidad en el terminal, la ambientación y limpieza, los tiempos de espera y servicio en migraciones, la señalética del terminal, el manejo de equipaje, los controles de seguridad, la calidez y amabilidad del personal del aeropuerto, la facilidad para las conexiones, y la variedad de oferta de productos y servicios.



III. Servicios prestados

8. En el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se realizan una serie de actividades ejecutadas por el propio Concesionario o por otros agentes económicos (intermediarios), que constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga. El siguiente cuadro muestra los principales servicios que se prestan en el terminal aéreo así como sus respectivos proveedores.

| Cuadro N° 1 SERVICIOS PRESTADOS EN EL AIJCH | | |
|---|--|------------------------|
| SERVICIO | PROVEEDOR | TIPO DE REGULACIÓN |
| Uso de aeropuerto (TUUA) | LAP | Regulación tarifaria |
| Aterrizaje / Despegue ¹ | CORPAC y LAP | Regulación tarifaria |
| Estacionamiento de aeronaves | LAP | Regulación tarifaria |
| Uso de puentes de abordaje | LAP | Regulación tarifaria |
| Uso de instalaciones de carga aérea | LAP | Regulación tarifaria |
| Asistencia en tierra (rampa) | Talma Servicios Aeroportuarios, Swissport ² y Service Air Peunaville | Regulación por acceso |
| Atención de pasajeros y equipaje (alquiler de oficinas operativas y counters) | Aerolíneas | Regulación por acceso |
| Mantenimiento de aeronaves | Aeroinversiones, Seman Peru y Arsenal-Aeronaval | Regulación por acceso |
| Almacenamiento y abastecimiento de combustible | Exxon-Mobil | Otro servicio regulado |
| Estacionamiento vehicular | LAP | Otro servicio regulado |
| Alquiler de locales comerciales | LAP | No regulado |

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

2/ En diciembre de 2010, Talma adquirió el 51% de las acciones de Swissport.

Fuente: LAP

9. Para la provisión de estos servicios, es indispensable contar con la infraestructura adecuada que permita atender de manera oportuna la creciente demanda. Al respecto, el siguiente cuadro muestra las importantes mejoras que se han alcanzado en términos de infraestructura, luego de doce años de concesión.

| Cuadro N° 2 PRINCIPALES CIFRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL AIJCH | | |
|--|------------|---------|
| | 2001 | 2012 |
| Area de terminal (m ²) | 39,467 | 86,210 |
| Area de plataforma (m ²) | 165,000 | 373,792 |
| Número de posiciones de estacionamiento de aeronaves | 18 | 51 |
| Número de puentes de abordaje | 0 | 19 |
| Número de fajas de recojo de equipaje de vuelos internacionales | 3 | 6 |
| Posiciones de Migraciones en Llegadas Internacionales | 12 | 30 |
| Posiciones de Migraciones en Salidas Internacionales | 12 | 16 |
| Perú Plaza (m ²) ¹ | No existía | 3,846 |

1/ Zona comercial de acceso al público en general.

Fuente: LAP - Memoria Anual 2012



IV. Evolución del tráfico

IV.1. TRÁFICO DE PASAJEROS

10. El AIJCH continúa siendo el terminal aéreo de mayor importancia en la Red Aeroportuaria Nacional, concentrando el 61,0% del tráfico total de pasajeros durante el año 2012. Esta participación se torna más significativa en los vuelos internacionales, donde el AIJCH cubre más del 99% del tráfico de pasajeros.

Cuadro N° 3
PARTICIPACIÓN DEL AIJCH EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL
(En porcentaje)

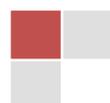
| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Nacional | 42,0 | 43,0 | 43,6 | 44,0 | 44,0 | 44,3 | 45,3 | 45,1 | 45,9 | 46,8 | 47,2 | 47,2 |
| Internacional | 99,0 | 99,3 | 98,9 | 99,0 | 99,0 | 99,9 | 99,9 | 99,4 | 99,4 | 99,3 | 99,3 | 99,4 |
| Total | 60,0 | 63,1 | 63,4 | 63,0 | 63,0 | 62,9 | 63,0 | 62,8 | 63,3 | 61,6 | 61,6 | 61,0 |

Nota: No incluye pasajeros en tránsito.
Fuente: LAP, CORPAC, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú.

11. En el año 2012, 13,33 millones de pasajeros hicieron uso del aeropuerto, número 13,0% mayor que el registrado el año anterior. Los pasajeros de vuelos internacionales se incrementaron en 9,4%, los de tránsito y transferencia lo hicieron en 9,8% y los pasajeros de vuelos nacionales se incrementaron en 16,5%.



12. Resalta el hecho que el flujo de pasajeros en vuelos internacionales ha ido perdiendo importancia relativa frente a los pasajeros de vuelos nacionales. Cabe señalar que LAP suscribió en noviembre de 2010 un convenio interinstitucional con CORPAC S.A., empresa estatal encargada del tráfico aéreo en el AIJCH, y con la Comisión de Promoción del Perú para la Exportación y el Turismo – PromPerú. Dicho acuerdo consistió en la aplicación de hasta 100% de descuento en las tarifas de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y despegue por un plazo de 24 meses, y hasta del 90% en los servicios de aeronavegación en el mismo lapso. Por su parte, PromPerú se comprometió a invertir hasta un millón de dólares por aerolínea para la



promoción de destino Perú, durante 24 meses. La vigencia del programa culminó el 31 de diciembre de 2012.



13. Con relación a la estacionalidad del flujo de pasajeros a lo largo del 2012, se observa que en vuelos nacionales los mayores niveles de embarque y desembarque se produjeron en los meses de julio, agosto y octubre, propio de las fechas festivas como Fiestas Patrias y los feriados adyacentes a los fines de semana. Asimismo, en vuelos internacionales, se observa mayores niveles de embarque en los meses de julio, agosto y octubre; mientras que los meses de julio, agosto, octubre y diciembre registraron los mayores niveles de desembarque.



IV.2. TRÁFICO DE CARGA

14. El AIJCH además de ser un terminal fundamentalmente dedicado al transporte de pasajeros, también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país; especialmente en el transporte internacional, en el que concentra casi el 100% de la carga movilizada.



Cuadro N° 4
PARTICIPACIÓN DEL AIJCH EN EL TRÁFICO DE CARGA DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL
 (En porcentaje)

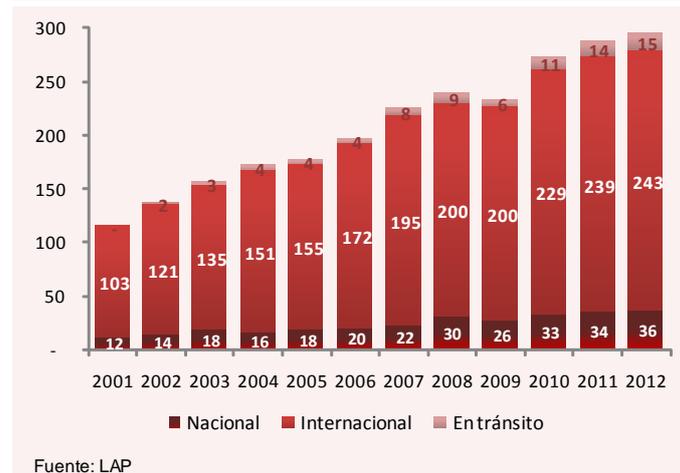
| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Nacional | 29,70 | 35,30 | 43,60 | 44,70 | 44,60 | 45,55 | 46,71 | 49,48 | 49,58 | 51,67 | 51,84 | 54,68 |
| Internacional | 99,30 | 99,60 | 99,50 | 99,20 | 99,70 | 99,64 | 99,97 | 99,97 | 99,88 | 99,97 | 100,00 | 99,98 |
| Total | 80,20 | 83,70 | 86,60 | 89,00 | 88,50 | 88,59 | 89,46 | 88,07 | 89,49 | 89,53 | 89,50 | 90,36 |

Nota: No incluye carga en transferencia.

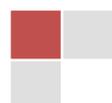
Fuente: CORPAC, LAP, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú

15. Al igual que en el tráfico de pasajeros, durante los doce años de Concesión se ha venido observando un crecimiento sostenido en el tráfico de carga (con excepción del 2009, en que se sintieron los efectos de la crisis financiera internacional). Así, dicho crecimiento se ha producido a una tasa promedio anual de 8,96%. Cabe señalar que si bien la carga internacional representa la mayor proporción de la carga movilizada, esta ha visto reducida su participación de 90% en 2001 a 83% en 2012, generando espacio a la carga en tránsito, la cual en el último año representó el 4,9% del tráfico total de carga.

Gráfico N° 4
TRÁFICO DE CARGA EN EL AIJCH, SEGÚN TIPO DE VUELO
 (En miles de TM)



16. En el 2012, se movilizó por el AIJCH un total de 294 miles de toneladas, creciendo en 2,5% respecto del año anterior. La carga internacional creció en 2,0% y la nacional en 4,1%. Durante ese año, el Perú exportó por vía aérea a través del AIJCH aproximadamente 170 miles de toneladas, (70,1% del total de carga movilizada), lo que representó una ligera disminución de 0,4% respecto del 2011. El principal producto exportado es el espárrago fresco, siendo Estados Unidos el principal destino de dichas exportaciones con una participación de 71%; los productos textiles son el segundo sector con mayor dinamismo sobre el total de la exportación a través del AIJCH (10% de participación), siendo Venezuela el principal país de destino.





IV.3. Tráfico de aeronaves

17. A diferencia del tráfico de pasajeros y de carga, en términos de operaciones de aeronaves (aterriaje o despegue), el AIJCH concentra menos de la mitad del tráfico total de la Red Aeroportuaria Nacional. En particular, en vuelos nacionales, el AIJCH concentró el 28,4% de las operaciones registradas en el 2012; mientras que los terminales aéreos operados por Aeropuertos del Perú concentraron el 33,8%; y los operados por CORPAC, el 28,8%; en tanto, los terminales operados por Aeropuertos Andinos del Perú representaron el 8,9%.

Cuadro N° 5
PARTICIPACIÓN DEL AIJCH EN LAS OPERACIONES DE LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL
(En porcentaje)

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Nacional | 23,6 | 23,6 | 24,8 | 23,3 | 22,9 | 23,1 | 25,2 | 23,1 | 23,2 | 26,2 | 28,7 | 28,4 |
| Internacional | 95,1 | 95,6 | 96,0 | 96,5 | 97,5 | 97,9 | 98,1 | 97,5 | 97,6 | 97,3 | 97,5 | 97,2 |
| Total | 34,2 | 34,6 | 24,8 | 34,6 | 34,7 | 33,7 | 39,0 | 34,8 | 35,0 | 37,2 | 40,7 | 39,8 |

Fuente: CORPAC, LAP, Aeropuertos del Perú y Aeropuertos Andinos del Perú

18. El número total de operaciones en el AIJCH ha mostrado una marcada tendencia creciente desde el año 2007. Así, en el 2012 se registraron 148 miles de operaciones de aeronaves, superior en 9,8% a la cifra registrada en el año 2011. Las operaciones nacionales aumentaron en 11,9%; mientras que las operaciones internacionales tuvieron un aumento de 6,8%.

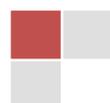
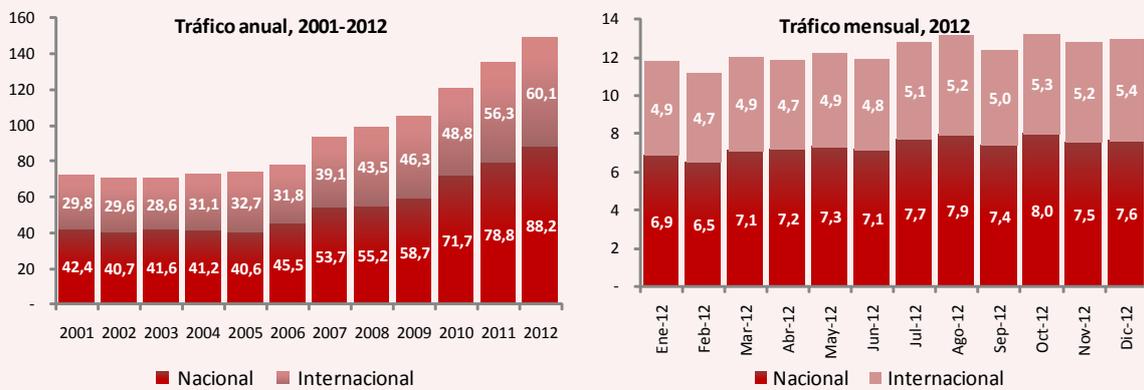


Gráfico N° 6
TRÁFICO DE NAVES EN EL AIJCH, SEGÚN TIPO DE VUELO
 (En miles de operaciones)



Fuente: LAP

19. Además de las enormes ventajas geográficas que ofrece el AIJCH, uno de los principales incentivos que fomentaron este crecimiento han sido las actividades de mercadeo aeronáutico que LAP ha venido implementando desde el año 2003, con el objetivo de fortalecer la presencia del AIJCH como *hub* regional, incentivar el inicio de nuevas rutas y aumentar el número de frecuencias en rutas existentes. Al respecto, en noviembre de 2010, LAP suscribió un convenio con CORPAC y PromPerú que les permitió ofrecer paquetes promocionales a las líneas aéreas que atendieran vuelos internacionales, tanto a las que ya operaban en el país, con el fin de que incrementaran sus rutas y frecuencias, así como a las que todavía no lo hacían, como un incentivo para que incluyeran a Lima como nuevo destino. Así, durante 2012 se acogieron a este beneficio aerolíneas como Air France, Air Europa y Air Canada.⁵

⁵ Información extraída de la Memoria Anual 2012 de LAP.



V. Desempeño operativo

V.1. DESARROLLO DE RUTAS

20. En el año 2003, se implementó el Programa de Desarrollo de Rutas, a través del cual el Concesionario ha venido evaluando con las compañías aéreas –tanto las que operan en el AIJCH como las que no- las posibilidades que ofrece el mercado peruano, pero sobretodo el de Lima. En estos nueve años, los resultados han hecho evidente el trabajo realizado, pues no solo se encuentran operando 21 aerolíneas desde y hacia el AIJCH (2 de ellas tanto en vuelos nacionales como internacionales), sino que además en el 2012 se atendieron 38 destinos directos internacionales y 19 nacionales.

| Cuadro N° 6 INDICADORES OPERATIVOS | | | | | | | | |
|---------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|-------------------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Var. 2012/2011 |
| Aerolíneas internacionales* | 19 | 20 | 17 | 15 | 16 | 17 | 18 | 5,9% |
| Aerolíneas nacionales* | 7 | 5 | 7 | 5 | 5 | 5 | 5 | - |
| Aerolíneas cargueras | 14 | 12 | 13 | 12 | 10 | 12 | 9 | -25,0% |
| Destinos directos internacionales | nd | 24 | 27 | 29 | 36 | 35 | 38 | 8,6% |
| Destinos directos nacionales | nd | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 5,6% |
| Frecuencias internacionales | nd | nd | nd | 401 | 468 | 502 | 553 | 10,2% |
| Frecuencias nacionales | nd | nd | nd | 443 | 527 | 581 | 691 | 18,9% |

(*) Aerolíneas que operan en el AIJCH.
Fuente: Memoria Anual de LAP

21. Cabe señalar que si bien el número de aerolíneas cargueras ha disminuido, el tráfico de carga se ha incrementado de manera considerable, tal como puede observarse en el Gráfico N° 4.
22. En el siguiente cuadro se muestra las aerolíneas que transitaron por el AIJCH durante el año 2012.

| Cuadro N° 7 AEROLÍNEAS OPERANDO EN EL AIJCH | | |
|--|-----------------------|-----------------|
| Aerolíneas internacionales | Aerolíneas nacionales | Carga |
| Aerolíneas Argentinas | Lan Perú | Grupo LAN Cargo |
| Aeroméxico | Taca Perú | Atlas Air |
| Air Canada | LC Perú | Tampa Cargo |
| Air Europa | Peruvian Airlines | Centurion |
| Air France | Star Perú | ABX Air |
| American Airlines | | AeroSucre |
| Avianca | | Korean Airlines |
| United Airlines | | Amazon Sky |
| Copa Airlines | | ATSA |
| Delta | | |
| Iberia | | |
| KLM | | |
| Grupo LAN | | |
| Grupo TACA | | |
| Spirit Airlines | | |
| Sky Airlines | | |
| TAM | | |
| Tame | | |

Fuente: Memoria Anual de LAP



23. De otro lado, el Programa de Desarrollo de Rutas exige el seguimiento del factor de ocupación de las aeronaves, que es el ratio entre los asientos ofrecidos y los ocupados. Según LAP, el factor de ocupación óptimo debe fluctuar alrededor del 80%, ya que de ser mayor se correría el riesgo de no contar con disponibilidad en ninguna fecha, lo que afectaría directamente el turismo, generando restricciones e incomodidades en los planes de viaje de los pasajeros. Considerando ello, cuando se detecta que el factor de ocupación de determinada ruta supera el 80%, para que las aerolíneas ofrezcan una mayor disponibilidad de asientos, el Concesionario recomienda a estas incrementar sus frecuencias a dicho destino o atender dicha ruta con aeronaves de mayor capacidad.⁶
24. El factor de ocupación promedio calculado a diciembre de 2012 fue del 87% a los vuelos de Europa y del 83% a los de América del Norte. Por su parte, América Central y América del Sur arrojaron un factor promedio del 76%, encontrándose por debajo del límite recomendado. Con respecto al factor de ocupación promedio de los vuelos nacionales, este fue del 80%.

| Cuadro N° 8 FACTOR DE OCUPACIÓN DE AERONAVES EN EL AIJCH | | | | | | | |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| Internacional | | | | | | | |
| Salidas | 72% | 74% | 75% | 75% | 76% | 77% | 78% |
| Llegadas | 72% | 74% | 76% | 76% | 77% | 79% | 79% |
| Viaje completo | 72% | 74% | 76% | 76% | 77% | 78% | 79% |
| Nacional | | | | | | | |
| Salidas | 65% | 77% | 75% | 73% | 76% | 77% | 80% |
| Llegadas | 67% | 76% | 75% | 73% | 77% | 76% | 79% |
| Viaje completo | 66% | 76% | 75% | 73% | 76% | 76% | 80% |

Fuente: LAP

25. A pesar de que en el 2012 el tráfico de aeronaves comerciales experimentó un crecimiento promedio de 148 frecuencias semanales (internacional: 57 frecuencias y nacional: 91 frecuencias), se produjo a la par la disminución de otras 41 frecuencias semanales (16 en internacional y 25 en nacional). Igualmente, las siguientes rutas fueron implementadas durante el 2012:

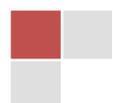
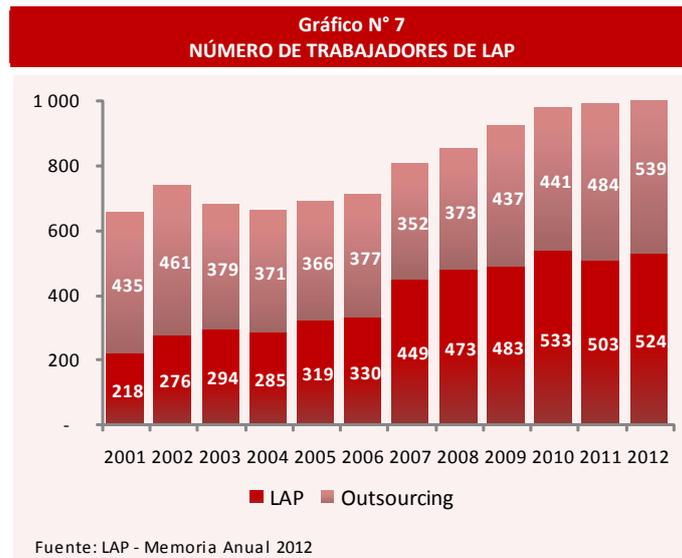
- La Habana por LAN, con tres frecuencias
- Isla de Pascua por LAN, con dos frecuencias
- Cali por TACA, con tres frecuencias
- Medellín por TACA, con tres frecuencias
- Quito por Tame, con seis frecuencias
- Tingo María por LC Perú, con siete frecuencias

V.2. FUERZA LABORAL

26. Según información del propio Concesionario, en el año 2012 se registraron 1 063 empleos entre puestos directos y externos, lo cual representa un incremento del 8% con relación al año anterior. Ello refuerza la tendencia creciente que ha venido observando en los últimos años.

⁶ Información obtenida de la Memoria Anual LAP 2012.



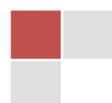


VI. Evolución de tarifas

V.1. TARIFAS REGULADAS

27. 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 (tarifa única por uso de aeropuerto - TUUA, aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves), siempre que dichos precios no excedan las tarifas máximas establecidas por el propio contrato para los ocho primeros años de Concesión. A partir del noveno año (2009), las tarifas reguladas se reajustan anualmente por inflación, en cumplimiento del mecanismo de precio tope "RPI-X"⁷.
28. Asimismo, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para los servicios de uso de instalaciones de carga aérea y puentes de embarque. En tal sentido, las Resoluciones de Consejo Directivo N° 046-2004-CD-OSITRAN y N° 003-2008-CD-OSITRAN establecieron que las tarifas por cada uno de estos servicios, respectivamente, también deberían revisarse mediante el mecanismo de precio tope "RPI-X".
29. En cumplimiento de lo señalado, en diciembre de 2009 se dio fin al primer procedimiento de revisión tarifaria del AIJCH, determinándose que el factor de productividad "X", vigente para el quinquenio 2009-2013, es de -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 aeropuerto.
30. Así, el precio tope establecido debe cumplirse como un promedio ponderado (por los ingresos generados por cada servicio el año inmediatamente anterior) de las tarifas de cada una de estas tres canastas. Por consiguiente, se garantiza al Concesionario la flexibilidad para variar los precios dentro de cada canasta como considere pertinente, siempre que la variación anual del precio tope, durante el periodo 2009-2013, no supere la suma correspondiente a la inflación del consumidor de los EEUU y al factor de productividad.
31. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de las tarifas reguladas desde el inicio de la aplicación del mecanismo de reajuste RPI-X. El detalle de las tarifas máximas vigentes durante el año 2012 se encuentra en el Anexo N° 2.

⁷ El sistema RPI-X permite que las tarifas máximas aumenten de acuerdo a la tasa de inflación (RPI, por sus siglas en inglés), menos algún "factor X", que da cuenta de los aumentos de productividad en la empresa. Este último es calculado por OSITRAN y permanece fijo por un periodo de cinco años.



Cuadro N° 9
EVOLUCIÓN DE TARIFAS MÁXIMAS APLICADAS POR EL CONCESIONARIO, 2009-2012

| SERVICIO | UNIDAD DE COBRO | US\$ (no inc. IGV) | | | | Variación anual | | |
|--|--------------------|--------------------|--------|--------|--------|-----------------|-----------|-----------|
| | | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2010/2009 | 2011/2010 | 2012/2011 |
| Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario | | | | | | | | |
| TUUA Internacional | Pasajero embarcado | 26,05 | 26,05 | 26,05 | 26,05 | - | - | - |
| TUUA Nacional | Pasajero embarcado | 4,91 | 5,73 | 6,22 | 7,39 | 16,7% | 8,6% | 18,8% |
| Aterrizaje / Despegue Internacional¹ | | | | | | | | |
| Peso Máximo de Despegue | | | | | | | | |
| Hasta 10 TM | Por operación | 34,18 | 34,30 | 35,26 | 35,26 | 0,4% | 2,8% | - |
| Más de 10 hasta 35 TM | Por tonelada | 4,73 | 4,82 | 4,96 | 4,96 | 1,9% | 2,9% | - |
| Más de 35 hasta 70 TM | Por tonelada | 5,76 | 5,87 | 6,03 | 6,03 | 1,9% | 2,7% | - |
| Más de 70 hasta 100 TM | Por tonelada | 6,04 | 6,18 | 6,33 | 6,33 | 2,3% | 2,4% | - |
| Más de 100 TM | Por tonelada | 6,30 | 6,46 | 6,64 | 6,64 | 2,5% | 2,8% | - |
| Aterrizaje / Despegue Nacional² | | | | | | | | |
| Peso Máximo de Despegue | | | | | | | | |
| Hasta 10 TM | Por operación | 13,67 | 13,84 | 13,60 | 13,60 | 1,2% | -1,7% | - |
| Más de 10 hasta 35 TM | Por tonelada | 1,89 | 1,94 | 1,98 | 1,98 | 2,6% | 2,1% | - |
| Más de 35 hasta 70 TM | Por tonelada | 2,30 | 2,42 | 2,40 | 2,40 | 5,2% | -0,8% | - |
| Más de 70 hasta 100 TM | Por tonelada | 2,42 | 2,48 | 2,57 | 2,57 | 2,5% | 3,6% | - |
| Más de 100 TM | Por tonelada | 2,47 | 2,55 | 2,61 | 2,61 | 3,2% | 2,4% | - |
| Puentes de Embarque | | | | | | | | |
| Primeros 45 minutos o fracción | | 67,95 | 69,00 | 69,07 | 82,75 | 1,5% | 0,1% | 19,8% |
| Periodos de 15 minutos adicionales o fracción | | 22,65 | 23,00 | 23,03 | 27,59 | 1,5% | 0,1% | 19,8% |
| Uso de instalaciones de carga aérea | Por kilogramo | 0,02 | 0,0205 | 0,0201 | 0,0217 | 2,5% | -2,0% | 8,0% |

1/ y 2/ Aterrizaje / Despegue nocturno: 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 Aterrizaje / Despegue (A/D).
Estacionamiento: 10% de la tarifa de A/D por las primeras 4 horas.
2,5% de la tarifa de A/D por hora o fracción adicional.
Fuente: Tarifarios de LAP 2009, 2010, 2011 y 2012.

V.2. Cargos de acceso

32. Otro ámbito regulado por OSITRAN es el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario, que es considerada una facilidad esencial. Al respecto, mediante Resolución N° 020-2006-CD-OSITRAN⁸, se aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura (REA) del AIJCH presentado por LAP, donde se especifica la definición de servicios esenciales y se señala como tales a los siguientes servicios:

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros)
- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para las operaciones y counters)
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas
- Almacenamiento y abastecimiento de combustible

33. Así, el cargo de acceso de los primeros tres servicios ha sido determinado por OSITRAN mediante mandatos de acceso, de conformidad con lo establecido en el REMA. En el caso del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento. Dicho precio tope fue fijado en US\$ 0,09 por galón

⁸ Modificada por Resolución N° 031-2006-CD-OSITRAN.



(más IGV) durante los primeros cuatro años de la Concesión; a partir del siguiente año, el Contrato establece que OSITRAN es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha tarifa cada tres años, de acuerdo al desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que *"dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre"*.⁹

34. En el siguiente cuadro se muestra la evolución de los cargos de acceso.

| Cuadro N° 10 | | | | | |
|---|-----------------|----------------------------|-----------|-----------|---------|
| EVOLUCIÓN DE LOS CARGOS DE ACCESO | | | | | |
| (En USD, no incluye IGV) | | | | | |
| 1. Cargo de acceso para el servicio de rampa a terceros. Según Peso Máximo de Despegue - PMD | | | | | |
| PMD | Unidad de cobro | Hasta 2006 | 2007-2012 | Variación | |
| Hasta 5,68 TM | Por operación | 37,44 | 38,97 | 4,09% | |
| Más de 5,68 hasta 33 TM | Por operación | 40,85 | 42,51 | 4,06% | |
| Más de 33 hasta 51 TM | Por operación | 61,22 | 63,72 | 4,08% | |
| Más de 51 hasta 56 TM | Por operación | 70,26 | 73,12 | 4,07% | |
| Más de 56 hasta 78 TM | Por operación | 74,35 | 77,38 | 4,08% | |
| Más de 78 hasta 152 TM | Por operación | 89,87 | 93,53 | 4,07% | |
| Más de 152 hasta 188 TM | Por operación | 110,29 | 114,79 | 4,08% | |
| Más de 188 hasta 287 TM | Por operación | 114,38 | 119,04 | 4,07% | |
| Más de 287 TM | Por operación | 163,49 | 170,15 | 4,07% | |
| 2. Cargo de acceso para el autoservicio de rampa. Según Peso Máximo de Despegue - PMD | | | | | |
| PMD | Unidad de cobro | 03/08/2005 - 20/07/2011 | 2011-2012 | Variación | |
| Hasta 5,68 TM | Por operación | 6,29 | 6,55 | 4,13% | |
| Más de 5,68 hasta 8,70 TM | Por operación | 12,53 | 13,04 | 4,07% | |
| Más de 8.70 hasta 33 TM | Por operación | 34,45 | 35,86 | 4,09% | |
| Más de 33 hasta 51 TM | Por operación | 57,41 | 59,75 | 4,08% | |
| Más de 51 hasta 56 TM | Por operación | 62,63 | 65,19 | 4,09% | |
| Más de 56 hasta 78 TM | Por operación | 89,77 | 93,43 | 4,08% | |
| Más de 78 hasta 152 TM | Por operación | 168,06 | 174,91 | 4,08% | |
| Más de 152 hasta 188 TM | Por operación | 219,21 | 228,15 | 4,08% | |
| Más de 188 hasta 287 TM | Por operación | 334,03 | 347,66 | 4,08% | |
| Más de 287 TM | Por operación | 448,85 | 467,16 | 4,08% | |
| 3. Cargos de acceso de otros servicios | | | | | |
| Concepto | Unidad de cobro | 2007-2009 | 2010-2012 | Variación | |
| Alquiler de mostradores (Counters Check-in) | Por hora | 1,02 | 1,65 | 61,76% | |
| Alquiler de oficinas operativas terminadas | Por m2 / mes | 32,11 | 32,09 | -0,06% | |
| Alquiler de oficinas operativas (área gris) | Por m2 / mes | 12,50 | 21,13 | 69,04% | |
| Mantenimiento preventivo de aeronaves | Almacén | Por m2 / mes | 2,72 | 2,20 | -19,12% |
| | Oficinas | Por m2 / mes | 5,54 | 3,68 | -33,57% |
| | Talleres | Por m2 / mes | 2,84 | 2,30 | -19,01% |
| 4. Otros | | | | | |
| Concepto | Unidad de cobro | 2008-2010 | 2011-2013 | Variación | |
| Cargo por abastecimiento de combustible | Por galón | 0,1077 | 0,1124 | 4,36% | |

Fuente: Resoluciones de Consejo Directivo N° 026-2004-CD-OSITRAN, 041 al 047-2005-CD-OSITRAN, 005-2008-CD-OSITRAN, 021-2010-CD-OSITRAN y 031-2010-CD-OSITRAN, y Resolución de Gerencia General N° 019-2011-GG-OSITRAN.

⁹ Al respecto, la Gerencia de Asesoría Legal, mediante Memorando N° 109-04-GAL-OSITRAN, señaló que el valor de la tarifa máxima por almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones debe mantenerse en valores constantes, por lo que sugirió la indexación como uno de los mecanismos posibles de mantener este valor en el tiempo. Así, para mantener coherencia con el ajuste de los precios de los servicios regulados que presta LAP, el Consejo Directivo de OSITRAN determinó que la tarifa de almacenaje y puesta a bordo de combustible sea ajustada por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América.



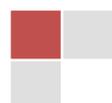
VII. Indicadores comerciales

35. En el año 2012, si bien se registró una mayor cantidad de pasajeros en el AIJCH, el nivel de ingresos operativos aumentó en mayor proporción, por lo que el ingreso promedio por pasajero se incrementó en 0,7% respecto del 2011, alcanzando la suma de USD 17,3. De igual manera, el ingreso promedio por WLU¹⁰ aumentó 2,6% con relación al año anterior, ubicándose en USD 14,2.



36. Asimismo, el costo promedio por pasajero en el 2012 fue de USD 10,8, monto 1,6% superior al incurrido el año anterior; mientras que, el costo promedio por WLU se redujo en 0,2% a USD 13,1. Estos incrementos son atribuibles al mayor nivel de gastos totales (sin considerar los gastos financieros), los cuales se incrementaron en 12,8% con respecto al año anterior.

¹⁰ Work Load Unit (WLU) es una medida de producto comúnmente usada en la industria aérea, la cual es definida como un pasajero ó 0,1 toneladas de carga.



VIII. Inversiones

37. 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.
38. En el año 2012 se reconocieron inversiones por poco más de USD 25 millones (incluido IGV), monto 2,3% inferior que el reconocido en el 2011.



39. Los principales proyectos ejecutados durante el año fueron: ampliación de las plataformas Norte y Sur; desarrollo de la ingeniería final de la ampliación de las salas de embarque remotas, Nacional e Internacional; ingeniería y construcción de la remodelación de la Torre Central, niveles 4, 5 y 6; tercera migración y ampliación del sistema de CCTV; redundancia eléctrica – Fase I-; baja tensión y mantenimiento de la cobertura de techo de carga y cierres laterales, entre otros. El detalle de los montos reconocidos se muestra en el siguiente cuadro.

i. Ampliación de la plataforma Sur

- Reubicación / demolición de instalaciones existentes.
- Construcción de 10 000 m² de plataforma para estacionamiento de aeronaves Código E, con pavimento rígido; iluminación y señalización horizontal.

ii. Ampliación de plataforma Norte

- Demolición de infraestructura existente a nivel de plataforma, a fin de incluir estas áreas como Plataforma.
- Desmontaje y acopio de calamina con contenido de asbesto para posterior eliminación.
- Construcción de cerco perimétrico de muro de albañilería en la zona de Ex—Aeroinversiones.
- Construcción del cerramiento lateral en el muro del Edificio Terminal. Área aproximada: 30 m²



iii. Ingeniería final de la ampliación de las salas de embarque remotas Nacional / Internacional

El proyecto tiene el objetivo de incrementar la capacidad de atención de vuelos de salidas nacionales e internacionales. Comprende la ingeniería final para la ampliación de las salas remotas nacionales (600 m²) e internacionales (1 500 m²).

iv. Remodelación de la Torre Central

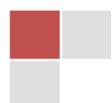
- Ingeniería Final para la remodelación de los pisos 4, 5 y 6 de la Torre Central.
- Ingeniería Conceptual (*in-house*) e Ingeniería Final para la remodelación de los pisos 1, 3, 7, 9 y 10 de la Torre Central.
- Emisión de 101 planos y documentos técnicos.

v. Tercera migración y ampliación del sistema de CCTV

- Migración del sistema análogo de CCTV al nuevo sistema CCTV digital. El nuevo sistema es PELCO ENDURA.
- Instalación de nuevas cámaras.

vi. Mantenimiento mayor de estructura metálica y cambio de cerramientos del edificio de carga

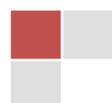
- Mantenimiento mayor de la estructura metálica del techo (aproximadamente 10 770 m²), incluye el cambio de cobertura y malla.
- Mantenimiento mayor de la estructura metálica del cierre lateral (aproximadamente 1 348 m²), incluye el cambio de cerramiento y malla.
- Nuevas instalaciones eléctricas para el sistema de distribución de potencia y alumbrado en 220V y nuevas instalaciones para el equipamiento de sistemas especiales (semáforo, cableado estructurado y CCTV).



Cuadro N° 11
INVERSIÓN EN MEJORAS RECONOCIDAS EN EL AIJCH

| SUBPROYECTO | Año 2012 | Acumulado a dic. 2012 |
|--|-------------------|------------------------------|
| Mantenimiento e ingeniería | 14 286 303 | 33 067 055 |
| Paisajismo e irrigación | 4 211 535 | 7 408 582 |
| Plataforma | 1 135 112 | 30 208 384 |
| Torre central | 620 807 | 2 445 886 |
| Espigón | 538 134 | 66 145 223 |
| Terminal | 528 382 | 28 396 284 |
| Cerco perimétrico | 180 526 | 181 176 |
| Instalaciones temporales | 147 024 | 3 644 273 |
| Calle de salida rápida | 121 602 | 2 766 122 |
| Instalaciones de carga | 88 578 | 3 648 369 |
| Plan Maestro | 21 585 | 1 518 050 |
| Puentes de embarque | 13 245 | 14 465 324 |
| Planta de tratamiento de aguas residuales | 12 146 | 3 702 720 |
| Interfase de sistemas eléctricos nuevos y existentes | 10 295 | 5 820 933 |
| Sistema de inspección y manejo de equipaje | 6 380 | 9 302 991 |
| Perú Plaza | 2 078 | 13 920 452 |
| Gestión de la calidad y ambiental | 1 186 | 44 389 |
| Movilización y preparación de la documentación estándar del proyecto | - | 124 140 |
| Mejoras iniciales | - | 3 872 615 |
| Salvamento y extinción de incendios | - | 3 010 037 |
| Hotel | - | 536 517 |
| Planta de combustible | - | 255 667 |
| Planta de energía | - | 13 127 267 |
| Instalación de servicios de alimentos | - | 70 346 |
| Playa de estacionamiento | - | 3 327 481 |
| Cisterna de agua | - | 1 000 840 |
| Aire acondicionado | - | 4 698 017 |
| Señalética | - | 518 619 |
| TOTAL | 21 924 920 | 257 227 760 |

Fuente: Gerencia de Supervisión



IX. Resultados financieros

40. En el año 2012, LAP incrementó sus ingresos operativos en 13,8%, alcanzando la suma de USD 231,2 millones. De este monto, el 73% correspondieron a ingresos aeroportuarios y el 26% a ingresos comerciales. De los ingresos aeroportuarios, la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) fue la principal fuente de recaudación (63%), seguida de la tarifa por aterrizaje y despegue (21%).

| Cuadro N° 12 | | | |
|--|----------------|----------------|------------------|
| COMPOSICIÓN DE LOS INGRESOS OPERATIVOS DE LAP | | | |
| (En miles de USD) | | | |
| | 2012 | 2011 | VARIACIÓN |
| Aeroportuarios | 168 237 | 148 074 | 13,6% |
| TUUA Nacional e Internacional | 93 078 | 80 023 | 16,3% |
| Aterrizaje y Despegue | 30 779 | 28 471 | 8,1% |
| Comisión por venta de combustible | 19 741 | 18 389 | 7,4% |
| Puentes de abordaje de pasajeros | 10 137 | 7 850 | 29,1% |
| Carga | 6 376 | 5 985 | 6,5% |
| Rampa | 5 492 | 5 005 | 9,7% |
| Estacionamiento de Aeronaves | 2 514 | 2 231 | 12,7% |
| Inspecciones de Equipaje | 120 | 120 | 0,0% |
| Comerciales | 60 628 | 52 889 | 14,6% |
| Arrendamiento de locales comerciales | 23 771 | 21 482 | 10,7% |
| Ingresos por concesión de: | | | |
| Duty Free | 14 386 | 12 510 | 15,0% |
| Comidas y bebidas | 6 132 | 5 171 | 18,6% |
| Transporte terrestre de pasajeros | 1 646 | 1 449 | 13,6% |
| Estacionamiento vehicular | 6 696 | 5 857 | 14,3% |
| Catering | 2 842 | 2 561 | 11,0% |
| Otros | 5 155 | 3 859 | 33,6% |
| Otros Ingresos operativos | 2 330 | 2 200 | 5,9% |
| TOTAL INGRESOS DE OPERACIÓN | 231 195 | 203 163 | 13,8% |

Fuente: EEFF auditados - LAP

41. Cabe resaltar el dinamismo observado en los ingresos comerciales, los cuales se incrementaron en 14,6%. Al respecto, durante el año 2012 se renovaron los contratos de un grupo importante de concesionarios comerciales que operan en el AIJCH. Asimismo, se llevaron a cabo diversos concursos de adjudicación para cubrir espacios comerciales dentro del aeropuerto; por ejemplo se adjudicaron a las empresas Radioshack (Rash Perú) y Class Complements (The Swiss Store).
42. El mayor nivel de ingresos generados en el año 2012 se tradujo en un incremento de 16,2% de la utilidad operativa con relación al ejercicio anterior. Ello sumado a la reducción de los gastos resultó en una utilidad neta de USD 35,3 millones, monto 25,4% mayor que el alcanzado el año anterior.



| Cuadro N° 13 | | | |
|---|----------------|----------------|------------------|
| ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS | | | |
| (En miles de USD) | | | |
| | 2012 | 2011 | VARIACIÓN |
| Ingresos de operación | 231 195 | 203 163 | 13,8% |
| Retribución al Estado Peruano | -93 671 | -81 807 | 14,5% |
| Retribución a CORPAC | -28 871 | -26 512 | 8,9% |
| Total ingresos netos | 108 653 | 94 844 | 14,6% |
| Gastos Operativos | -43 662 | -37 688 | 15,9% |
| Gastos Generales | -9 193 | -9 135 | 0,6% |
| Total gastos | -52 855 | -46 823 | 12,9% |
| Utilidad de Operación | 55 798 | 48 021 | 16,2% |
| Gastos financieros | -11 758 | -15 116 | -22,2% |
| Ingresos financieros | 930 | 862 | 7,9% |
| Otros, neto | 511 | 79 | 546,8% |
| Total otros gastos | -10 317 | -14 175 | -27,2% |
| Utilidad antes del impuesto a la renta | 45 481 | 33 846 | 34,4% |
| Impuesto a la renta | -10 205 | -5 720 | 78,4% |
| UTILIDAD NETA | 35 276 | 28 126 | 25,4% |

Fuente: EEFF auditados - LAP

43. Asimismo, al 31 de diciembre de 2012, se observa una disminución de 4,9% en el Activo Corriente, principalmente, por un menor saldo de efectivo. Por su parte, el Pasivo Corriente se elevó 4,2% debido, principalmente, al mayor saldo de cuentas por pagar a OSITRAN y CORPAC, así como de la parte corriente de deuda a largo plazo¹¹. En tanto, el Patrimonio Neto se vio incrementado en 7,5% debido a los mayores resultados acumulados producto de las utilidades obtenidas en el año.

| Cuadro N° 14 | | | | | |
|------------------------------------|---------------------------|----------------|--|---------------------------|----------------|
| BALANCE GENERAL | | | | | |
| (En miles de USD) | | | | | |
| ACTIVO | Al 31 de diciembre | | PASIVO Y PATRIMONIO | Al 31 de diciembre | |
| | 2012 | 2011 | | 2012 | 2011 |
| Activo corriente | 76 846 | 80 831 | Pasivo corriente | 54 199 | 52 012 |
| Efectivo y equivalente de efectivo | 63 484 | 69 394 | Cuentas por pagar comerciales | 7 371 | 8 697 |
| Cuentas por cobrar comerciales | 6 070 | 5 597 | Cuentas por pagar a OSITRAN y CORPAC | 27 193 | 22 839 |
| Otras cuentas por cobrar | 2 507 | 1 759 | Tributos, remuneraciones y otras cuentas por pagar | 6 497 | 14 131 |
| Existencias | 1 076 | 1 121 | Cuentas por pagar a empresas relacionadas | 369 | 23 |
| Gastos pagados por anticipado | 3 709 | 2 960 | Intereses por pagar | 456 | 473 |
| | | | Parte corriente de deuda a largo plazo | 12 313 | 5 849 |
| Activo no corriente | 229 562 | 227 988 | Pasivo no corriente | 149 917 | 161 665 |
| Equipos y unidades de transporte | 3 285 | 2 550 | Ingresos diferidos | 5 444 | 5 252 |
| Intangibles | 211 034 | 209 205 | Deuda a largo plazo | 144 473 | 156 413 |
| Impuesto a la renta diferido | 15 243 | 16 233 | | | |
| | | | Patrimonio Neto | 102 292 | 95 142 |
| | | | Capital | 67 016 | 67 016 |
| | | | Resultados acumulados | 35 276 | 28 126 |
| TOTAL ACTIVO | 306 408 | 308 819 | TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO | 306 408 | 308 819 |

Fuente: EEFF auditados - LAP

¹¹ El 10 de julio de 2007, LAP emitió Notas Globales bajo la regla 144-A y la Regulación S por USD 164 879 000 en el mercado internacional. El vencimiento de estas notas es el 15 de junio de 2022 con un periodo de gracia de cinco años de los cuales los tres primeros fueron "cupón cero" (no se pagaba principal ni intereses). En setiembre de 2010, LAP inició el pago de los intereses y en setiembre de 2012, el pago del principal. El servicio de deuda es pagado trimestralmente el 15 de setiembre, 15 de diciembre, 15 de marzo y 15 de junio de cada año.



44. La reducción del activo corriente mermó seriamente los ratios de liquidez obtenidos en 2012. No obstante, los ratios de rentabilidad y de gestión han mejorado con relación al año anterior. En particular, la rentabilidad neta del patrimonio (ROE) se elevó 4 puntos porcentuales; mientras que la rotación del patrimonio mejoró notablemente, al aumentar 12 puntos porcentuales, de 2,14 a 2,26. Ello debido al incremento de 14% de los ingresos operativos.

| Cuadro N° 15 RATIOS FINANCIEROS | | | | | | | | | | | | |
|--|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| RATIO | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| Ratios de Liquidez | | | | | | | | | | | | |
| Liquidez general | 2,34 | 2,29 | 0,93 | 0,78 | 1,42 | 1,26 | 2,24 | 1,51 | 2,60 | 2,04 | 1,55 | 1,42 |
| Prueba Ácida* | 2,31 | 2,25 | 0,65 | 0,47 | 1,37 | 1,19 | 2,14 | 1,43 | 2,49 | 1,91 | 1,48 | 1,33 |
| Ratios de Rentabilidad | | | | | | | | | | | | |
| Margen operativo | 0,15 | 0,17 | 0,17 | 0,18 | 0,17 | 0,15 | 0,18 | 0,20 | 0,20 | 0,22 | 0,24 | 0,24 |
| Margen neto de utilidad | -0,03 | 0,09 | 0,12 | 0,12 | 0,09 | 0,06 | 0,02 | 0,10 | 0,10 | 0,13 | 0,14 | 0,15 |
| Rentabilidad neta del patrimonio (ROE) | 0,00 | 0,16 | 0,19 | 0,17 | 0,14 | 0,08 | 0,03 | 0,16 | 0,16 | 0,28 | 0,30 | 0,34 |
| Rentabilidad de la inversión (ROA) | 0,00 | 0,12 | 0,10 | 0,05 | 0,05 | 0,03 | 0,01 | 0,05 | 0,05 | 0,08 | 0,09 | 0,12 |
| Ratios de Gestión | | | | | | | | | | | | |
| Rotación del activo | 1,10 | 1,30 | 0,81 | 0,46 | 0,49 | 0,49 | 0,53 | 0,53 | 0,54 | 0,62 | 0,66 | 0,75 |
| Rotación del patrimonio | 1,68 | 1,80 | 1,58 | 1,42 | 1,46 | 1,49 | 1,75 | 1,66 | 1,56 | 2,21 | 2,14 | 2,26 |
| Ratios de Solvencia | | | | | | | | | | | | |
| Endeudamiento | 0,53 | 0,38 | 0,95 | 2,09 | 2,01 | 2,04 | 2,29 | 2,14 | 1,91 | 2,54 | 2,25 | 2,00 |

(*) Prueba Ácida = (Efectivo y equivalente de efectivo + Cuentas por cobrar comerciales + Otras cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente
Fuente: LAP - Estados Financieros Auditados

45. Con respecto al ratio de endeudamiento, debe destacarse que este disminuyó 25 puntos porcentuales respecto del 2011, debido tanto a la disminución del pasivo no corriente como al incremento del patrimonio neto. De esta manera, el pasivo total representa el doble del patrimonio, encontrándose el grueso de la financiación (73%) a largo plazo. Así, el ratio de endeudamiento a corto plazo se sitúa en 0,53.



X. Transferencias al Sector Público

46. De acuerdo al Contrato de Concesión, LAP debe transferir como Retribución al Estado Peruano el 4,511% de sus ingresos brutos, porcentaje ofertado por el Concesionario durante el proceso de licitación.¹² Cabe precisar que dicha retribución es distribuida entre PROINVERSIÓN, que recibe el 2% de la misma, y el Concedente, el cual hará uso de esos recursos para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH, necesarios para el desarrollo del mismo. Durante el año 2012, el Concesionario transfirió al Estado Peruano USD 93,67 millones por este concepto.
47. Asimismo, LAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación. En 2012, dicho pago ascendió a USD 2,31 millones, monto superior en 13,8% respecto del aporte del 2011.
48. Adicionalmente, LAP transfiere a CORPAC el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue en el AIJCH y el 20% de la TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales, en cumplimiento de lo establecido en el Contrato de Colaboración Empresarial y Atribuciones de Obligaciones y Responsabilidades. El monto devengado en 2012 por dicha transferencia fue de USD 28,87 millones.

Cuadro N° 16
TRANSFERENCIAS AL ESTADO PERUANO
 (En miles de USD)

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|----------------|
| Retribución al Estado (46,511%) | 19 156 | 24 543 | 26 559 | 28 506 | 34 362 | 38 751 | 47 311 | 54 038 | 60 760 | 68 911 | 81 807 | 93 670 |
| PROINVERSION | 383 | 491 | 531 | 570 | 687 | 775 | 946 | 1 081 | 1 215 | 1 378 | 1 636 | 1 873 |
| FONAFE ¹ | 18 773 | 12 148 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| MTC | - | 11 904 | 26 028 | 27 936 | 33 675 | 37 976 | 46 365 | 52 957 | 59 545 | 67 533 | 80 171 | 91 797 |
| Transferencias a CORPAC | 9 344 | 10 933 | 11 658 | 12 889 | 14 985 | 16 292 | 18 749 | 20 497 | 22 013 | 24 262 | 26 515 | 28 872 |
| 50% Aterrizaje y Despegue | 5 265 | 6 092 | 6 168 | 6 751 | 8 090 | 8 696 | 9 597 | 10 463 | 11 419 | 13 002 | 14 261 | 15 388 |
| 20% TUUA Internacional | 4 079 | 4 841 | 5 490 | 6 138 | 6 895 | 7 596 | 9 152 | 10 034 | 10 594 | 11 260 | 12 254 | 13 484 |
| Aporte por Regulación (1%) | 492 | 644 | 691 | 774 | 912 | 998 | 1 202 | 1 373 | 1 543 | 1 747 | 2 032 | 2 312 |
| TOTAL PAGADO AL ESTADO | 28 992 | 36 120 | 38 908 | 42 169 | 50 259 | 56 041 | 67 262 | 75 908 | 84 316 | 94 920 | 110 354 | 124 854 |

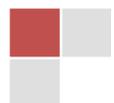
1/ FONAFE fue receptor de la Retribución hasta el segundo trimestre de 2002.

Fuente: Estados Financieros Auditados y Memoria Anual de LAP.

¹² Sin perjuicio de ello, independientemente de los resultados de la gestión del Concesionario, el Contrato de Concesión establece una Retribución mínima anual de US\$ 15 millones a partir del noveno año y durante el resto de la Concesión.



ANEXOS



ANEXO 1

Tarifas máximas de los Servicios sujetos a Regulación Tarifaria (En USD, no incluye IGV)

| 1. Tarifa Unica de Uso de Aeropuerto (TUUA) | | | | |
|---|--------------------|---------|--|--|
| Concepto | Unidad de cobro | Importe | | |
| TUUA Internacional | Pasajero embarcado | 26,05 | | |
| TUUA Nacional | Pasajero embarcado | 7,39 | | |

| 2. Vuelos Internacionales. Aterrizaje y Despegue (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue - PMD | | | | |
|--|-----------------|--------|---------------------|--|
| PMD | Unidad de cobro | Diurno | Nocturno / Nocturno | Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno |
| Hasta 10 TM | Por operación | 35,26 | 40,55 | 37,91 |
| Más de 10 hasta 35 TM | Por tonelada | 4,96 | 5,70 | 5,33 |
| Más de 35 hasta 70 TM | Por tonelada | 6,03 | 6,94 | 6,49 |
| Más de 70 hasta 100 TM | Por tonelada | 6,33 | 7,28 | 6,81 |
| Más de 100 TM | Por tonelada | 6,64 | 7,64 | 7,14 |

| 3. Vuelos Nacionales. Aterrizaje y Despegue (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue - PMD | | | | |
|---|-----------------|--------|---------------------|--|
| PMD | Unidad de cobro | Diurno | Nocturno / Nocturno | Diurno / Nocturno o Nocturno / Diurno |
| Hasta 10 TM | Por operación | 13,60 | 15,64 | 14,62 |
| Más de 10 hasta 35 TM | Por tonelada | 1,98 | 2,28 | 2,13 |
| Más de 35 hasta 70 TM | Por tonelada | 2,40 | 2,76 | 2,58 |
| Más de 70 hasta 100 TM | Por tonelada | 2,57 | 2,95 | 2,76 |
| Más de 100 TM | Por tonelada | 2,61 | 3,00 | 2,81 |

| 4. Vuelos Internacionales. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue - PMD | | | | |
|---|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|
| PMD | 4 primeras horas o fracción | | Después de las 4 horas | |
| | Unidad de cobro | Importe | Unidad de cobro | Importe |
| Hasta 10 TM | Por estacionamiento | 3,526 | Por hora o fracción | 0,882 |
| Más de 10 hasta 35 TM | Por tonelada | 0,496 | Por TM / hora o fracción | 0,124 |
| Más de 35 hasta 70 TM | Por tonelada | 0,603 | Por TM / hora o fracción | 0,151 |
| Más de 70 hasta 100 TM | Por tonelada | 0,633 | Por TM / hora o fracción | 0,158 |
| Más de 100 TM | Por tonelada | 0,664 | Por TM / hora o fracción | 0,166 |

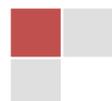
| 5. Vuelos Nacionales. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue - PMD | | | | |
|--|-----------------------------|---------|--------------------------|---------|
| PMD | 4 primeras horas o fracción | | Después de las 4 horas | |
| | Unidad de cobro | Importe | Unidad de cobro | Importe |
| Hasta 10 TM | Por estacionamiento | 1,360 | Por hora o fracción | 0,340 |
| Más de 10 hasta 35 TM | Por tonelada | 0,198 | Por TM / hora o fracción | 0,050 |
| Más de 35 hasta 70 TM | Por tonelada | 0,240 | Por TM / hora o fracción | 0,060 |
| Más de 70 hasta 100 TM | Por tonelada | 0,257 | Por TM / hora o fracción | 0,064 |
| Más de 100 TM | Por tonelada | 0,261 | Por TM / hora o fracción | 0,065 |

| 6. Otros servicios | | | |
|-------------------------------------|---|--|-----------|
| Concepto | Unidad de cobro | | Importe |
| Uso de instalaciones de carga aérea | Por kilo desde / hacia almacenes externos | | 0,0217 |
| Uso de Puentes de Embarque | Primeros 45 minutos | | 82,75 |
| | Cada 15 minutos adicionales o fracción | | 27,59 |
| Playa de Estacionamiento Vehicular* | Por hora o fracción | Vehículos con altura menor o igual a 2,20m | S/. 4,50 |
| | (en Nuevos Soles) | Vehículos con altura mayor a 2,20m | S/. 18,50 |

Nota: Tarifas vigentes del 1 de enero al 31 de diciembre de 2012.

(*) Tarifa para vehículos livianos aprobada mediante Resolución N° 030-2010-CD, de fecha 20 de julio de 2010.

Fuente: Tarifario LAP 2012

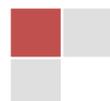


ANEXO 2
Ficha de Contrato de Concesión

AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ
CONCESIONARIO: LIMA AIRPORT PARTNERS SRL

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|----------------------------------|--|---|
| 1 | Infraestructura | Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incluyendo los bienes identificados en el Anexo 2 del Contrato y las áreas descritas en el Anexo 11. | Cláusula 1.8 |
| 2 | Fecha de suscripción | 14 de febrero de 2001 | p. 81 |
| 3 | Plazo de la concesión | 30 años contados desde la fecha de Cierre del Contrato de Concesión. Prórroga: 10 años adicionales en tres ocasiones, sujeto a cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión. El Plazo máximo de la Concesión: 60 años | Cláusula 3.1 (p. 19) Cláusula 3.2 y 3.3 (p. 19-20) Cláusula 3.4 (p. 20) |
| 4 | Adendas | Fecha de suscripción: <ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1 : 06 de abril de 2001 Modificación de los numerales 5.20, 15.2.7, 15.2.8, 15.7.3.8, 17.4, 21.4, 24.7 y 26.2. • Adenda 2 : 25 de julio de 2001 Modificación de los numerales 1.1, 13.1.3, 13.3, 13.4, 15.1.4, 15.5, 21.1 y 21.3. • Adenda 3 : 30 de setiembre de 2002 Modificación de los numerales 1.26, 5.5, 5.19, 5.23, 10.2, 15.2.1, 15.2.3, 15.2.4, 15.2.5, 15.4, 15.7.2.1, 24.1, numeral 2 del apéndice 2 del anexo 3, numeral 2.3 del anexo 5, numeral 2.4 del anexo 9, numerales 1, 2, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14 y 15 del anexo 10 y el numeral 2 del anexo 11. Adición del numeral 5.7.3, numeral 16 y 17 del anexo 10 y numeral 4 del anexo 14. • Adenda 4 : 30 de junio de 2003 Modificación de los numerales 1.15, 1.36, 1.60, 2.6.3, 5.6.2.1, 5.8, 5.23, 9.2, 12.1, 12.3, 13.2, 13.4, 15.2.1, 15.2.3, 15.5, 15.6, 15.7, 17.3, 17.4, 24.5, 24.7, 26.2, numerales 2, 5 y 7 del anexo 10, numeral 2 del anexo 11 y numeral 1.27 del anexo 14. Adición de los numerales 10.3, 13.1.5, 15.2.7, 15.2.9, 15.8.3, 17.9, 20.10 y 20.11. • Adenda 5: 25 de julio de 2011. Modificación del Anexo 11, Plano 15 del Anexo 20, Apéndice 1 del Anexo 2, Apéndice 1 del Anexo 1 y los Planos 3 y 4 del Anexo 20. | Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 |
| 5 | Factor de competencia | Mayor retribución al Estado. | Bases de Concurso |
| 6 | Capital mínimo | US \$30 millones de capital suscrito, 50% pagadero a la fecha de cierre y el saldo pagadero dentro del primer año de vigencia de la Concesión. | Cláusula 11.1.9 |
| 7 | Garantías a favor del concedente | Garantía de Fiel Cumplimiento por US \$ 30 millones, reducible en proporción directa a la inversión efectuada en Mejoras Obligatorias por el Concesionario, hasta alcanzar la suma mínima de US \$10 millones. | Cláusula 10.1 |



AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ

CONCESIONARIO: LIMA AIRPORT PARTNERS SRL

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|--|--|---|
| 8 | Garantías a favor del concesionario | No se precisa. | |
| 9 | Compromisos de inversión | A los 36 meses: US \$ 25 millones. A los 42 meses: US \$ 80 millones. Al año 4: US \$ 110 millones. Al año 8: Completar inversiones denominadas Mejoras Obligatorias. A partir del 9 hasta los 30: Inversiones Eventuales. Año 14: Segunda pista de aterrizaje. Compromiso de inversión total US\$ 1,061.52 millones (referencial, incluye IGV). | Cláusula 5.6 Addenda 4 |
| 10 | Solución de controversia | <ul style="list-style-type: none"> Negociación Controversias Técnicas se someterán a peritaje (Addenda 4) Controversias No técnicas que involucren monto mayor a US \$5 millones se someten a arbitraje Internacional de Derecho. Controversias No Técnicas que involucren monto inferior a US \$5 millones se someterá a arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima. | Cláusula 17.1. Cláusula 17.3. Cláusula 17.4. Cláusula 17.5. |
| 11 | Penalidades | <ul style="list-style-type: none"> El incumplimiento de los compromisos de inversión mínima para mejoras obligatorias, es penalizado con el pago del 30% del monto dejado de invertir para esos períodos sin perjuicio de la aplicación de la penalidad de la cláusula 5.8. En caso de no efectuar Mejoras Obligatorias o Complementarias durante el período inicial y el periodo remanente, el Concesionario pagará el equivalente al 100% del monto requerido para realizar las mejoras pendientes dividido por el número de días calendario del período inicial y remanente, respectivamente. | Cláusula 5.6.1.1 Cláusula 5.8. |
| 12 | Causales de caducidad | <ul style="list-style-type: none"> Vencimiento de la vigencia de la Concesión Incumplimiento del Concesionario Incumplimiento del Concedente Resolución opcional por el Concedente Fuerza Mayor Destrucción total del aeropuerto Acuerdo entre las partes | Cláusula 14 Cláusula 15.1.1 y 15.2 Cláusula 15.1.2 y 15.5 Cláusula 15.1.3 y 15.6 Cláusula 15.1.4 Addenda 2 Cláusula 15.1.5 Cláusula 15.1.6 |
| 13 | Equilibrio económico | Por cambios en las leyes aplicables que produzcan reducción de ingresos y/o incremento de costos en 5.5% o más en 4 trimestres consecutivos. | Cláusula 26.2 Addenda 4 |
| 14 | Garantías a favor de acreedores permitidos | Se pueden otorgar en garantía los bienes de la Concesión, el derecho de Concesión y los ingresos de la Concesión. | Cláusula 21.1 (p. 70) |



AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ

CONCESIONARIO: LIMA AIRPORT PARTNERS SRL

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|------------------------|---|--|
| 15 | Pólizas de seguros | <ul style="list-style-type: none"> De responsabilidad de trabajadores y empleadores. De Responsabilidad y de Propiedad Seguro que cubra costo de reemplazo, las construcciones, maquinaria y equipo del Aeropuerto. Responsabilidad Civil por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. Responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes y responsabilidad pública. | Cláusula 20.1 (p.67) Cláusula 20.2 (p.67) Cláusula 20.2.1 (p 67) Cláusula 20.2.2 (p 67) Cláusula 20.2.3 (p 68) |
| 16 | Inicio de operaciones | El Concesionario realizará las operaciones necesarias para proveer sin interrupción los Servicios Aeroportuarios a partir de la Fecha de Cierre. | Cláusula 5.2 |
| 17 | Estándares de servicio | <p>Periodo Inicial (0 - 8)</p> <ul style="list-style-type: none"> Pistas de A/D con capacidad de manejo de 33 naves comerciales en hora punta. Segunda Pista 15R 33L: 3480 m, 45 m Total de salidas y llegadas en un día punta:347 Total de salidas y llegas en hora punta:26 19 posiciones de contacto al año 8 Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 7.2 millones PAX/año 8 Hora punta combinada 2789 PAX IATA B, GSE E y CAT 9 Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(2); B767,DC10 y A300, 4 en total; y B737,MD80 y A320, 10 en total Tipo de nave para vuelo doméstico: B737,MD80 Y A320, en total 14. <p>Periodo Remanente (9 - 30)</p> <ul style="list-style-type: none"> Pistas de A/D con capacidad de manejo de 74 naves comerciales en hora punta y 151 mil operaciones/año 30 Total de salidas y llegadas en un día punta:585 Total de salidas y llegadas en hora punta:45 56 posiciones de contacto al año 30. Terminal de pasajeros para una capacidad de manejo de 18.4 millones PAX/año 30 Hora punta combinada 6016 PAX GSE E y CAT 9. Tipo de aeronave para vuelo internacional: B747(4); B767,DC10 y A300, 13 en total; y B737,MD80 y A320, 16 en total Tipo de nave para vuelo doméstico: B737,MD80 Y A320, en total 28. | Anexo 14 |



AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ
CONCESIONARIO: LIMA AIRPORT PARTNERS SRL

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

| Nº | Tema | Contenido | Ref. |
|----|-----------------------|--|---|
| 18 | Tarifas | <ul style="list-style-type: none"> • TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves nacionales e internacionales están fijados en el Contrato de Concesión, hasta el octavo año. • Cargo adicional de 15% por servicios nocturnos en aterrizaje y despegue (A/D). • Vuelos de prueba: 25% de tarifa de A/D. • Tarifa por uso de instalaciones a la carga: fijado hasta el año 2002, a partir del cual se ajusta por OSITRAN anualmente. • Tarifa por uso de puentes de embarque, fijado por OSITRAN en 2005. Revisada posteriormente. • Tarifa por servicio de estacionamiento vehicular (promedio simple de una muestra definida por OSITRAN). | <p>Anexo 5, Apend. 1 y 2 RN. 004-05-CD-OSITRAN RN. 010-05-CD-OSITRAN RN. 053-05-CD-OSITRAN RN. 073-05-CD-OSITRAN</p> <p>RN. 064-2008-CD-OSITRAN RN. 007-2009-CD-OSITRAN RN. 047-2009-CD-OSITRAN</p> |
| 19 | Revisión de tarifas | <p>A partir del noveno año de vigencia de concesión, para el reajuste de las tarifas de servicios bajo regulación tarifaria (TUUA, mangas, estacionamiento, infraestructura y servicios relacionados al transporte de carga, y de aterrizaje/despegue nacional e internacional) se aplicará la fórmula $RPI - X$. La revisión se realizará cada cinco años.</p> <p>En el año 2008, el Consejo Directivo del OSITRAN aprobó el factor de productividad a ser aplicado a los servicios regulados para el periodo 2009-2013.</p> | <p>Anexo 5, apéndice 2</p> <p>RN. 64-2008-CD-OSITRAN RN. 007, 047-2009-CD-OSITRAN</p> |
| 20 | Retribución al Estado | <p>El consorcio ganador ofreció 46.511% de los ingresos brutos de la Concesión.</p> | <p>Cláusula 1.48 y Cláusula 4.1</p> |





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente

Jesús Pacheco

César Sánchez

Juan Carlos Paz

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo

Gerente de Regulación

Renzo Rojas
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De la Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Arlé Quispe

DISEÑO Y EDICIÓN

Arlé Quispe