



**DESEMPEÑO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN DEL AEROPUERTO
INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ: AÑO 2007**

Gerencia de Regulación

Lima, Octubre de 2008

ÍNDICE

TABLA DE CUADROS	3
I CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	9
I.1 COMPROMISOS DE INVERSIÓN Y MANTENIMIENTO.....	9
I.2 TARIFAS Y CARGOS	10
I.3 FACTOR DE RETRIBUCIÓN Y PAGOS A ORGANISMOS PÚBLICOS	11
I.4 ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN	12
II DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2007	14
II.1 DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO	14
II.2 TRÁFICO DE PASAJEROS, AERONAVES Y CARGA	14
II.2.1 <i>Pasajeros</i>	14
II.2.2 <i>Operaciones</i>	18
II.2.3 <i>Carga</i>	19
II.3 INDICADORES OPERATIVOS	21
II.3.1 <i>Ingreso por pasajero y por WLU</i>	21
II.3.2 <i>Gastos por pasajero y por WLU</i>	22
II.4 INVERSIONES REALIZADAS.....	22
II.5 RESULTADOS FINANCIEROS.....	24
II.5.1 <i>Resultados del ejercicio</i>	24
II.5.2 <i>Transacciones con empresas vinculadas</i>	26
II.6 TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO.....	27
III REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL AIJCH.....	28
III.1 REGULACIÓN DE LAS TARIFAS.....	28
III.2 OTROS SERVICIOS REGULADOS	30
III.3 COMPARACIÓN DE COSTOS AEROPORTUARIOS.....	32
III.4 CONTABILIDAD REGULATORIA EN LOS SERVICIOS REGULADOS.....	35
IV CONCLUSIONES	36

TABLA DE CUADROS

CUADRO 1:	MONTOS MÍNIMOS POR INVERTIR EN MEJORAS OBLIGATORIAS EN AIJCH - PERÍODO INICIAL	10
CUADRO 2:	RETRIBUCIÓN MÍNIMA	11
CUADRO 3:	ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN	12
CUADRO 4:	SERVICIOS Y EMPRESAS QUE LOS BRINDAN	14
CUADRO 5:	PARTICIPACIÓN DEL AIJCH EN EL TRÁFICO DE PASAJEROS DE LA RED AEROPORTUARIA (EN PORCENTAJE)	15
CUADRO 6:	TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL AIJCH (MILLONES DE PASAJEROS)	15
CUADRO 7:	PARTICIPACIÓN DEL AIJCH EN LAS OPERACIONES DE LA RED AEROPORTUARIA (EN PORCENTAJE).....	18
CUADRO 8:	OPERACIONES EN EL AIJCH (MILES DE OPERACIONES)	19
CUADRO 9:	PARTICIPACIÓN DEL AIJCH EN EL TRÁFICO DE CARGA DE LA RED AEROPORTUARIA (EN PORCENTAJE).....	20
CUADRO 10:	INGRESOS POR PASAJEROS (E/S) Y WLU EN EL AIJCH	21
CUADRO 11:	GASTOS POR PASAJEROS (E/S) Y WLU EN EL AIJCH.....	22
CUADRO 12:	INVERSIONES EN EL AIJCH (MILLONES DE US\$).....	23
CUADRO 13:	INVERSIONES EN EL AIJCH DURANTE EL PERIODO INICIAL (MILLONES DE US\$)	24
CUADRO 14:	INGRESOS Y GASTOS CONSOLIDADOS DE LA RED AEROPORTUARIA (SIN CONSIDERAR LAS TRANSFERENCIAS ENTRE EMPRESAS NI AL ESTADO).....	24
CUADRO 15:	RATIOS FINANCIEROS	25
CUADRO 16:	COMPOSICIÓN DE LOS INGRESOS DE LAP* (MILES DE US\$).....	26
CUADRO 17:	TRANSACCIONES CON EMPRESAS VINCULADAS (MILLONES DE US\$).....	27
CUADRO 18:	TRANSFERENCIAS AL ESTADO* (MILES DE US\$).....	27
CUADRO 19:	TARIFAS REGULADAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ* (NO INCLUYE TRIBUTOS DE LEY)	29
CUADRO 20:	CARGOS FIJOS DE ACCESO PARA LOS OPERADORES DE RAMPA (US\$ POR OPERACIÓN)	31
CUADRO 21:	CARGOS DE ACCESO POR USO DE INFRAESTRUCTURA PARA LA PRESTACIÓN DE AUTOSERVICIOS DE RAMPA EN EL AIJCH (US\$ POR OPERACIÓN).....	32
CUADRO 22:	TARIFA POR SERVICIO DE ATERRIZAJE / DESPEGUE Y 2 HORAS DE ESTACIONAMIENTO PARA VUELOS INTERNACIONALES EN HORARIO NORMAL	32
CUADRO 23:	TUUA INTERNACIONAL (US\$ POR PASAJERO).....	33
CUADRO 24:	TARIFAS POR UNA HORA DE USO DE PUENTES DE ABORDAJE PARA VUELOS INTERNACIONALES EN HORARIO NORMAL (US\$ POR HORA).....	34
CUADRO 25:	EVOLUCIÓN DEL COSTO DE LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS DEL TURN AROUND DE UNA NAVE EN VUELO INTERNACIONAL (US\$).....	34

TABLA DE GRÁFICOS

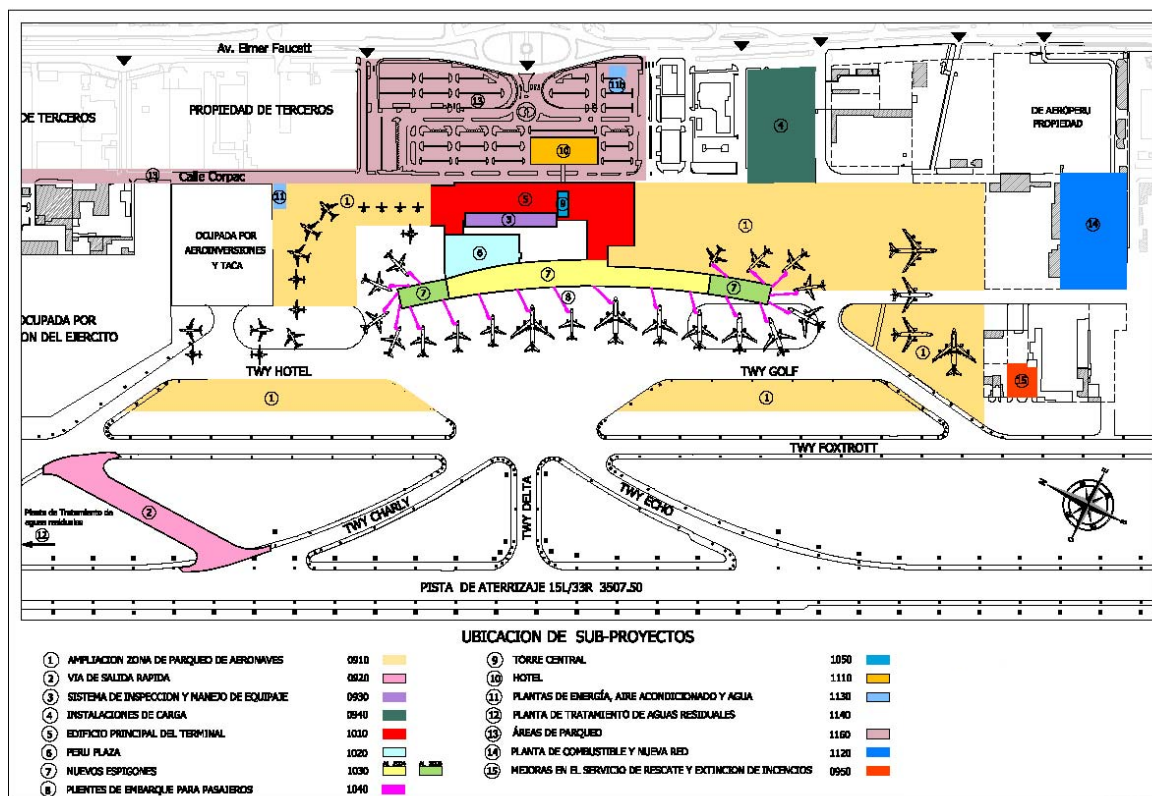
GRÁFICO 1:	ESQUEMA DE PAGOS DEL CONCESIONARIO AL ESTADO PERUANO	11
GRÁFICO 2:	TASA DE CRECIMIENTO ANUAL DE PASAJEROS DEL AIJCH (EN PORCENTAJE)	16
GRÁFICO 3:	PAXE EN VUELOS NACIONALES EN EL AIJCH (MILES DE PASAJEROS).....	16
GRÁFICO 4:	PAXE EN VUELOS INTERNACIONALES EN EL AIJCH (MILES DE PASAJEROS).....	17
GRÁFICO 5:	ACUMULADO ANUAL DE PAXE EN EL AIJCH (MILES DE PASAJEROS)	17
GRÁFICO 6:	TASA DE CRECIMIENTO DE PASAJEROS Y PBI (EN PORCENTAJE).....	18
GRÁFICO 7:	OPERACIONES AIJCH Y TASA DE CRECIMIENTO ANUAL (MILES DE OPERACIONES Y PORCENTAJE)	19
GRÁFICO 8:	CARGA EN EL AIJCH Y TASA DE CRECIMIENTO ANUAL (EN MILES DE TM Y PORCENTAJE).....	20
GRÁFICO 9:	PARTICIPACIÓN DE LA CARGA QUE UTILIZA LA INFRAESTRUCTURA DE FRIO AÉREO (EN PORCENTAJE).....	21
GRÁFICO 10:	INGRESO POR WLU Y TASA DE CRECIMIENTO ANUAL (EN US\$ Y PORCENTAJE).....	22

RESUMEN EJECUTIVO

ANTECEDENTES Y CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

- Mediante contrato firmado el 14 de febrero de 2001, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) otorgó al Lima Airport Partners (LAP, en adelante el Concesionario) la concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" (Gráfico I), por una vigencia de 30 años, con prórrogas de 10 años adicionales hasta por un plazo máximo de 60 años, y una inversión proyectada total en mejoras de infraestructura por US\$1 062 millones.
- Actualmente, la empresa concesionaria está conformada por las empresas Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide (en 2001 Flughafen Frankfurt/Main AG), Bechtel Enterprises Services, Ltd. (en ese entonces, Bechtel Enterprises International, Ltd.) y Cosapi S.A.. En diciembre de 2001, Bechtel transfirió su participación en LAP a Alterra Lima Holdings Ltd., subsidiaria de Alterra Partners, empresa operadora de aeropuertos de la que son accionistas Bechtel y Singapore Changi Airport Enterprise Pte Ltd. (SCAE) Posteriormente, en setiembre de 2003, Cosapi vendió su participación en LAP a Alterra Lima Holdings, Ltd. (Alterra Lima Holdings, Ltd. con 57.25% y Fraport AG con 42.75%); y en agosto de 2007, Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide adquirió la participación en LAP de Alterra Lima Holdings, Ltd., convirtiéndose en el único propietario de LAP.

GRÁFICO I
PLANO DE LA CONCESIÓN

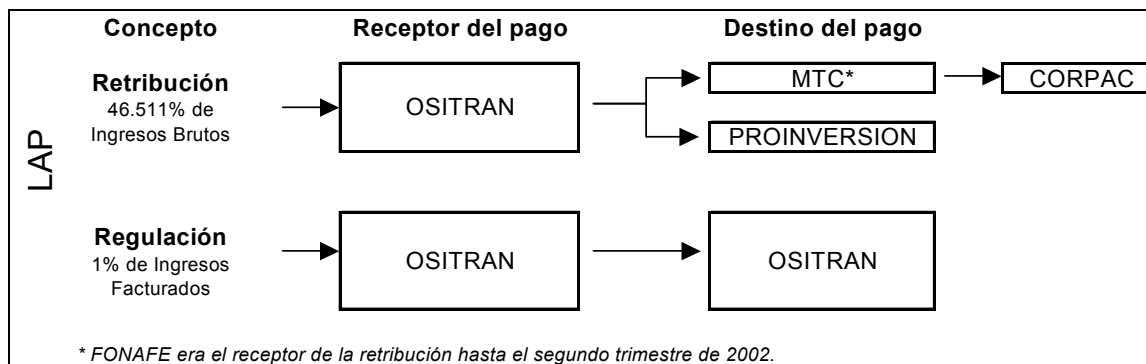


Fuente: Lima Airport Partners (LAP), 2002.

- El Contrato de Concesión estableció, entre otros aspectos, el factor de retribución al Estado (así como otros pagos a organismos públicos), los compromisos de inversión que el concesionario debería asumir y el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados.

4. El factor de competencia para la adjudicación del Contrato de Concesión fue el mayor pago como retribución al Estado. Como resultado de dicho proceso, la buena pro se otorgó al consorcio ganador al ofrecer un pago de 46.511% de sus ingresos brutos (Gráfico II). A su vez, el contrato de Concesión establece un monto mínimo de pago como retribución al Estado, independiente de los resultados de la gestión del Concesionario. La retribución mínima se ajusta según un cronograma establecido en el Contrato de Concesión, tal como se describe en el Cuadro I.

GRÁFICO II
ESQUEMA DE PAGOS DEL CONCESIONARIO AL ESTADO PERUANO



Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

CUADRO I
RETRIBUCIÓN MÍNIMA

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

* A actualizar con un índice de precios

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

5. Respecto de los compromisos de inversión por parte del Concesionario, LAP está obligado a realizar mejoras, que constituyen bienes muebles e inmuebles destinados a optimizar la infraestructura y la calidad de los servicios en el AIJCH. La realización de dichas mejoras tendrá lugar en dos períodos: un periodo inicial, que comprende los primeros años 8 de la concesión; y un período remanente, que comprende los años restantes hasta el final de la concesión.
6. Durante el período inicial, el Concesionario deberá ejecutar ciertos montos mínimos de inversión, cuyos plazos de ejecución se resumen en el Cuadro II. Además, el Concesionario deberá construir y operar la segunda pista de aterrizaje al final del decimocuarto año de vigencia de la concesión o después de cinco años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario los terrenos destinados para la ampliación del AIJCH.

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

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

7. *Respecto del esquema de regulación tarifaria, el Contrato establece un esquema de tarifas máximas para los principales servicios aeroportuarios que son la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA), cobrada a los pasajeros de salida (PAXE); y, las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), y de estacionamiento y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas. El establecimiento de tarifas máximas permite al Concesionario establecer sus tarifas por debajo de estos niveles, pero nunca por encima de los mismos, así como aplicar descuentos y promociones de acuerdo a su política comercial.*
8. *En el caso del cargo de acceso por almacenamiento y abastecimiento de combustible, el contrato establece un nivel máximo, así como los mecanismos de reajuste. En el caso de las tarifas máximas por uso de instalaciones de carga y playa de estacionamiento, el contrato establece que los mismos deberán ser determinados por OSITRAN. A su vez, en el AIJCH se aplican cargos de acceso por los servicios de rampa, oficinas operativas e instalaciones de mantenimiento.*
9. *Finalmente, a la fecha, se han realizado 4 adendas al contrato de concesión: la primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de septiembre de 2002; y la cuarta, el 30 de junio de 2003. Asimismo, en el mes de noviembre, se recibió una solicitud de modificación del Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH. El contenido de dichas adendas se muestra en el Cuadro N° 3 del presente documento.*

DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2007

10. *Durante 2007, el AIJCH registró 7 millones de pasajeros, cifra 23,3% mayor al número registrado el año 2006. En términos de importancia, esta cifra significó el 59,7% del tráfico total de pasajeros de entrada y salida de la red aeroportuaria nacional, el 45,3% del tráfico nacional y el 99,9% del tráfico internacional. En cuanto a la composición de pasajeros, 3,6 millones fueron pasajeros internacionales.*
11. *Asimismo, en el AIJCH se realizaron un total de 93 mil operaciones (de entrada o salida: E/S), de las cuales 53,7 miles (58%) fueron operaciones nacionales. Cabe señalar que el número de operaciones se incrementó en 15,5% con relación al número registrado en el 2006. Las operaciones registradas en el AIJCH representaron el 39% del movimiento total de aeronaves de la red aeroportuaria nacional, el 25,2% de las operaciones nacionales y el 98,1% de las operaciones internacionales.*
12. *Con relación al transporte de carga, el AIJCH movilizó, durante el año 2007, 217,8 mil TM de carga, compuesta en un 89,8% de carga internacional. Asimismo, el 46,7% del total de carga transportada a través de la red aeroportuaria nacional fue movilizada por el AIJCH.*
13. *En cuanto a las inversiones realizadas, durante el 2006, OSITRAN reconoció a LAP US\$14,3 millones de inversión, que comprendieron la ejecución de obras relacionadas con el programa de expansión del AIJCH. Cabe mencionar que el monto reconocido por mejoras, hasta el año 2006, ha sido de US\$ 148,24 millones, lo que indica que ya se ha cumplido la meta de inversión prevista para los primeros cuatro años (Cuadro II).*
14. *Los ingresos consolidados generados por la Red Aeroportuaria Nacional fueron 18,7% mayores a los obtenidos en el 2006, correspondiendo al AIJCH el 71,3% de los mismos. Con relación a los indicadores financieros, el concesionario aumentó tanto su utilidad operativa como su margen operativo, mientras que sus indicadores de liquidez también se vieron incrementados.*
15. *Por otro lado, los ingresos generados por LAP durante el ejercicio 2007, netos de transferencias efectuadas a CORPAC, fueron 22,5% mayores a los obtenidos en 2006. Cabe agregar que estos ingresos provinieron principalmente del cobro de TUUA Internacional (44,9% del total), A/D (15,8%) y comisión por venta de combustible (9,5%).*
16. *Finalmente, durante el 2007, el Concesionario transfirió a OSITRAN US\$ 47,3 millones por concepto de retribución al Estado, de los cuales US\$ 946 mil fueron entregados a*

PROINVERSIÓN, y US\$ 46,4 millones, al MTC. Asimismo, LAP entregó a OSITRAN US\$ 1204 mil por concepto de aporte por regulación. Adicionalmente, el monto devengado correspondiente a la transferencia a CORPAC por concepto de TUUA Internacional y Aterrizaje /Despegue ascendió a US\$ 18,7 millones.

REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL AIJCH

- 17. El contrato de concesión incluye un régimen de tarifas máximas, el Concesionario puede establecer descuentos sobre la tarifa general cobrada, de acuerdo a su política comercial, la cual debe ser conocimiento público. En este caso, los descuentos deberán ser aplicados de manera objetiva, transparente y no discriminatoria.*
- 18. Las tarifas de TUUA, Aterrizaje y Despegue, y estacionamiento de aeronaves, durante el periodo inicial (hasta el año 8), se ajustan automáticamente según un cronograma estipulado en el Contrato de Concesión. A partir del año 9, dichas tarifas deberán ser reajustadas utilizando el mecanismo de RPI – X.*
- 19. En términos comparativos con otros países, la Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA) aplicable a pasajeros internacionales, se encuentra por debajo del promedio de la muestra de países de la región. En efecto, la tarifa de US\$ 25,42 (sin incluir IGV) cobrada en el AIJCh, se encuentra por debajo de los US\$ 53,49 que se cobran en Caracas y por encima de los US\$ 12,50 que se cobran en el Aeropuerto de Tijuana - México.*
- 20. En cuanto a la tarifa por el Uso de Puentes de Embarque, ésta quedó establecida, desde el año 2005, en US\$ 66,91 por los primeros 45 minutos y US\$22,29 por cada quince minutos adicionales. La comparación con otros aeropuertos de la región muestra que la tarifa por hora aplicada en el Perú se encuentra por debajo de los US\$105.41 que se cobra en México, DF o de los US\$100 que se cobra en los aeropuertos de Argentina; y por encima de lo cobrado en Aeropuertos como el de Monterrey, México.*
- 21. Finalmente, cabe mencionar que la Contabilidad Regulatoria proporciona una serie de principios y directrices que el Concesionario del AIJCH debe aplicar en la asignación de sus ingresos y gastos a los servicios que ofrece, para preservar la no-discriminación, la neutralidad y la ausencia de subsidios cruzados. Asimismo, la Contabilidad Regulatoria proporciona información sobre la estructura de asignación de costos del Concesionario, lo cual sirve al regulador para la determinación de las tarifas.*

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

I CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El contrato mediante el cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorgó a Lima Airport Partners (LAP) la concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” fue firmado el 14 de febrero del 2001. Dicho contrato estableció, entre otros aspectos, los compromisos de inversión que el concesionario debería asumir, el esquema de regulación tarifaria de los servicios por ser prestados, y el factor de retribución, así como otros pagos a organismos públicos. La vigencia del Contrato de Concesión es de 30 años, con prórrogas de 10 años adicionales hasta por un plazo máximo de 60 años.

I.1 Compromisos de inversión y mantenimiento

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

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

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

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

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

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

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

Cuadro 1 : Montos Mínimos por invertir en Mejoras Obligatorias en AIJCH - Período Inicial

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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

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

I.2 Tarifas y Cargos

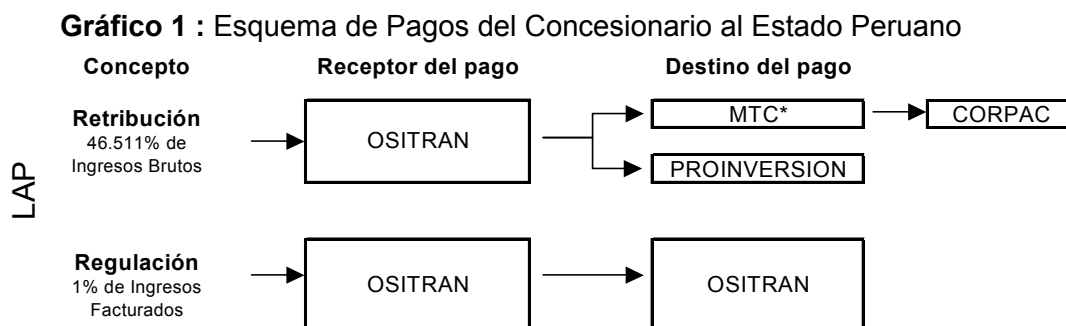
7. El Contrato de Concesión establece un esquema de tarifas máximas para los principales servicios aeroportuarios que son la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA), cobrada a los pasajeros de salida (PAXE); y las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), estacionamiento y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas. El establecimiento de tarifas máximas permite al Concesionario establecer sus tarifas por debajo de estos niveles, pero nunca por encima de los mismos, así como aplicar descuentos y promociones de acuerdo a su política comercial. Cabe precisar, que las tarifas de los servicios antes mencionados se ajustarán, hasta el año 8, automáticamente según cronograma estipulado en el Contrato de Concesión; mientras que a partir del año 9, serán reajustadas, cada 5 años, utilizando el mecanismo RPI – X.
8. Asimismo, el contrato establece cargos máximos por los servicios de almacenamiento y abastecimiento de combustible, de uso de instalaciones para carga aérea y para el estacionamiento vehicular en la playa de estacionamiento. En el caso del cargo de acceso por almacenamiento y abastecimiento de

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

9. Finalmente, en el AIJCH se aplican cargos de acceso por los servicios de rampa, oficinas operativas e instalaciones de mantenimiento.
10. El detalle de las tarifas y cargos máximos establecidos para estos servicios durante el año 2007 puede encontrarse en la tercera parte del presente documento.

I.3 Factor de retribución y pagos a organismos públicos

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



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

Fuente: Contrato de Concesión Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

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

Cuadro 2 : Retribución Mínima

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

13. Según las bases del Contrato, el monto mínimo de la retribución se emplearía en el desarrollo de los aeropuertos regionales a cargo de CORPAC⁷, mientras que el exceso sobre la retribución mínima se emplearía en la construcción y desarrollo de pistas de aterrizaje de los aeropuertos a cargo del MTC. Debe precisarse, sin embargo, que previamente debe descontarse de la retribución el pago a PROINVERSIÓN, que equivale al 2% de la misma.
14. Posteriormente, a partir de la firma de la tercera adenda al Contrato de Concesión, se facultó al Concedente a redistribuir los recursos de la retribución para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH necesarios para el desarrollo del mismo.

I.4 Adendas al Contrato de Concesión

15. A la fecha, se han realizado 4 adendas al Contrato de Concesión: la primera, celebrada el 6 de abril de 2001; la segunda, el 25 de julio de 2001; la tercera, el 30 de setiembre de 2002; y la cuarta, el 30 de junio de 2003. Asimismo, en el mes de octubre del 2006, el Concesionario presentó una solicitud de modificación del Contrato de Concesión; mientras que en enero del 2007, amplió su solicitud de modificación y remitió documentación adicional para efectos del análisis de la misma. Cabe mencionar, que a diciembre del 2007, la referida solicitud está siendo analizada por el Concedente (MTC).
16. La tabla siguiente muestra un resumen de las principales modificaciones al Contrato de Concesión:

Cuadro 3 : Adendas al Contrato de Concesión

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

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

Adenda N° 3

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

Adenda N° 4

- Precisa en qué forma se debería comunicar los términos y plazos del contenido del
 - 1.15 endeudamiento garantizado permitido tanto al concedente como al OSITRAN.
 - 1.6 antes de haberla registrado como tales.
 - 2.6.3. Da concordancia haciendo referencia al 1.15
 - 5.6.1.1. Ajusta los montos y plazos del compromiso de inversión.
 - 5.6.2.2 Amplía plazo para la construcción de la pista de aterrizaje
 - Da concordancia relacionando los montos de las mejoras a una cláusula del contrato y
 - 5.8 no al anexo 6 del mismo, para facilitar una mejor supervisión.
 - Da concordancia a la entrega de terrenos con la construcción de la segunda pista de
 - 5.23 aterrizaje. Amplía el plazo para entrega de terrenos por el Concedente.
 - Reconoce acreedores permitidos la condición de terceros beneficiarios únicamente con
 - 9.2 relación al endeudamiento garantizado permitido
 - Adición 10.3 renovada oportunamente
 - 12.1 Da concordancia con el 18.1
 - Acepta que los efectos de una Ley aplicable constituya fuerza mayor, si es que impide al Concesionario el cumplimiento de sus obligaciones con relación a la ejecución de las
 - 13.2. mejoras y compromiso de inversión.
 - 13.4 Da concordancia al 15.7. Perfeccionamiento con el Procedimiento de Ejecución
 - Precisa numerales cuyo incumplimiento será considerado como grave. Amplía plazo
 - 15.2.1 para la subsanación del incumplimiento.
 - 15.2.3. Precisa monto mínimo de embargo o secuestro gubernamental.
 - Incluye terminación después de aceleración generada por el incumplimiento en el pago
 - Adición 15.2.7. del endeudamiento garantizado permitido.
 - Adición 15.2.9. Incluye que otros incumplimientos serán los estipulados en el Contrato de Concesión.
 - 15.5. Modifica causales de resolución de contrato por parte del Concesionario.
 - 15.6. Modifica resolución opcional por parte del Concedente.
 - 15.7. Perfecciona el Procedimiento de Ejecución.
 - Especifica que cualquier pago a efectuarse a los acreedores permitidos será en la cuenta
 - 15.8.3. que ellos decidan, después de la caducidad del contrato de concesión.
 - 17.3. Precisa independencia de perito técnico.
 - Incluye a la Cámara de Comercio de Paris como posible arbitro en posibles controversias
 - 17.4. no técnicas de mayor valor.
 - 17.9. garantizado permitido.
 - 20.10. la reparación, reconstrucción o reemplazo del aeropuerto.
 - Obliga al concedente a constituir un fideicomiso con los recursos de reembolso de
 - 20.11. seguros.
 - Incluye la obligación por parte del concesionario de enviar a los acreedores permitidos
 - 24.5. cualquier notificación y/o comunicación.
 - Cualquier enmienda, adición o modificación del Contrato tendrá que tomar en cuenta opinión técnica de los Acreedores Permitidos en tanto se mantenga cualquier
 - 24.7. Endeudamiento Garantizado Permitido aprobado íntegramente por el Concedente
 - Cambio en los parámetros para determinar el rompimiento en el equilibrio económico
 - 26.2. financiero.
- Anexo 10, numerales 2,5 y 7 Ampliación y determinación de áreas para las entidades públicas
- Anexo 11, numeral 2 construcción de la segunda pista.
- Anexo 14, numeral 1.27 Concordancia con la cláusulas 5.6.1.1.
-

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2007

II.1 Descripción del Servicio

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

Cuadro 4 : Servicios que se prestan en el AIJCH y Empresas que los brindan

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.2 Tráfico de pasajeros, aeronaves y carga

II.2.1 Pasajeros

19. El AIJCH es el aeropuerto de mayor importancia en la red aeroportuaria peruana, representando el 59,7% del tráfico total de pasajeros (PAX) de la red aeroportuaria, el 45,3% del tráfico nacional y el 99,9% del tráfico internacional. Dichas participaciones se han mantenido relativamente estables desde el año 2002, a pesar del ingreso de Aeropuertos del Perú S.A. (ADP) a operar 9 aeropuertos regionales en diciembre del 2006.

Cuadro 5 : Participación del AIJCH en el Tráfico de Pasajeros de la Red Aeroportuaria (en porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nacional	42	43	44	44	44	44	45
Internacional	99.0	99.3	98.9	99.0	99.0	99.9	99.9
TOTAL	60	63	63	63	63	63	60

Fuente: LAP, CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

20. Durante el año 2007, el flujo de PAX en la red aeroportuaria nacional ascendió a 11,7 millones (no incluye PAX en tránsito/transferencia), valor que significó un incremento de 29,9% con relación al tráfico registrado en el 2006. De este total, el AIJCH atendió al 59,7% del total de PAX; mientras que CORPAC y ADP atendieron al 24,7% y 15,5%, respectivamente. La participación del AIJCH es 5,1% menor a lo registrado en 2006. Cabe señalar que el flujo anual de pasajeros internacionales atendidos en el AIJCH se incrementó en 19,1%, mientras que el de pasajeros nacionales aumentó en 28%.
21. La evolución del flujo de pasajeros muestra una tendencia creciente desde el año 2002. Así, la tasa de crecimiento promedio para el período 2002-2007 fue de 9,5%. Dicho crecimiento es atribuible tanto al mayor tráfico nacional como internacional registrado, pues el crecimiento promedio de ambos fue de 10,1% y 8,9%, respectivamente, para el mismo período.
22. Por otro lado, el flujo de pasajeros nacionales inició su recuperación recién en el año 2003, al haber registrado un crecimiento de 10,8%, 8,2%, 10,7% y 28% para los años 2004, 2005, 2006 y 2007, respectivamente.

Cuadro 6 : Tráfico de Pasajeros en el AIJCH (millones de pasajeros)*

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nacional	2.25	1.94	1.88	2.00	2.21	2.40	2.65	3.40
Internacional	2.26	2.18	2.25	2.30	2.60	2.94	3.02	3.60
TOTAL	4.51	4.12	4.13	4.30	4.82	5.34	5.68	7.00

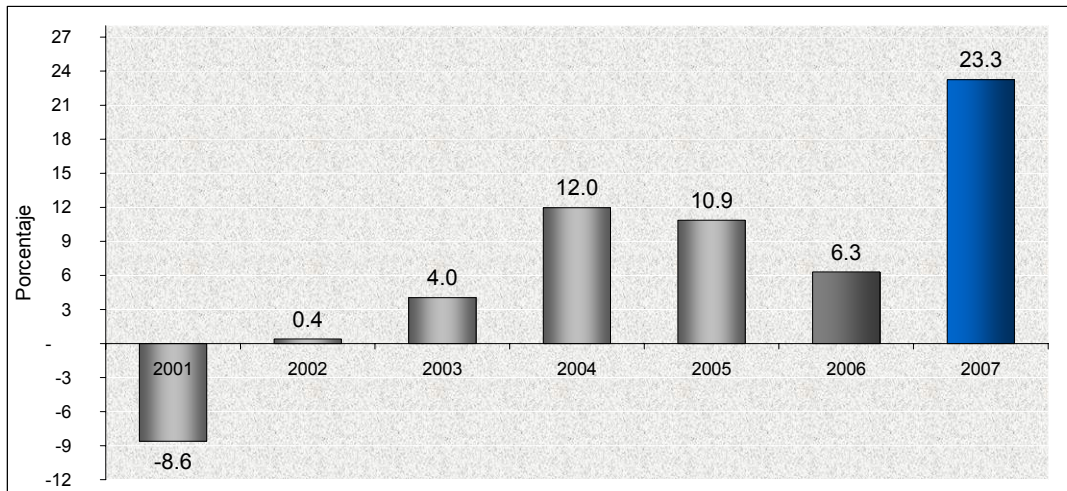
* No incluye pasajeros en transferencia.

Fuente: LAP, CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

23. En cuanto a la composición de los pasajeros (PAX), ésta ha variado en los últimos años. Así, antes de efectuarse la concesión del AIJCH la relación PAX internacionales/nacionales fue de 0,87 durante el año 1999. En el año 2000, la relación fue de 1 y, desde entonces el aumento de PAX internacionales produjo el incremento de la tasa hasta llegar a 1,23 durante el 2005. Sin embargo, durante el 2006 y 2007, el acelerado crecimiento de PAX nacionales ha determinado la reducción de la tasa hasta 1,14 y 1,06; respectivamente.

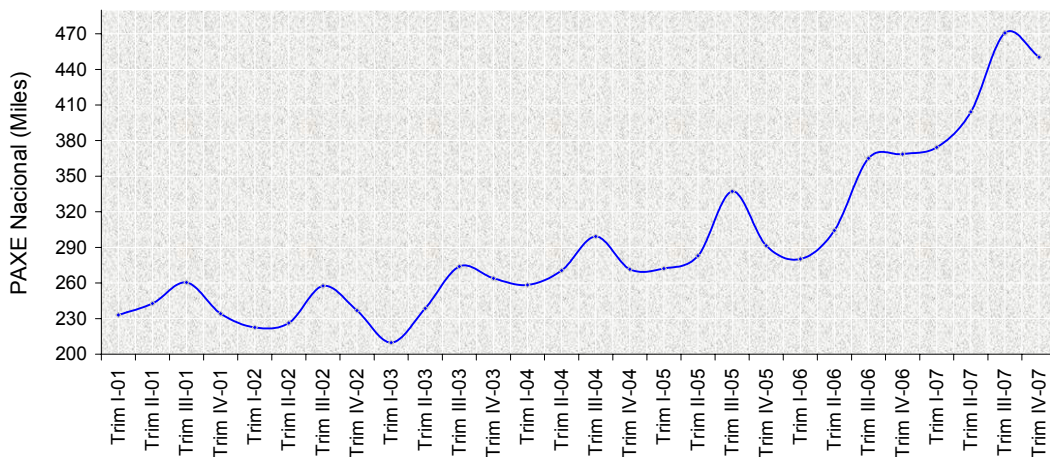
Gráfico 2 : Tasa de Crecimiento Anual de Pasajeros del AIJCH (en porcentaje)



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

24. Con relación a la estacionalidad del flujo de pasajeros embarcados (PAXE) a lo largo del año, se observa que el mayor tráfico nacional e internacional se registra en el tercer trimestre. Este comportamiento estacional se ha mantenido a lo largo de los años analizados. Asimismo, durante el 2007 se ha notado una mayor tendencia de crecimiento para el caso del tráfico nacional, en comparación con la tendencia -menos pronunciada- del 2006. Cabe señalar que los pasajeros de llegada registraron una tendencia similar.

Gráfico 3 : PAXE en Vuelos Nacionales en el AIJCH (miles de pasajeros)

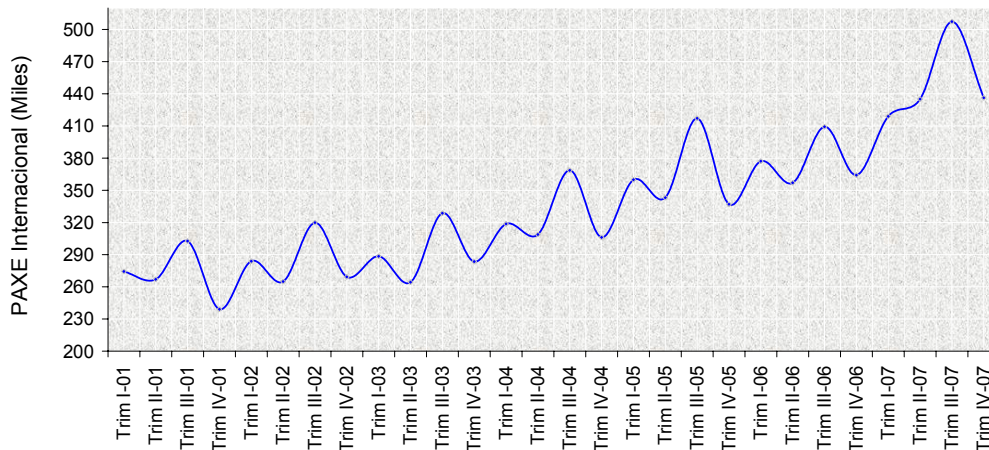


Fuente: LAP, CORPAC y ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

25. El aumento registrado en el total de pasajeros embarcados en vuelos nacionales durante el cuarto trimestre de 2007 fue de 22,2% respecto a lo registrado en similar trimestre del año anterior. Por su parte, los pasajeros internacionales embarcados registraron un incremento de 19,8% en el mismo período.

26. Durante el 2007, el turismo internacional (medido como pasajeros de llegada) experimentó un crecimiento de 6,1% con relación a lo registrado en 2006⁸. En el caso de Sudamérica, ello se tradujo en un aumento de 8,1% en el total de pasajeros de llegada.

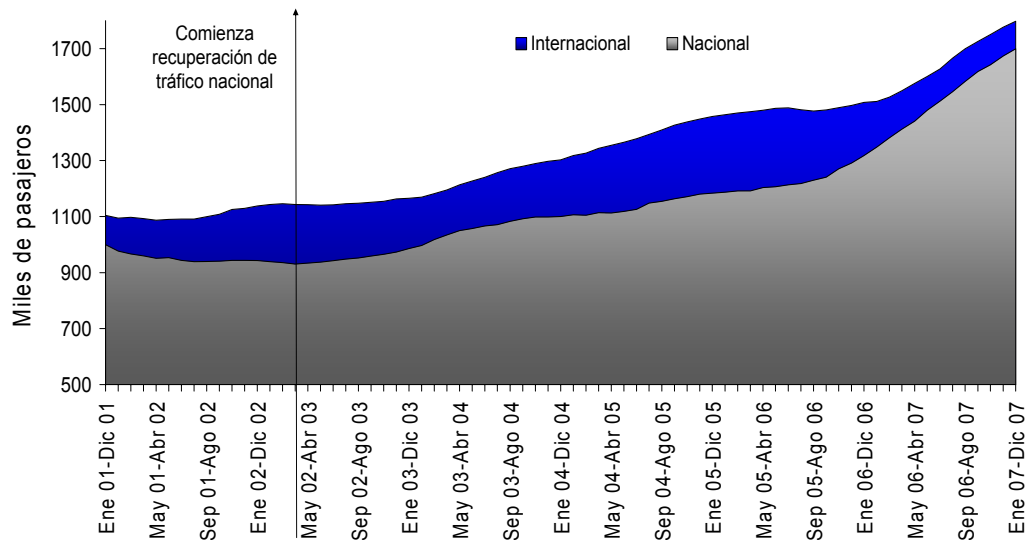
Gráfico 4 : PAXE en Vuelos Internacionales en el AIJCH (miles de pasajeros)



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

27. En cuanto a los pasajeros embarcados en el AIJCH, si bien los sucesos ocurridos el 11 de septiembre de 2001 afectaron severamente al flujo comercial aéreo del AIJCH, a partir de mayo de 2002 se observa una paulatina recuperación del sector, sobre todo en el flujo de PAXE internacionales. Cabe señalar que la recuperación del flujo de PAXE nacionales fue más lenta, iniciándose recién en abril de 2003, aunque en el 2007 éste ha mostrado un mayor dinamismo con respecto al 2006.

Gráfico 5 : Acumulado Anual de PAXE en el AIJCH (miles de pasajeros)

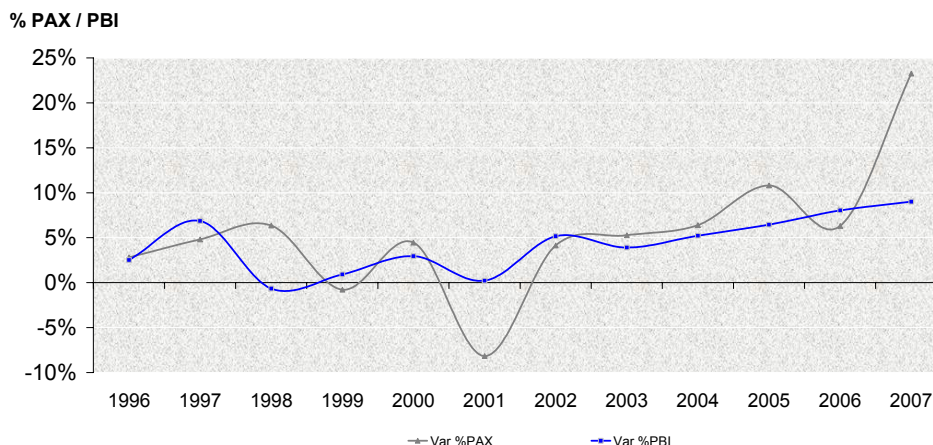


Fuente: LAP, CORPAC y ADP.
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

⁸ Cifras de la Organización Mundial del Turismo (OMT).
En: http://www.unwto.org/facts/eng/pdf/barometer/UNWTO_Barom08_1_en.pdf

28. Asimismo, el transporte de pasajeros también responde estrechamente al crecimiento económico del país. En este caso en particular, se observó que el PBI y el tráfico de pasajeros en el AIJCH mantienen un coeficiente de correlación de 0,56 para el período 1995-2007⁹.

Gráfico 6 : Tasa de Crecimiento de Pasajeros y PBI (en porcentaje)



Fuente: LAP, CORPAC, BCRP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.2.2 Operaciones

29. Se considera como operación el movimiento de una nave que aterriza o despegue de un aeropuerto, con lo que se puede tener operaciones de entrada o de salida, respectivamente. Durante el 2007, el AIJCH concentró el 39% del total de operaciones realizadas en la red de aeropuertos peruana. En particular, concentró el 98,1% del total de operaciones internacionales realizadas, y el 25,2% de las nacionales. Cabe señalar que dichas participaciones se han mantenido relativamente constantes a lo largo de los años analizados.

Cuadro 7 : Participación del AIJCH en las Operaciones de la Red Aeroportuaria (en porcentaje)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nacional	23%	22%	23.6	23.6	24.8	23.3	22.9	23.1	25.2
Internacional	93%	94%	95.1	95.6	96	96.5	97.5	97.9	98.1
TOTAL	31%	31%	34.2	34.6	24.8	34.6	34.7	33.7	39.0

Fuente: LAP, CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

30. En términos absolutos, del total de 258 mil operaciones registradas en la red aeroportuaria nacional, 93 mil se realizaron en el AIJCH¹⁰.

31. En cuanto al movimiento anual de aeronaves, este muestra una tendencia relativamente irregular y no guarda necesariamente relación con el creciente número de PAX o con la evolución favorable del PBI observados. Ello obedece a que las empresas de aviación pueden incrementar la ocupabilidad de sus vuelos o

⁹ Una alta correlación implica un alto grado de relación entre un grupo de variables. El coeficiente de correlación como máximo puede ser igual a 1.

¹⁰ Incluye vuelos militares.

incluso renovar sus flotas, utilizando aviones con mayor capacidad que les permiten transportar mayor cantidad de PAX o carga en un menor número de operaciones. Así, si bien durante los 3 últimos años se han registrado incrementos tanto en el número de operaciones como de PAX, el crecimiento de éstos últimos ha sido mayor.

Cuadro 8 : Operaciones en el AIJCH (miles de operaciones)

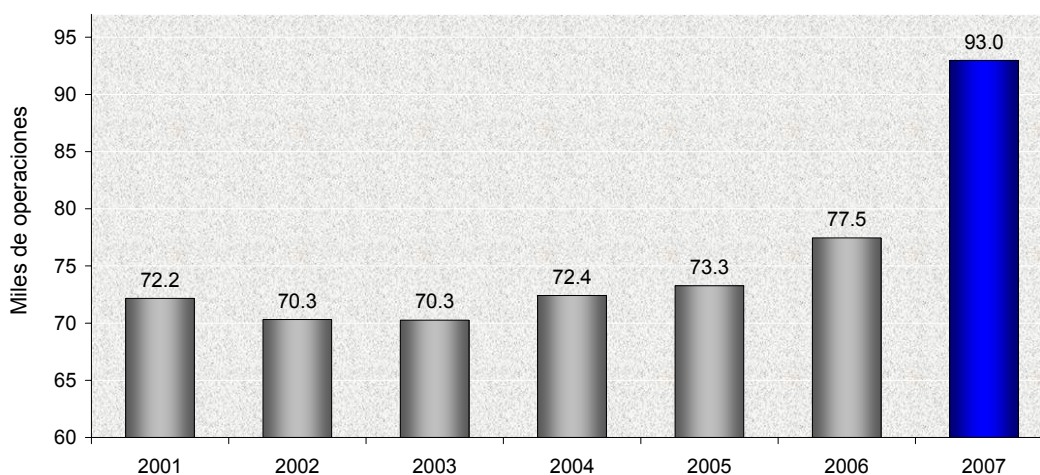
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nacional	42.4	40.6	41.6	41.2	40.6	45.5	53.7
Internacional	29.8	29.6	28.6	31.2	32.7	31.8	39.1
TOTAL	72.2	70.2	70.2	72.4	73.3	77.3	93.0

Fuente: LAP, CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

32. Cabe señalar que para el 2004, se revertió la aparente tendencia decreciente en el número de operaciones nacionales e internacionales, las cuales se incrementaron en 3%, 1% y 4% en el 2004, 2005 y 2006, respectivamente, con relación al año anterior. Durante el año 2007, se ha producido nuevamente un importante incremento del número total de operaciones siendo este del 15,5%, el cual es explicado por el incremento en 8% y 7% de las operaciones nacionales e internacionales, respectivamente.

Gráfico 7 : Operaciones AIJCH y Tasa de Crecimiento Anual (miles de operaciones y porcentaje)



Fuente: LAP, CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.2.3 Carga

33. El AIJCH es un aeropuerto fundamentalmente dedicado al transporte de pasajeros. Sin embargo, durante el 2007, el AIJCH es el principal aeropuerto carguero del país, concentrando el 89,5% del total de carga movilizada (E/S) a través de la red aeroportuaria nacional¹¹. Su participación en el volumen de carga internacional se ha mantenido estable durante el período analizado, mientras que la carga nacional representó el 46,7%.

¹¹ Este dato no toma en cuenta la carga en tránsito.

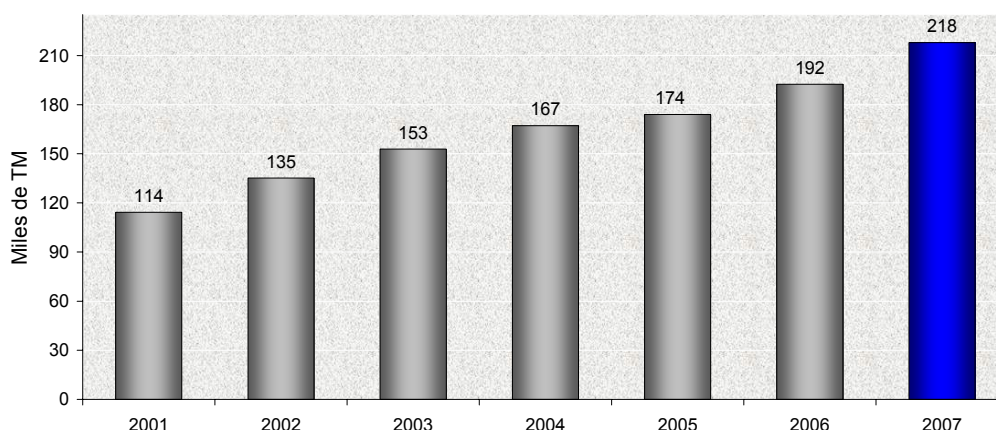
Cuadro 9 : Participación del AIJCH en el Tráfico de Carga de la Red Aeroportuaria (en porcentaje)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nacional	29.7	35.3	43.6	44.7	44.6	45.6	46.7
Internacional	99.3	99.6	99.5	99.2	99.7	99.6	99.9
TOTAL	80.2	83.7	86.6	89.0	88.5	88.6	89.5

Fuente: LAP, CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

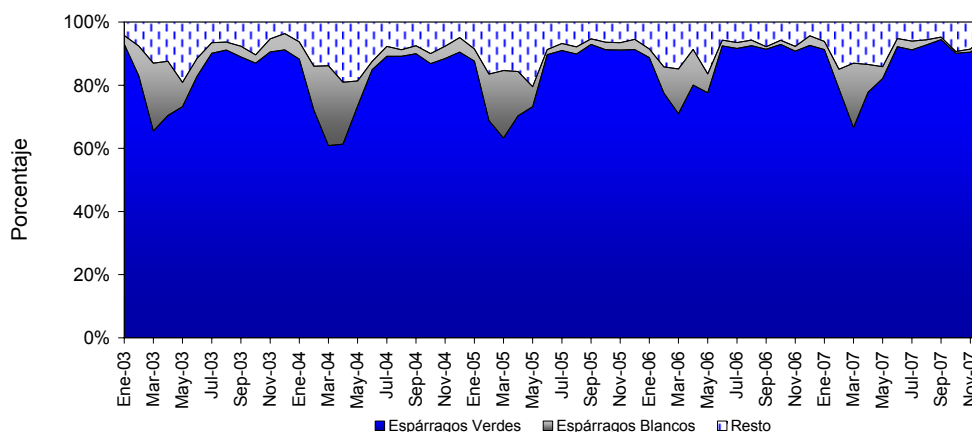
34. Durante el año 2007, el tráfico de carga (E/S) en la red aeroportuaria nacional ascendió a 243,5 mil TM, cifra mayor en 12% al resultado obtenido para el 2006. De dicho volumen, el AIJCH movilizó 217,8 mil TM, de las cuales 195,5 mil TM constituyeron carga internacional.
35. Con relación a la evolución de la carga, ésta ha venido incrementándose desde el año 2000, registrando una tasa de crecimiento promedio anual de 10,8% para el período 2001-2007. Al respecto, la carga nacional ha registrado un crecimiento promedio de 5,4% en dicho período, mientras que la internacional, en promedio se incrementó en 12% para el mismo período.
36. La diferencia en las tasas de crecimiento ha determinado que la relación carga internacional/nacional en el AIJCH cambie de 4,9 en el 2000 a 8,7 en el 2007.

Gráfico 8 : Carga en el AIJCH (en miles de TM)

Fuente: LAP, CORPAC y ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

37. Con relación a la carga internacional exportada por Frío Aéreo, el principal producto fue el espárrago, que representó el 92,5% del total exportado a través del AIJCH. Dichas exportaciones se incrementaron, durante 2007, en 10,3% con relación a 2006. El total de espárrago exportado a través del AIJCH ascendió a 71,3 miles de TM, de los que correspondió el 89,7% a espárrago verde, y el 2,8% restante a espárrago blanco.

Gráfico 9 : Participación de la Carga que Utiliza la Infraestructura de Frío Aéreo (en porcentaje)

Fuente: Frío Aéreo

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

38. Cabe mencionar, que el 28 de mayo del 2007, LAP otorgó a la Asociación Civil Frío Aéreo la buena pro para la construcción y operación de un terminal de carga refrigerada en las instalaciones del AIJCH.

II.3 Indicadores operativos

II.3.1 Ingreso por pasajero y por WLU

39. El ingreso total por pasajero en el AIJCH, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario (excepto los financieros), alcanzó los US\$ 17,34; cifra menor a la alcanzada en 2006 en -1,6%. Esta reducción se debió al fuerte crecimiento de los pasajeros (23%), que superó al crecimiento de los ingresos (21%).
40. Por su parte, los ingresos por WLU¹² fueron de US\$ 13,2 cifra 5,3% mayor a lo registrado en 2006. Cabe señalar que el total de WLUs movilizadas a través del AIJCH se incrementó en 15,2%.

Cuadro 10 : Ingresos por Pasajeros (E/S) y WLU en el AIJCH

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
INGRESOS TOTALES (US\$ MILES) 1/	50,271	64,352	69,740	75,532	89,653	100,008	121,294
PAX TOTAL (MILES) 2/	4,138	4,309	4,536	5,066	5,652	5,676	6,996
WLU (MILES) 3/	5,280	5,676	6,105	6,749	7,391	7,964	9,174
INGRESOS POR PAX	13.20	14.90	15.37	14.91	15.86	17.62	17.34
INGRESOS POR WLU	9.52	11.34	11.42	11.19	12.13	12.56	13.22

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

1/ No incluye ingresos financieros

2/ Incluye pasajeros de tránsito y transferencia

3/ WLU expresadas en número de pasajeros

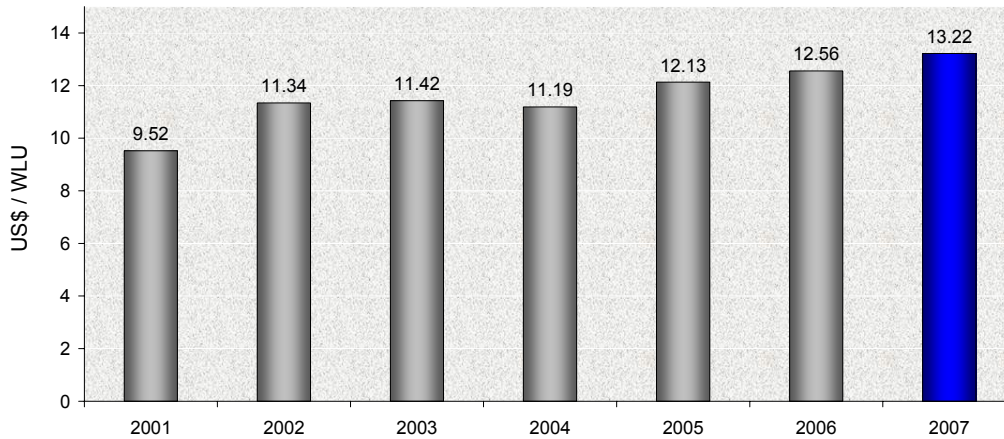
Fuente: Estados Financieros LAP

41. Al comparar el desempeño de la administración del aeropuerto ejecutada por CORPAC antes de la concesión con la de LAP, se puede observar que, mientras los Ingresos/WLU percibidos por CORPAC durante el período 99-2000 se

¹² Weight Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).

redujeron en 3%, LAP ha conseguido un aumento promedio anual de 5,8% para el período 2002-2007.

Gráfico 10 : Ingreso por WLU (en US\$)



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.3.2 Gastos por pasajero y por WLU

42. Los gastos totales por pasajero (sin considerar gastos financieros) ascendieron a US\$ 11,56, cifra 5% menor a la registrada para 2006. Por su parte, el gasto por WLU alcanzó los US\$ 8,82, cifra 1,6% mayor a la alcanzada en 2006. Estas variaciones son atribuibles a los mayores gastos efectuados (+17%) y al mayor tráfico tanto de PAX (+23,3%) como de WLU (+15,2%) durante 2007.
43. Cabe señalar que el gasto por pasajero para el período 99-2000 fue de aproximadamente US\$ 11,8. Si se tiene en cuenta que la retribución al Estado Peruano representó el 46,511% del total de gastos, es notable la mejora de este indicador desde inicios de la concesión.

Cuadro 11 : Gastos por Pasajeros (E/S) Y WLU en el AIJCH

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
GASTOS TOTALES (US\$ MILES) 1/	38,801	41,991	46,357	49,171	59,618	69,103	80,885
PAX TOTAL (MILES) 2/	4,138	4,309	4,536	5,066	5,652	5,676	6,996
WLU (MILES) 3/	5,280	5,676	6,105	6,749	7,391	7,964	9,174
GASTOS POR PAX	9.38	9.74	10.22	9.71	10.55	12.17	11.56
GASTOS POR WLU	7.35	7.40	7.59	7.29	8.07	8.68	8.82

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

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

2/ Incluye pasajeros de tránsito y transferencia

3/ WLU expresadas en número de pasajeros

Fuente: Estados Financieros LAP

II.4 Inversiones realizadas

44. El monto total de inversiones en desarrollo, que incluye el diseño y construcción, presentado por LAP en el plan de inversión de su propuesta técnica para los 30

años de concesión, asciende a US\$ 1 062 millones¹³. De este monto, el 95% corresponde a la construcción y el restante al diseño del programa.

45. Las inversiones realizadas por el Concesionario pueden constituir parte de las mejoras comprometidas en el Contrato de Concesión, una vez que han sido reconocidas como tales por el regulador. Dicho reconocimiento supone la verificación de que la inversión esté de acuerdo con lo ofrecido en la propuesta técnica del Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. De esta manera, cuando los activos se registren como bienes del Estado, deberán cumplir con todas las especificaciones contenidas en las normas pertinentes.
46. El Cuadro N° 12 presenta las inversiones programadas por el Concesionario del AIJCH, y las reconocidas por OSITRAN. La Propuesta Técnica considera los montos presentados por el Concesionario en el concurso de licitación del AIJCH; el Programa de Inversiones – Revisión 5 se refiere al plan de trabajo aprobado por la Gerencia de Supervisión de OSITRAN; las inversiones presentadas para reconocimiento corresponden a los montos presentados por el Concesionario al regulador para que sean reconocidos como inversión en mejoras comprometidas según el Contrato de Concesión; y las inversiones reconocidas por OSITRAN son aquellas que el regulador reconoce como inversión en mejoras estipuladas en el Contrato de Concesión.
47. Durante el 2007, OSITRAN reconoció a LAP US\$ 19,4 millones de inversión, parte de los cuales quedó pendiente de reconocimiento del año 2006. Estas inversiones comprendieron la ejecución de obras relacionadas con el programa de expansión del Aeropuerto.
48. De acuerdo al Cuadro N° 1, referido a los montos mínimos por invertir en mejoras obligatorias en el AIJCH – Período Inicial, LAP debería haber invertido, durante los primeros 4 años de la Concesión, un monto ascendente a US\$ 110 millones. Como se señala en el Cuadro N° 12, el monto reconocido por mejoras, hasta el año 2007, ha sido de US\$ 181,95 millones, lo que indica que ya se ha cumplido la meta de inversión prevista para los primeros cuatro años. Asimismo, a diciembre de 2007, el monto invertido en mejoras obligatorias ascendía al 82% del monto de inversión referencial establecido para el período inicial (US\$ 222 millones).

Cuadro 12 : Inversiones en el AIJCH (millones de US\$)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Acumulado
Propuesta Técnica Anexo 6. Tabla N	11.74	32.31	61.33	23.63	33.49	17.41	23.04	202.94
Programa de Inversiones - Revisión 5	8.43	9.32	36.44	88.33	25.52	29.93	24.69	222.66
Monto Presentado para el Reconocimiento	1.32	10.50	30.11	94.72	23.26	19.95	30.13	210.00
Monto Reconocido de mejoras	0.00	4.24	28.77	84.37	30.86	14.31	19.40	181.95

Nota: No incluye IGV

Fuente: Gerencia de Supervisión-OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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

¹³ Monto calculado por la Gerencia de Supervisión a partir de la Tabla N, Anexo 6 del Contrato de Concesión, luego de deducir el IGV.

Cuadro 13 : Inversiones en el AIJCH durante el Periodo Inicial (millones de US\$)

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

Nota: No incluye IGV

Fuente: Gerencia de Supervisión

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.5 Resultados financieros**II.5.1 Resultados del ejercicio**

50. El AIJCH, como se ha mostrado anteriormente, es el aeropuerto más importante de la Red Aeroportuaria Nacional, concentrando el 59,7% del tráfico total de pasajeros y el 89,5% del tráfico de carga, pese a que la red aeroportuaria regional operada por CORPAC cuenta con 45 aeropuertos.
51. En el Cuadro N° 14 se muestran los ingresos y gastos consolidados de la Red Aeroportuaria. Cabe señalar que se ha descontado de los gastos los pagos por concepto de retribución al Estado, los que son hechos por el Concesionario y son entregados a CORPAC. De la misma forma, se han eliminado las transferencias que LAP realiza a CORPAC, de acuerdo a lo estipulado en el Contrato de Concesión, en las cuentas de ingresos y gastos. De este modo, se analizan los resultados económicos de la Red Aeroportuaria como si ninguna parte de ella hubiese sido concesionada, para hacerlas comparables.
52. Los ingresos de la red aeroportuaria, medidos en dólares, se incrementaron en 18,7% con relación al 2006, correspondiéndole al AIJCH un aumento de 16%. En cuanto a los gastos, estos se incrementaron en 5,4%, correspondiendo al AIJCH un aumento de 3,4%.
53. Como se puede observar, si bien el AIJCH generó el 71,3% de los ingresos, le correspondió sólo el 36,9% de los gastos totales de la red. Cabe señalar que un porcentaje importante de los Ingresos Brutos del AIJCH se destina al pago de retribución (46,511%), y al financiamiento del resto de la red aeroportuaria administrada por CORPAC (50% y 20% de los cobros por servicio de aterrizaje-despegue, y TUUA; respectivamente).

Cuadro 14 : Ingresos y Gastos Consolidados de la Red Aeroportuaria (Sin considerar las transferencias entre empresas ni al Estado)

Miles de S/.	2005		2006			2007			2007 / 2006 %	
	RED	CORPAC	LAP	RED	2006 / 2005 %	CORPAC	ADP	RED		
Ingresos	413,515	121,750	327,032	448,782	8.5%	122,912	30,179	379,524	532,615	18.7%
Gastos	-258,100	-165,514	-99,551	-265,065	2.7%	-152,661	-23,668	-102,943	-279,272	5.4%

Miles de US \$	2005		2006			2007			2007 / 2006 %	
	RED	CORPAC	LAP	RED	2006 / 2005 %	CORPAC	ADP	RED		
Ingresos	125,307	37,180	100,008	137,188	9.5%	39,282	9,645	121,294	170,221	24.1%
Gastos	-78,212	-50,545	-29,923	-80,468	2.9%	-48,790	-7,564	-32,900	-89,254	10.9%

Nota: No se han considerado ingresos ni gastos financieros ni excepcionales

Fuente: LAP – Estados Financieros Auditados, CORPAC - Balances de Comprobación, ADP – Estados Auditados

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

54. En lo que respecta a los principales indicadores financieros del 2007, el margen operativo del concesionario aumentó en 22,4%, como consecuencia del incremento de los ingresos (21,3%), y el incremento de los gastos operativos en

9,9%, respecto de 2006 (la utilidad de operación creció 48,5%). El mayor gasto operativo se debió a los mayores pagos efectuados por la amortización de las mejoras en el Aeropuerto correspondientes a la fase 1 del periodo inicial de expansión (2001-2008), que ascendieron a US\$ 8,4 millones. La entrega de la mayor parte de estas mejoras, en mayo de 2005, trajo como consecuencia el cese de la capitalización de los costos de financiamiento relacionados a la deuda contraída para realizar tales mejoras, registrándose éstos a partir de junio de 2005 como parte de los resultados de operaciones de la empresa. De esta manera, durante el 2007 los gastos financieros crecieron 119,1%. Ello condujo también a una menor utilidad neta, con la consecuente reducción sobre el ratio Utilidad Neta/Ventas.

55. En cuanto a los indicadores de liquidez, estos mostraron una notable mejora debido a que el activo corriente se incrementó en 41,7% y el pasivo corriente se redujo en 19,9%. El mayor nivel de activos corrientes se debió al incremento de caja y bancos, y las cuentas por cobrar comerciales.
56. Asimismo, la capacidad de la empresa para obtener utilidades sobre su patrimonio y activos, se redujo durante el 2007. Ello se debió tanto a la mencionada reducción de la utilidad neta, como al aumento en los activos (+11,9%) y en el patrimonio (+3,5%). Este último se incrementó producto de las mayores utilidades acumuladas.

Cuadro 15 : Ratios Financieros

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Margen operativo	0.15	0.17	0.17	0.18	0.17	0.15	0.18
Utilidad Neta / Ventas	-0.03	0.09	0.12	0.12	0.09	0.06	0.02
Activo Cte / Pasivo Cte	2.34	2.29	0.93	0.78	1.42	1.26	2.24
Prueba Ácida ^{1/}	2.31	2.25	0.65	0.47	1.37	1.19	2.11
Pasivo / Patrimonio	0.53	0.38	0.95	2.09	2.01	2.04	2.29
Utilidad Neta / Patrimonio	0.00	0.16	0.19	0.17	0.14	0.08	0.03
Utilidad Neta / Activos	0.00	0.12	0.10	0.05	0.05	0.03	0.01
Ventas / Activos	1.10	1.30	0.81	0.46	0.49	0.49	0.53
Ventas / Patrimonio	1.68	1.80	1.58	1.42	1.46	1.49	1.75
Activos / Patrimonio	1.53	1.38	1.95	3.09	3.01	3.04	3.29

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

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

Fuente: LAP - Estados Financieros Auditados

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

57. En cuanto a los ingresos percibidos por LAP, estos se pueden clasificar en dos rubros: de un lado, están los ingresos originados en la provisión de servicios aeroportuarios, mediante los cobros por TUUA, aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves, rampa, entre otros. Por otro lado, se encuentran los ingresos comerciales, provenientes de arrendamientos y concesiones de locales. Los primeros se incrementaron en 18,7%, mientras que los segundos lo hicieron en 31,8%, respecto del 2006. Cabe señalar que los ingresos totales, descontando las transferencias realizadas a CORPAC, se incrementaron en 22,5% relación a lo registrado el 2006.
58. Al analizar la composición de los ingresos del concesionario, se puede apreciar que el 79,9% proviene de la provisión de servicios aeroportuarios, siendo la TUUA la principal fuente de recaudación. Cabe señalar que el servicio de TUUA comprende aquellos servicios prestados al pasajero por el uso del terminal aeroportuario; es decir, los servicios de salvamento y extinción de incendios, seguridad, circuito cerrado de televisión, transporte y entrega de equipaje, transporte de pasajeros del terminal al avión, información, sala de pasajeros en

tránsito, iluminación, salas de embarque, de chequeo de pasajeros y equipaje y de espera¹⁴. Los ingresos por cobro de TUA se incrementaron en 21,9% y representaron el 44,9% del total de ingresos aeroportuarios.

59. Otra fuente importante de ingresos corresponde a los cargos por aterrizaje y despegue, los que representan el 15,8% de los ingresos totales. La comisión por venta de combustible, que corresponde al cargo de acceso cobrado al operador de la planta de almacenamiento de combustible del aeropuerto por hacer uso de dichas instalaciones, también representa una importante fracción de los ingresos (9,5%). Dicho cargo es cobrado por galón de combustible vendido.
60. Cabe destacar que desde enero del 2005, iniciaron su funcionamiento los Puentes de Abordaje del aeropuerto. Durante el año 2007, los ingresos por este concepto mostraron un incremento de 14,8%, y significaron el 1,2% del monto total percibido.

Cuadro 16 : Composición de los Ingresos de LAP* (miles de US\$)

	2005	Composición	2006	Composición	2007	Composición
Aeroportuarios	73,844	82.4%	81,617	81.6%	96,892	79.9%
TUA Nacional e Internacional	39,470	44.0%	44,650	44.6%	54,431	44.9%
Aterrizaje y Despegue	16,180	18.0%	17,392	17.4%	19,195	15.8%
Comisión por venta de combustible	9,395	10.5%	9,747	9.7%	11,557	9.5%
Carga	3,186	3.6%	3,682	3.7%	4,321	3.6%
Rampa	2,597	2.9%	2,641	2.6%	3,218	2.7%
Estacionamiento de Aeronaves	1,184	1.3%	2,209	2.2%	2,603	2.1%
Puentes de abordaje de pasajeros	1,832	0.0%	1,296	1.3%	1,488	1.2%
Inspecciones de Equipaje	-	-	-	-	79	0.1%
						0.0%
Ingresos Comerciales	14,756	16.5%	17,193	17.2%	22,657	18.7%
Arrendamiento de locales comerciales	5,836	6.5%	6,582	6.6%	8,899	7.3%
Ingresos por Concesiones	6,500	7.3%	7,272	7.3%	9,568	7.9%
<i>Duty Free</i>	3,694	4.1%	4,110	4.1%	5,314	4.4%
<i>Transporte terrestre de pasajeros</i>	438	0.5%	1,618	1.6%	2,270	1.9%
<i>Catering</i>	1,052	1.2%	1,070	1.1%	559	0.5%
<i>Comidas y bebidas</i>	1,316	1.5%	474	0.5%	1,425	1.2%
Estacionamiento vehicular	2,083	2.3%	2,381	2.4%	3,087	2.5%
Otros	337	0.4%	958	1.0%	1,103	0.9%
Otros Ingresos	1,053	1.2%	1,198	1.2%	1,745	1.4%
Total	89,653	100.0%	100,008	100.0%	121,294	100.0%

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

Fuente: Estados Financieros Auditados LAP – 2007, Balances de Comprobación LAP – 2007

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

II.5.2 Transacciones con empresas vinculadas

61. La siguiente tabla presenta las transacciones, generadas o devengadas, con empresas vinculadas; las transacciones efectivas consideran los desembolsos monetarios realizados por la compañía con relación a dichas transacciones.
62. Como se aprecia en el Cuadro N° 17, durante el año 2007 el 100% de las transacciones comerciales que LAP realizó con empresas vinculadas fueron hechas con Fraport (no se realizaron transacciones con Bechtel). Estas operaciones incluyeron un contrato de operación y mantenimiento con Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, mediante el cual este operador provee a LAP

¹⁴ Contrato de concesión, anexo 3.

de servicios tecnológicos y servicios de gerencia, por un monto de US\$ 1,65 millones.

Cuadro 17 : Transacciones con Empresas Vinculadas (millones de US\$)

Concepto	TOTAL	FRAPORT*	BECHTEL**
Capital Social	30.00	17.18	12.83
Aporte efectivo	30.00	17.18	12.83
Transacciones con vinculadas	1.65	1.65	0.00
Operación y mantenimiento	1.65	1.65	0.00
Consultoría y asesoría financiera	0.00	0.00	0.00
Transacción efectiva	1.38	1.38	0.00
Cuentas por pagar a vinculadas	0.26	0.26	0.00
Transacciones vinculadas/Ingresos de LAP (2007)			
Transacciones efectivas/Ingresos LAP (2007)	1.4%	1.4%	0.0%
[Transacciones vinculadas/Ingresos LAP] (2002 - 2007)			25.1%

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

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

Fuente: Estados Auditados LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

63. Las cuentas por pagar ascendieron a US\$ 0,26 millones, de los cuales correspondieron US\$ 0,12 millones a Fraport Perú S.A.C., y los US\$ 0,14 restantes a Air-Transport IT Services, Inc.

II.6 Transferencias al Sector Público

64. Durante el año 2007, el Concesionario transfirió a OSITRAN US\$ 47,3 millones por concepto de retribución al Estado, de los cuales US\$ 946 mil fueron entregados a PROINVERSION y el resto al MTC. Asimismo, LAP entregó a OSITRAN US\$ 1 204 mil por concepto de aporte por regulación, tal como se aprecia en el cuadro siguiente:

Cuadro 18 : Transferencias al Estado* (miles de US\$)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Retribución al Estado	12,870	24,378	26,559	28,506	34,362	38,751	47,311
PROINVERSION	257	488	531	570	687	775	946
FONAFE	12,613	12,148	--	--	--	--	--
MTC		11,743	26,028	27,936	33,675	37,976	46,365
Aporte por Regulación ^{1/}	446	643	692	774	912	994	1,204
TOTAL PAGADO AL ESTADO	13,316	25,021	27,251	29,280	35,274	39,745	48,515

* Montos Devengados

Fuente: FONAFE, Estados Auditados LAP – 2007

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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

65. Asimismo, el monto devengado por la transferencia que el Concesionario debe hacer a CORPAC, en cumplimiento a lo establecido en el Contrato de Colaboración Empresarial y Atribuciones de Obligaciones y Responsabilidades firmado entre el Concesionario y CORPAC, fue de US\$ 18,75 millones. Cabe señalar que este monto corresponde al 50% de los ingresos recibidos por las operaciones de aterrizaje y despegue (A/D), y el 20% de los ingresos percibidos por la tasa internacional de uso de aeropuerto (TUUA internacional).

III REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL AIJCH

III.1 Regulación de las tarifas

66. Si bien el contrato de concesión incluye un régimen de tarifas máximas, el Concesionario puede establecer descuentos sobre la tarifa general cobrada, de acuerdo a su política comercial, la cual debe ser conocimiento público. En este caso, los descuentos deberán ser aplicados de manera objetiva, transparente y no discriminatoria.
67. Las tarifas de TUUA, A/D y estacionamiento de aeronaves, durante el periodo inicial¹⁵, se ajustan automáticamente según un cronograma estipulado en el Contrato de Concesión. Por ello, la función reguladora del organismo supervisor con relación a estos servicios durante el mencionado período se limita a supervisar que el Concesionario establezca sus tarifas en un nivel igual o inferior al máximo establecido en el Contrato. Cabe señalar que, a partir del noveno año de concesión, el reajuste tarifario de estos servicios se hará de acuerdo a la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos menos un factor de productividad que será calculado por OSITRAN.
68. Asimismo, mediante la Resolución N° 060-2006-CD-OSITRAN del 19 de octubre de 2006, se estableció, para el periodo entre el 1 de enero y el 31 de diciembre del 2007, el cargo por uso de las instalaciones para carga aérea en US\$ 0,0192 por kilogramo, sin incluir IGV. Dicho cargo se ajusta anualmente, previa aprobación de OSITRAN. Cabe mencionar, que mediante Resolución N° 057-2007-CD-OSITRAN, se estableció el mencionado cargo en US\$ 0,0197 por kilogramo de carga, para el periodo comprendido entre el 01 de enero y el 31 de diciembre de 2008.
69. Por otro lado, en enero de 2005, el AIJCH empezó a prestar el servicio de Puentes de Embarque de pasajeros (mangas), a una tarifa provisional máxima de US\$ 74,31 por hora por Puente de Embarque, sin incluir IGV. Sin embargo, dicha tarifa provisional fue modificada en junio del 2005, cuando se aprobó la tarifa definitiva. Posteriormente, en setiembre de 2005, la tarifa definitiva fue modificada, tras resolverse los recursos de reconsideración interpuestos por los usuarios y el concesionario. Así, la tarifa máxima quedó finalmente fijada, mediante Resolución N° 053-2005-CD-OSITRAN, en US\$ 66,91 por los primeros 45 minutos o fracción y US\$ 22,29 para cada período de 15 min. o fracción adicional¹⁶. Estas tarifas podrían ser reevaluadas por el OSITRAN después de diciembre de 2006.
70. Así, el 31 de enero de 2007, mediante Resolución N° 009-2007-CD-OSITRAN, se inició el procedimiento de revisión tarifaria solicitado por LAP respecto de las tarifas de puentes de embarque (mangas). En ese sentido, mediante Resolución N° 038-2007-CD-OSITRAN, se publicó para comentarios el Proyecto de Resolución de revisión tarifaria que proponía una tarifa de US\$ 66,76 por los primeros 45 minutos o fracción y US\$ 22,26 para cada período de 15 minutos o fracción adicional. A diciembre de 2007, el OSITRAN venía evaluando los comentarios remitidos por la partes interesadas.

¹⁵ Durante los primeros ocho (8) años.

¹⁶ La tarifa provisional fue fijada mediante Resolución N° 060-2004-CD/OSITRAN, de diciembre del 2004, en tanto se culminaba el proceso de fijación tarifaria. Este proceso culminó en junio del 2005 cuando, mediante Resolución N° 029-2005-CD-OSITRAN, se fijo una tarifa máxima de US\$ 68.00 por los primeros 45 minutos o fracción y US\$ 22.66 por cada período de 15 min. o fracción adicional. Sin embargo, tanto las líneas aéreas como LAP interpusieron recursos de reconsideración contra dicha tarifa. Luego de ser revisados, dichos recursos de reconsideración fueron declarados fundados en parte, aprobándose una nueva tarifa de US\$ 66.91 por los primeros 45 minutos o fracción y US\$ 22.29 para c/período de 15 min. o fracción adicional mediante Resolución N° 053-2005-CD-OSITRAN del 05 de setiembre del 2005.

71. Cabe mencionar, que las nuevas tarifas máximas de puentes de embarque (mangas) a ser aprobadas tendrán vigencia hasta el 31 de diciembre del 2008, debido a que en adelante dichas tarifas serán revisadas mediante la aplicación del mecanismo RPI – X, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.

Cuadro 19 : Tarifas Reguladas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez* (incluye tributos de Ley)

Servicios	Unidad de Cobro	Tarifa máxima (regulada)*
Tarifas Contractuales		
Aterrizaje y Despegue	Por TM según categoría	
A/D Internacional (incluye 90 minutos de estacionamiento) (según peso máximo de despegue)	Hasta 10 Más de 10 hasta 35 Más de 35 hasta 70 Más de 70 hasta 100 Más de 100	\$40.46 \$5.59 \$6.81 \$7.15 \$7.33
A/D Nacional (incluye 90 minutos de estacionamiento) (según peso máximo de despegue)	Hasta 10 Más de 10 hasta 35 Más de 35 hasta 70 Más de 70 hasta 100 Más de 100	\$16.18 \$2.24 \$2.73 \$2.87 \$2.93
	Por TM según categoría 15 % de recargo a la tarifa máxima diurna	
	Internacional	
A/D Nocturno/Nocturno Nocturno de 18.00 horas a 6.00 horas (según peso máximo de despegue)	Hasta 10 Más de 10 hasta 45 Más de 45 hasta 70 Más de 70 hasta 100 Más de 100	\$46.53 \$6.43 \$7.83 \$8.22 \$8.43
	Nacional	
	Hasta 10 Más de 10 hasta 45 Más de 45 hasta 70 Más de 70 hasta 100 Más de 100 Primeras 4 horas Por hora Estacionamiento nocturno	\$18.61 \$2.58 \$3.14 \$3.30 \$3.37 10% de A/D 2.5% de A/D 15% + sobre las tarifas diurnas
Estacionamiento de naves ⁽¹⁾		
Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA)		
TUUA Internacional	Por pasajero embarcado en vuelo internacional	\$30.25
TUUA Nacional	Por pasajero embarcado en vuelo nacional	\$6.05
Tarifas fijadas por OSITRAN		
Tarifa por cargo de abastecimiento de combustible	Por Galón	\$0.1161
Uso de instalaciones por servicio de carga	Por kilo con destino/origen hacia almacenes externos	\$0.0228
Puentes de Embarque de Pasajeros	Por los primeros 45 minutos Cada 15 minutos adicionales o fracción	\$79.62 \$26.53
Alquiler de oficinas operativas **	Por m2 / mes	\$16.98
Alquiler de mostradores (Counters Check-in) **	Por hora	\$1.21
Alquiler depósitos para almacenar equipaje rezagado **	Por m2 / mes	\$3.53
Alquiler de oficinas, talleres y almacenes para mantenimiento preventivo de naves **	Por m2 / mes	\$5.40 / \$3.38 / \$3.24
Playa de estacionamiento Vehicular		
Playa Eventuales vehículos con altura menor o igual a 2.20 mts	Hora o fracción	S/. 3.50
Playa Eventuales vehículos con mayor a 2.20 mts	Hora o fracción	S/. 14.50
Guardiana	Día o fracción	S/. 17.50
Abonados vehículos con altura menor o igual a 2.20 mts***	Mes	S/. 297.50
Abonados vehículos con altura mayor 2.20 mts***	mes	S/. 1,100.75

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

* Tarifas máximas vigentes y efectivamente cobradas durante el año 2007

** Tarifas máximas fijadas mediante Mandatos de Acceso.

*** Tarifas efectivas

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

72. Finalmente, existen otros servicios cuyos precios no son fijados por el regulador, pues corresponden a servicios que se encuentran en competencia o a servicios no esenciales¹⁷ (comerciales o complementarios). Ejemplos de éstos son el alquiler de locales comerciales y la publicidad, entre otros. Sin embargo, estos servicios representaron durante el 2007 el 18,7% de los ingresos percibidos por el concesionario.

III.2 Otros Servicios regulados

73. Otro ámbito regulado por OSITRAN es el acceso al uso de infraestructura en manos del Concesionario. Dicho uso se da por parte de un usuario intermedio, que brinda un servicio integrante de la cadena de servicios que permite el transporte de pasajeros y carga de un punto a otro. Así, OSITRAN vela porque los usuarios intermedios de la infraestructura puedan hacer uso de esta, bajo condiciones similares a las que se daría si hubiera competencia en la provisión de la misma.

74. Mediante Resolución N° 020-2006-CD-OSITRAN, modificada por Resolución N° 031-2006-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura del AIJCH presentado por LAP, donde se especifica la definición de servicios esenciales, cuáles de estos servicios enfrentan restricciones de disponibilidad de uso y cuáles requieren la suscripción de un Contrato de Acceso.

75. Por otro lado, en agosto se aprobaron las modificaciones al Contrato Tipo de Acceso a las Oficinas Operativas para Aerolíneas en el AIJCH, mediante Resolución N° 011-2006-CD-OSITRAN y Resolución N° 047-2006-CD-OSITRAN. El objetivo de un Contrato Tipo es minimizar los riesgos vinculados a prácticas discriminatorias, eliminando barreras de ingreso no justificadas, en este caso, a una facilidad esencial.

76. Bajo estas premisas, mediante Resolución N° 017-2007-CD-OSITRAN, modificada por Resolución N° 050-2007-CD-OSITRAN, se emitió Mandato de Acceso a LAP en favor de los usuarios intermedios (las Aerolíneas), para la utilización del AIJCH con el fin de que éstas puedan prestar el Servicio de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (alquiler de oficinas operativas) en el AIJCH. El cargo de acceso mensual por el alquiler de oficinas operativas en el AIJCH, fue fijado en US\$ 14,27 por m² para el 2007, US\$ 21,41 por m² para el 2008 y US\$ 32,11 por m² para el 2009.

77. Asimismo, mediante Resolución N° 020-2007-CD-OSITRAN, modificada por Resolución N° 036-2007-CD-OSITRAN y Resolución N° 054-2007-CD-OSITRAN, se emitió Mandato de Acceso a LAP en favor de los usuarios intermedios (las Aerolíneas), a efectos que éstos puedan brindar el servicio de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Counters de Check-In) en el AIJCH. En ese sentido, el cargo de acceso por el servicio de alquiler de mostradores y equipamiento para prestar el servicio de check-in en el AIJCH, fue fijado en US\$ 1,02 por hora para el 2007 y US\$ 1,21 por hora para el 2008 y 2009.

78. Mediante Resolución N° 021-2007-CD-OSITRAN, modificada por Resolución N° 041-2007-CD-OSITRAN, se emitió Mandato de Acceso a LAP en favor de los usuarios intermedios (las Aerolíneas), a efectos de que éstos puedan brindar el servicio de Almacenaje de Equipaje Rezagado en el AIJCH. En ese sentido, el cargo de acceso mensual por el servicio de alquiler de depósitos para almacenar equipaje rezagado en el AIJCH, para el periodo 2007-2008, fue fijado en US\$ 2,97

¹⁷ Los servicios esenciales son aquellos indispensables para completar la cadena de transporte de carga y pasajeros de un punto a otro.

por m2. Éste se reajustará anualmente, entre el 2009 y el 2011, de acuerdo a la variación del índice de precios al consumidor de Estados Unidos.

79. Mediante Resolución N° 022-2007-CD-OSITRAN, modificada por Resolución N° 042-2007-CD-OSITRAN, se emitió Mandato de Acceso a LAP en favor de los usuarios intermedios (las Aerolíneas), a efectos que éstos puedan brindar el servicio de Mantenimiento Preventivo de Aeronaves en hangarés y otras áreas del AIJCH. En ese sentido, el cargo de acceso mensual por el servicio de alquiler de oficinas, talleres y almacenes para realizar los trabajos de mantenimiento preventivo de aeronaves en el AIJCH, fue fijado en US\$ 4,54 por m2, US\$ 2,84 por m2 y US\$ 2,72 por m2, respectivamente. La vigencia de los presentes cargos es hasta el 31 de diciembre de 2009.
80. Respecto al cargo por almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció dicho cargo en US\$ 0,09 por galón, hasta el cuarto año de vigencia de la concesión. A partir de entonces, OSITRAN debía efectuar el ajuste de dicho cargo cada 3 años. Así, mediante Resolución N° 010-2005-CD-OSITRAN, del 17 de febrero de 2005, se fijó en US\$ 0,0976 por galón dicho cargo, para el período 2005-2007.
81. Por otro lado, en mayo del 2004, mediante Resolución N° 026-2004-CD-OSITRAN, se determinó el cargo de acceso para prestar el servicio de rampa a terceros en el AIJCH para el período 2004-2011.

Cuadro 20 : Cargos Fijos de Acceso para los Operadores de Rampa (US\$ por operación)

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

Fuente: Gerencia de Regulación.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

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

Cuadro 21 : Cargos de Acceso por Uso de Infraestructura para la Prestación de Autoservicios de Rampa en el AIJCH para el 2007 (US\$ por operación)

Categoría	Rango (PMD)	Cargo
Tarifa 1	hasta 5.68	6.55
Tarifa 2	> 5.68 hasta 8.7	13.04
Tarifa 3	> 8.7 hasta 33	35.86
Tarifa 4	> 33 hasta 51	59.75
Tarifa 5	> 51 hasta 56	65.19
Tarifa 6	> 56 hasta 78	93.43
Tarifa 7	> 78 hasta 152	174.92
Tarifa 8	> 152 hasta 188	228.15
Tarifa 9	> 188 hasta 287	347.66
Tarifa 10	> 287	467.16

Fuente: Gerencia de Regulación

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

III.3 Comparación de costos aeroportuarios

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

Cuadro 22 : Tarifa por Servicio de Aterrizaje / Despegue y 2 Horas de Estacionamiento para Vuelos Internacionales en Horario Normal (US\$ totales)

PAIS	AEROPUERTO	A-320	B-767-300
Ecuador (2)	Quito	756.9	1991.6
Ecuador (2)	Guayaquil	756.9	1991.6
Uruguay(2)	Punta del Este	583.0	748.0
Venezuela (1)	Caracas	539.0	1309.0
Bolivia (2)	La Paz	514.4	1065.9
Bolivia (2)	Santa Cruz	514.4	1065.9
Perú (3)	Lima - AIJCH	509.0	1267.1
Uruguay(2)	Montevideo	484.8	660.0
Colombia (2)	Cartagena	468.4	642.5
Brasil (2)	Rio de Janeiro	435.8	1058.4
Brasil (2)	Sao paulo	435.8	1058.4
Argentina	Buenos Aires - Pistarini (Ezeiza)	428.1	1494.1
Mexico	Tijuana	380.4	923.9
Colombia (1)	Bogotá	379.3	1021.2
Mexico	México	335.5	816.3
EEUU	Miami	329.3	799.8
Mexico	Monterrey	323.4	785.4
Chile (1)	Santiago de Chile - A.M.Benítez	317.2	877.0
Panama (3)	Panama	211.8	533.0
Aruba (1)	Reina Beatriz	211.0	512.4
Costa Rica(3)	San José	177.1	491.8
Rep Dominicana (4)	Santo Domingo	147.7	358.7
Paraguay (2)	Asuncion	77.0	187.0
Promedio		405.06	941.69

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

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

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

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

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

Fuente: LAP e IATA, Airport and Air Navigation Charges Manual, mayo 2008.

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

84. Como se puede apreciar, las tarifas cobradas en el Perú se encuentran por encima del promedio de la muestra de aeropuertos de la región con costos de US\$ 509 y US\$ 1 267 para el A-320 y B-767-300, respectivamente. En el primer caso, el costo máximo de la muestra asciende a US\$ 756.91 (correspondiente al aeropuerto de Guayaquil y Quito) y la más baja a US\$ 77 (correspondiente al Aeropuerto de Asunción). En el segundo caso, el costo máximo por aterrizaje y despegue asciende a US\$ 1 991,55 y el más bajo a US\$ 187 (ambos correspondientes a los aeropuertos arriba mencionados).
85. Respecto a la Tarifa Unificada por Uso de Aeropuerto (TUUA) aplicable a pasajeros internacionales, se observa que la tarifa cobrada por el AIJCH se encuentra por debajo del promedio de la muestra de países de la región. En efecto, la tarifa de US\$ 25,42 (sin incluir IGV) cobrada en el AIJCh, se encuentra por debajo de los US\$ 53,49 que se cobran en Caracas y por encima de los US\$ 12,50 que se cobran en el Aeropuerto de Tijuana - México. Cabe señalar que en la tabla se ha consignado la tarifa cobrada por la salida de los pasajeros internacionales de estos aeropuertos incluidos en pasajes de una sola vía.

Cuadro 23 : TUUA Internacional (US\$ por pasajero)

País	Ciudad	Aeropuerto	Tarifa
Venezuela (***)	Caracas	CSC	53.49
Colombia	Cartagena	CTG	50.00
Brasil	Rio de Janeiro	GIG	36.00
Brasil	Sao paulo	GRU	36.00
Colombia	Bogotá	BOG	33.00
Ecuador	Quito	UIO	30.04
Chile	Santiago de Chile - A.M.Benítez	SCL	30.00
Costa Rica	San José	SJO	26.00
Ecuador	Guayaquil	GYE	26.00
Perú	Lima - AIJCH	LIM	25.42
Bolivia	La Paz	LPB	25.00
Bolivia	Santa Cruz	VVI	25.00
Paraguay	Asuncion	ASU	25.00
Uruguay	Montevideo	MVD	25.00
Aruba	Reina Beatriz	AUA	23.00
Mexico	Monterrey	MTY	21.07
Uruguay	Punta del Este	PDP	20.00
Panama	Panama	PTY	20.00
EEUU(*)	Miami	MIA	19.90
Argentina	Buenos Aires - Pistarini (Ezeiza)	EZE	18.00
Mexico	México	MEX	15.61
Rep Dominicana (**)	Santo Domingo	SDQ	13.75
Mexico	Tijuana	TIJ	12.50
Promedio			26.51

(*) Se considera solamente el *Air Transportation Tax (Int'l)* y el *Passenger Facility Charge*.

(**) Se considera solamente el *Air Authority Fee*.

(***) Se considera únicamente la tasa aeroportuaria internacional.

Fuente: IATA, Airport and Air Navigation Charges Manual, mayo 2008

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

86. Por otro lado, la tarifa por el Uso de Puentes de Embarque quedó establecida, desde el año 2005, en US\$ 66,91 por los primeros 45 minutos y US\$ 22,29 por cada quince minutos adicionales. El Cuadro N° 24 muestra una comparación de cargos por una hora de uso de dicho servicio en función de la misma muestra de aeropuertos de la región y que prestan el servicio de puentes de embarque. La comparación muestra que la tarifa por hora aplicada en el Perú se encuentra por debajo de los US\$ 105,41 que se cobra en México, DF o de los US\$ 100 que se

cobra en los aeropuertos de Argentina y Venezuela; y por encima de lo cobrado en Aeropuertos como el de Monterrey, México y el de Bogotá, Colombia.

Cuadro 24 : Tarifas por una Hora de Uso de Puentes de Abordaje para Vuelos Internacionales en Horario Normal (US\$ por hora)

Pais	Aeropuerto	Costo
Mexico	México	US\$ 105.41
Venezuela	Caracas	US\$ 100.00
Argentina	Buenos Aires - Pistarini (Ezeiza)	US\$ 100.00
Perú	Lima - AIJCH	US\$ 89.20
Colombia	Bogotá	US\$ 84.00
Bolivia	La Paz	US\$ 60.00
Bolivia	Santa Cruz	US\$ 60.00
Mexico	Tijuana	US\$ 44.23
EEUU	Miami	US\$ 35.00
Chile	Santiago de Chile - A.M.Benítez	US\$ 34.54
Rep Dominicana	Santo Domingo	US\$ 24.61
Mexico	Monterrey	US\$ 23.05
Promedio		US\$ 63.34

Fuente: LAP e IATA, Airport and Air Navigation Charges Manual, Mayo 2008
Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

87. Finalmente, se ha medido la evolución del costo de atender a una nave en vuelo internacional, desde el momento en que llega al AIJCH hasta el momento en que sale de él¹⁸. Se ha considerado dentro del *Turn Around* de la nave los servicios aeroportuarios de SNAR por 500 KM volados en vuelo internacional, el servicio de A/D, los servicios de Estacionamiento y Uso de Puentes de Embarque por 2 horas, y el cargo por almacenamiento y abastecimiento de combustible¹⁹.
88. Dichos costos han sido estimados para naves de tipo A320 y B767-300. Los resultados se presentan en el cuadro siguiente, donde se observa que los principales componentes del costo son Aterrizaje y Despegue y el cargo por combustible. En el caso del A320, el gasto por A/D representa alrededor del 36,7%, mientras que el cargo por combustible representa el 31,7%. En lo referente al B767-300, el componente de mayor importancia está dado por el cargo por combustible, que representa el 47,4% del total de los costos de servicios a la nave, mientras que el segundo componente del gasto en importancia es el A/D, con un 35,7% de participación.

Cuadro 25 : Evolución del Costo de los Servicios Aeroportuarios del Turn Around de una Nave en Vuelo Internacional (US\$)

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

(1) Incluye 90 Minutos de Estacionamiento

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

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

¹⁸ Este indicador se conoce como el *turn around* de una nave.

¹⁹ Se asume que el tanque de combustible se carga al 75% de su capacidad.

III.4 Contabilidad Regulatoria en los servicios regulados

89. La contabilidad regulatoria proporciona una serie de principios y directrices que el Concesionario del AIJCH debe aplicar en la asignación de sus ingresos y gastos a los servicios que ofrece, para preservar la no-discriminación, la neutralidad y la ausencia de subsidios cruzados. Asimismo, la contabilidad regulatoria proporciona información sobre la estructura de asignación de costos del Concesionario, lo cual sirve al regulador para la determinación de las tarifas.
90. En este sentido, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 013-2001-CD-OSITRAN de junio del 2001 se aprobó la primera versión del Manual de Contabilidad Regulatoria (MCR) para su obligatoria implementación por el Concesionario del AIJCH. Dicho manual sufrió una primera modificación en noviembre del mismo año, y en septiembre del 2003 se aprobó una tercera versión, la cual tiene vigencia hasta el 31 de diciembre del 2007. No obstante, mediante Resolución N° 061-2007-CD-OSITRAN, se aprobó una nueva versión del MCR, el cual entrará en vigencia a partir del 01 de enero del 2008.

IV CONCLUSIONES

De la evaluación del desempeño de la concesión del AIJCH durante el año 2007, se desprenden las siguientes conclusiones:

1. El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) se mantiene como el principal aeropuerto del país en términos de pasajeros movilizados, carga transportada e ingresos percibidos. En el último año concentró el 59,7% del tráfico total de pasajeros de la red aeroportuaria nacional, el 89,8% del mercado de carga aérea y el 71,3% de los ingresos.
2. Desde el inicio de la concesión, el Concesionario invirtió US\$ 181,95 millones (inversiones reconocidas), de los cuales US\$ 19,40 han sido invertidos durante el año 2007.
3. Los ingresos generados por LAP, sin tener en cuenta los ingresos financieros ni excepcionales, fueron 21,3% mayores a los obtenidos en el 2006. Por su parte, los gastos (operativos y generales) se elevaron en 9,9%, debido al mayor gasto en amortización de las mejoras en el aeropuerto, llevadas a cabo desde el año 2006.
4. En cuanto a los indicadores financieros, el margen operativo y la utilidad neta sobre ventas se incrementaron con relación a 2006, debido a los mayores gastos de amortización y financieros, y los mayores ingresos. Ello condujo a que la capacidad de la empresa para obtener utilidades sobre su patrimonio y activos se redujera.
5. Con respecto a la composición de ingresos del concesionario, estos se siguen sustentando fundamentalmente en el cobro del TUUA Internacional (44,9%), servicio de Aterrizaje y Despegue (15,8%), y la comisión por venta de combustible (9,5%).
6. El monto de retribución que el concesionario debió pagar al Estado durante el 2006 ascendió a US\$ 47,3 millones. Adicionalmente, el Concesionario transfirió a CORPAC el 50% de los ingresos recibidos por las operaciones de aterrizaje y despegue (A/D), y el 20% de los ingresos percibidos por la tasa internacional de uso de aeropuerto (TUUA internacional); ascendiendo ambos pagos a US\$ 18,7 millones.