



2014

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



Gerencia de Regulación



Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	3
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN.....	5
II. HECHOS DE IMPORTANCIA	8
III. SERVICIOS PRESTADOS.....	9
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	10
IV.1. Movimiento aeroportuario	10
IV.2. Tráfico de aeronaves	10
IV.3. Tráfico de pasajeros	12
IV.4. Tráfico de carga	14
V. REGULACIÓN TARIFARIA	16
VI. DESEMPEÑO COMERCIAL	18
VII. INVERSIONES	21
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	23
IX. APORTE POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN.....	27
ANEXO 1 Esquema de cofinanciamiento	29
ANEXO 2 Ficha del Contrato de Concesión	30
ANEXO 3 Resumen de Adendas al Contrato de Concesión	34



Cuadros

Cuadro N° 1	Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	5
Cuadro N° 2	Clasificación de los Aeropuertos Concesionados a ADP.....	7
Cuadro N° 3	Servicios aeroportuarios prestados en el primer grupo de aeropuertos de provincia	9
Cuadro N° 4	Participación del tráfico de aeronaves, carga y pasajeros de ADP en la red aeroportuaria nacional, 2014	10
Cuadro N° 5	Variación anual de operaciones por aeropuerto según tipo de vuelo, 2013-2014.....	11
Cuadro N° 6	Variación anual del tráfico de pasajeros por aeropuerto según tipo de vuelo, 2013-2014	14
Cuadro N° 7	Variación anual del tráfico de carga por aeropuerto según tipo de vuelo, 2013-2014	15
Cuadro N° 8	Tarifas máximas y cargos de acceso en el Primer Grupo de Aeropuertos De Provincia, 2014.....	17
Cuadro N° 9	Tarifa por hora extra, 2014.....	17
Cuadro N° 10	Obras y equipamiento, 2014	21
Cuadro N° 11	Variación anual de los ingresos por servicios y cofinanciamiento, 2013-2014.....	23
Cuadro N° 12	Estado de Resultados, 2013-2014	25
Cuadro N° 13	Estado de Situación Financiera, al 31 de diciembre de 2013 y 2014	26
Cuadro N° 14	Ratios financieros	26

Gráficos

Gráfico N° 1	Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.....	Error!
Bookmark not defined.		
Gráfico N° 2	Estructura del tráfico de naves por aeropuerto, 2014	12
Gráfico N° 3	Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	12
Gráfico N° 4	Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, 2014	13
Gráfico N° 5	Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.....	14
Gráfico N° 6	Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, 2014.....	155
Gráfico N° 7	Evolución de ingresos no regulados	18
Gráfico N° 8	Detalle de los rubros de negocio dentro de los ingresos no regulados	19
Gráfico N° 9	Indicadores comerciales de ADP	19
Gráfico N° 10	Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2007-2014	22
Gráfico N° 11	Estructura de los ingresos por servicios de ADP, 2014.....	24
Gráfico N° 12	Aporte por regulación y supervisión, 2007-2014	27



INFORME DE DESEMPEÑO 2014

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



Resumen Ejecutivo

El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Aeropuertos del Perú S.A. suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, por un plazo de 25 años. Tal como se observa en el siguiente cuadro, la Concesión es cofinanciada por parte del Estado Peruano, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Aeropuertos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	GBH Investments S.A.: 69,23% Talma Servicios Aeroportuarios S.A.: 30,77%
Tipo de Concesión	Cofinanciamiento bajo modalidad de Ingreso Mínimo Garantizado
Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Compromiso de Inversión	USD 108,165 millones (inc. IGV)*
Inversión acumulada al 2014	USD 81,564 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de diciembre de 2006
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	7

(*) Se ha adicionado el monto del Proyecto de Modernización del Aeropuerto de Pisco (USD 54,628 millones).

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el esquema de financiamiento, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, las Garantías a favor de cada una de las partes, y el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados. Asimismo, entre 2008 y 2011, se han suscrito siete (7) Adendas al Contrato de Concesión: las cuatro primeras fueron celebradas el 2008; la quinta, en 2009; la sexta, en 2010; y la séptima en 2011. Cabe señalar que las Adendas 1, 2 y 4 corresponden a la entrega al Concesionario de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, respectivamente.

En el año 2014, ADP registró una evolución bastante dinámica en lo relativo al número de pasajeros, carga y número de operaciones registradas. Así, el total de pasajeros del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia fue de 4,42 millones, lo cual equivale a 10,2% pasajeros adicionales a los atendidos el año 2013. Asimismo, es destacable que todos los aeropuertos, a excepción de Pisco, hayan registrado un mayor tráfico de pasajeros en vuelos nacionales que el 2013. En particular, los aeropuertos de Iquitos y Piura se mantienen como los aeropuertos que han transportado el mayor flujo de pasajeros, concentrando, en conjunto, el 40,7% del tráfico total de pasajeros. Cabe señalar que si bien los



pasajeros de vuelos internacionales también se incrementaron en 29,2%, estos representaron únicamente el 0,4% del tráfico total.

La carga movilizada por el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante el año 2014 fue de 20 972 toneladas, volumen 2,6% mayor que el movilizado en el 2013. De manera similar a lo observado en el tráfico de pasajeros, la carga también correspondió casi en su totalidad al tránsito nacional (99,8%). El aeropuerto de Iquitos es el que ha movilizado el mayor volumen de carga en el 2014, contribuyendo con el 61% del volumen total, seguido por el aeropuerto de Pucallpa con 13%.

Asimismo, en el 2014 se registraron 113 mil movimientos de aeronaves, cifra superior en 13,6% a la registrada el año anterior. De este total, 67,6 mil movimientos correspondieron a tráfico comercial, siendo los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa y Tarapoto los que registraron el mayor flujo de aeronaves, concentrando entre los tres terminales el 52,8% de los vuelos comerciales de 2014.

La prestación de los servicios aeroportuarios se encuentra sujeta a regulación tarifaria, por lo que el Concesionario deberá cobrar las Tarifas Máximas establecidas en el Contrato de Concesión, las cuales son reajustadas anualmente por inflación. De otro lado, los servicios no aeroportuarios como playa de estacionamiento, publicidad, alquiler de espacios para *retail* y otros, no se encuentran regulados, pudiendo el Concesionario establecer libremente sus precios. Con relación a ello, cabe mencionar que los ingresos no regulados han presentado un crecimiento sostenido desde el inicio de sus operaciones, y en particular, en el 2014 se incrementaron en 4,3% con relación al año anterior.

Durante el año 2014, las inversiones ejecutadas por ADP y reconocidas por OSITRAN alcanzaron un total de USD 17,721 millones, con lo cual la inversión acumulada al 31 de diciembre de dicho año, sumó USD 81,56 millones (incluido IGV), lo que equivale el 75% del compromiso de inversión total asumido por el Concesionario en el periodo de 25 años de duración del Contrato.

Los ingresos percibidos por ADP provienen de la prestación de servicios (aeroportuarios y no aeroportuarios); así como del cofinanciamiento que recibe de parte del Estado Peruano. En el 2014 los ingresos por servicios alcanzaron la suma de S/. 53,8 millones, de los cuales el 73% correspondió a servicios aeroportuarios. Esta última fuente de ingresos registró un crecimiento de 17,1% en relación con lo obtenido el año anterior, debido principalmente a la recaudación por TUUA, producto del mayor tráfico de pasajeros. En tanto, los ingresos por cofinanciamiento sumaron cerca de S/. 10,2 millones, monto 15,4% menor que el de 2013.

El crecimiento de los ingresos por servicios aeroportuarios y no aeroportuarios, sumado a los menores gastos administrativos y de ventas en los que incurrió el Concesionario, le permitieron alcanzar una utilidad neta de S/. 9,8 millones. Dicho resultado del ejercicio explica que durante el 2014 los ratios financieros reflejen un mejor desempeño, así los ratios de rentabilidad evidencian que los activos, el patrimonio, así como el capital invertido han obtenido un rendimiento superior al del año anterior. En el caso de los ratios de liquidez, aunque han presentado una ligera reducción, los niveles alcanzados en el 2014 reflejan que el Concesionario cuenta con la capacidad para asumir sus compromisos de corto plazo. Finalmente, el ratio de endeudamiento creció notablemente, alcanzando el nivel más alto registrado desde el inicio de las operaciones, denotando un alto nivel de financiamiento con capital ajeno.



INFORME DE DESEMPEÑO 2014

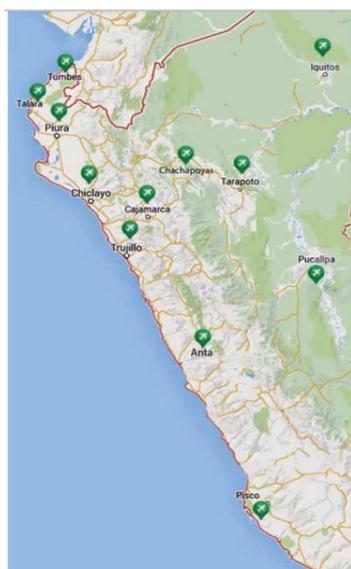
PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



I. Principales características de la Concesión

1. El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano, y la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o ADP) celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia (en adelante, el Contrato de Concesión), por un plazo de 25 años.
2. El Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia está conformado por 12 aeropuertos, ubicados en las provincias norte y centro del Perú (ver Ilustración N° 1). En diciembre de 2006, a la firma del contrato, se entregaron 9 aeropuertos; y, los tres aeropuertos restantes, conocidos como aeropuertos adicionales, fueron entregados de acuerdo al plazo establecido en el Contrato de Concesión, mediante la suscripción de tres adendas. El siguiente cuadro muestra el detalle de los aeropuertos concesionados con su respectiva ubicación y fecha de entrega.

Ilustración N° 1
MAPA DE UBICACIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



Cuadro N° 1			
PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA			
	AEROPUERTO	DEPARTAMENTO	FECHA DE ENTREGA
1	Anta - Huaraz	Ancash	11/12/2006
2	Cajamarca	Cajamarca	11/12/2006
3	Chachapoyas	Amazonas	12/12/2006
4	Iquitos	Loreto	13/12/2006
5	Pucallpa	Ucayali	14/12/2006
6	Talara	Piura	15/12/2006
7	Tarapoto	San Martín	16/12/2006
8	Trujillo	La Libertad	17/12/2006
9	Tumbes	Tumbes	18/12/2006
10	Piura	Piura	05/02/2008
11	Pisco	Ica	06/03/2008
12	Chiclayo	Lambayeque	24/11/2008

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios

3. Los aeropuertos concesionados se encuentran clasificados en cuatro grupos, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado durante el último año. Dicha clasificación es utilizada para establecer niveles de servicio, esquemas tarifarios, inversiones, entre otros aspectos, de manera homogénea en cada grupo. El siguiente cuadro muestra la clasificación de los doce aeropuertos concesionados, basada en el tráfico de pasajeros registrado en el año 2013.



Cuadro N° 2
CLASIFICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS CONCESIONADOS A ADP

GRUPO I (> 500 mil)	GRUPO II (250 - 500 mil)	GRUPO III (100 - 250 mil)	GRUPO IV (< 100 mil)
Iquitos	Pucallpa		Talara
Piura	Cajamarca	Tumbes	Anta - Huaraz
Tarapoto	Trujillo		Chachapoyas
	Chiclayo		Pisco

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- La modalidad bajo la cual se otorgó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es cofinanciamiento del Estado¹, bajo la figura de ingreso mínimo garantizado². Mediante este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario, por los siguientes conceptos: Pago por Obras (PAO), Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)³ y un monto adicional como Incentivo a la Generación de Ingresos regulados (IGI), siendo estos dos últimos componentes variables en el tiempo. El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente Informe.
- Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 108,17 millones. Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprende los tres primeros años de la concesión y un período remanente, que comprende los años 4 al 25. Durante el Periodo Inicial se ejecutaron las obras de rápido impacto y equipamiento mínimo, obras de seguridad y actividades de mantenimiento periódico, que se encuentran detalladas en el Anexo 25 del Contrato de Concesión. Durante el Periodo Remanente, se ejecutarán las obras de equipamiento y actividades de mantenimiento periódico, definidas en los Planes Maestro, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto, los cuales serán aprobados por el Concedente, previa opinión del Regulador.
- El Contrato de Concesión establece un esquema de tarifas máximas para los principales servicios aeroportuarios, las cuales deben ser ajustadas de forma anual⁴, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$T_t = 0.5 T_{t-1} \frac{IPC_t}{IPC_{t-1}} + 0.5 T_{t-1} \frac{CPI_t}{CPI_{t-1}}$$

Donde:

T: Tarifa (o cargo de acceso)

IPC: Índice de precios al consumidor publicado por el INEI

CPI: Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América

¹ De conformidad con el literal c) del Artículo 14 del TUO – Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

² Constituye una obligación contractual por parte del Concedente hacia el Concesionario.

³ Cabe precisar que el factor de competencia para la adjudicación de la Concesión fue el menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO).

⁴ El reajuste tarifario entrará en vigencia el 1 de enero de cada año.



II. Hechos de importancia

7. En el mes de octubre del año 2014 se reinauguró el aeropuerto de Talara, mediante el ingreso de la aerolínea LAN que empezó a operar vuelos diarios hacia ese destino. Ello fue posible debido a la mejora en las condiciones de la infraestructura y al incremento del nivel de protección SEI (Salvamento y Extinción de Incendios).

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TALARA



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP)

8. Durante el 2014, el Concesionario culminó con las actualizaciones de los Planes Maestro de Desarrollo de los aeropuertos de Pisco, Tumbes y Tarapoto, los cuales serán presentados para la opinión de OSITRAN.
9. Se presentaron al MTC los Expedientes Técnicos para los proyectos (i) Mejoramiento del Sistema de Pistas, (ii) Prolongación de la pista temporal y Mejoramiento del Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo. Asimismo, se presentó el Expediente Técnico para el mejoramiento del sistema de pistas del Aeropuerto de Piura.

III. Servicios prestados

10. Los servicios brindados por el Concesionario están relacionados a aquellas actividades provenientes de la explotación de la infraestructura aeroportuaria. Cabe señalar que los servicios de aeronavegación no se encuentran incluidos dentro del grupo de actividades a ser prestadas por parte del Concesionario, siendo estos provistos exclusivamente por CORPAC. Los servicios brindados por el Concesionario pueden clasificarse en servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
11. Los servicios aeroportuarios son aquellos que se prestan habitualmente para el transporte de pasajeros y la carga/descarga de aeronaves. En su mayoría, estos se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso debido a que son actividades o unidades de negocios derivados de la explotación de la infraestructura aeroportuaria cuya prestación no se realiza en condiciones de competencia (efectiva o potencial). El siguiente cuadro muestra los servicios aeroportuarios que se prestan en el Primer Grupo de Aeropuertos, así como el tipo de regulación.

Cuadro N° 3 SERVICIOS AEROPORTUARIOS PRESTADOS EN EL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA	
SERVICIO	TIPO DE REGULACIÓN
Utilización del Terminal Aeroportuario	Regulación tarifaria
Aterrizaje / Despegue	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	Regulación tarifaria
Puentes de embarque (mangas) ^{1/}	Regulación tarifaria
Atención a la carga	Regulación tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves ^{2/}	Regulación por acceso
Servicio de rampa	Regulación por acceso
Alquiler de oficinas operativas, comerciales y <i>counters</i>	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves ^{3/}	Regulación por acceso

1/ Actualmente este servicio no se brinda en los aeropuertos. De prestarse, OSITRAN definirá la tarifa.
 2/ Trujillo, Chiclayo, Pisco, Iquitos, Talara y Tarapoto.
 3/ Iquitos y Trujillo.

Fuente: Contrato de Concesión
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

12. Los servicios no aeroportuarios son aquellos servicios adicionales que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria. Entre los servicios no aeroportuarios prestados en los aeropuertos regionales se tiene: el uso de la playa de estacionamiento de vehículos, el alquiler de locales, servicios comerciales y la publicidad dentro de los aeropuertos. Las tarifas cobradas por la prestación de estos servicios son fijadas libremente por la empresa concesionaria.



IV. Evolución del tráfico

IV.1. MOVIMIENTO AEROPORTUARIO

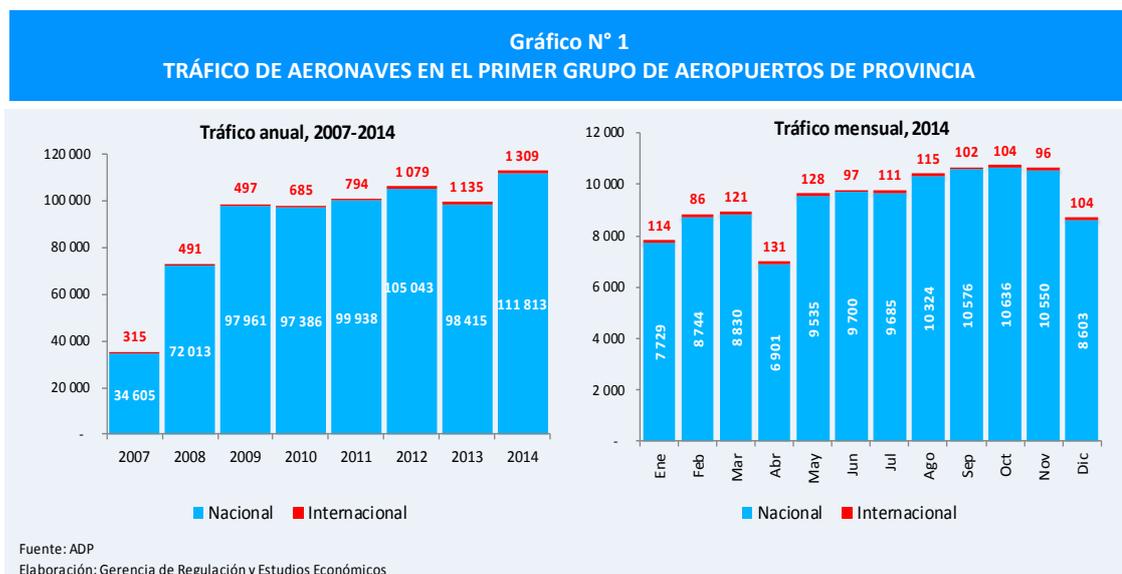
13. El Primer Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando en este rubro una importante participación dentro de toda la Red Aeroportuaria Nacional. Así, en el 2014, concentró el 35,7%, 24,3% y 35,5% del total de operaciones, pasajeros y volumen de carga, respectivamente.

Cuadro N° 4 PARTICIPACIÓN DEL TRÁFICO DE AERONAVES, CARGA Y PASAJEROS DE ADP EN LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL, 2014						
	OPERACIONES		PASAJEROS*		CARGA	
	Cantidad	Participación	Cantidad	Participación	Toneladas	Participación
Vuelos Nacionales						
ADP	111 813	35,5%	4 402 107	24,3%	20 924	35,5%
Red Aeroportuaria	315 379	100,0%	18 111 361	100,0%	58 951	100,0%
Vuelos Internacionales						
ADP	1 309	1,8%	17 067	0,3%	48	0,0%
Red Aeroportuaria	72 101	100,0%	5 893 536	100,0%	272 307	100,0%

(*) No incluye pasajeros en tránsito
Fuente: CORPAC, ADP, Aeropuertos Andinos del Perú (AAP) y Lima Airport Partners (LAP).
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.2. TRÁFICO DE AERONAVES

14. En el 2014, los doce aeropuertos a cargo del Concesionario atendieron más de 113 mil movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando un crecimiento de 13,6% con respecto al año anterior. El resultado alcanzado en 2014, le ha permitido al Concesionario recuperarse de la reducción experimentada el año anterior y retomar la tendencia creciente registrada desde el inicio de sus operaciones. Cabe precisar que los aeropuertos en concesión atienden primordialmente vuelos nacionales (98,8% del total de operaciones), siendo éstos los determinantes del incremento observado en el tráfico de aeronaves en 2014.



15. Asimismo, a lo largo del 2014 se observa que en los meses comprendidos entre agosto y noviembre se atendieron un mayor número de vuelos nacionales. En el caso de los vuelos internacionales, la mayor cantidad de operaciones se registró entre los meses de marzo y mayo.
16. Con relación a la contribución de cada aeropuerto al incremento del tráfico de aeronaves, se observa que el aeropuerto de Talara registró la mayor tasa de crecimiento tanto en vuelos nacionales (119,7%) como en internacionales (172,2%), ello debido a que la culminación del plan de inversiones del Concesionario permitió el reinicio de vuelos comerciales en este terminal aéreo. Asimismo, en términos absolutos, el aeropuerto de Pisco fue el que mostró el mayor incremento de operaciones en vuelos nacionales, al atender 12 706 operaciones adicionales a las registradas el 2013; mientras que en vuelos internacionales, el aeropuerto de Iquitos registró 156 operaciones más que en 2013.

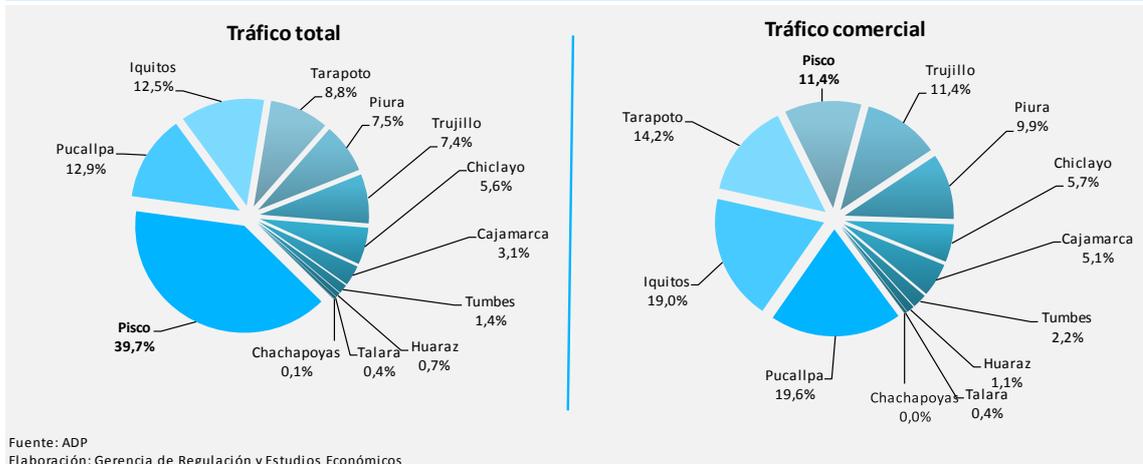
Cuadro N° 5 VARIACIÓN ANUAL DE OPERACIONES POR AEROPUERTO SEGÚN TIPO DE VUELO, 2013-2014						
AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2014	2013	Variación	2014	2013	Variación
Cajamarca	3 467	3 256	6,5%	4	-	
Chachapoyas	84	64	31,3%	-	-	
Huaraz	786	956	-17,8%	-	-	
Iquitos	13 597	12 475	9,0%	534	375	42,4%
Pucallpa	14 561	17 848	-18,4%	28	21	33,3%
Talara	391	178	119,7%	49	18	172,2%
Tarapoto	9 949	8 447	17,8%	4	2	100,0%
Trujillo	8 253	7 836	5,3%	167	196	-14,8%
Tumbes	1 373	1 218	12,7%	171	186	-8,1%
Pisco	44 832	32 229	39,1%	44	48	-8,3%
Chiclayo	6 194	6 231	-0,6%	125	88	42,0%
Piura	8 326	7 677	8,5%	183	201	-9,0%
TOTAL	111 813	98 415	13,6%	1 309	1 135	15,3%

Fuente: ADP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

17. Como en años anteriores, el aeropuerto de Pisco alcanzó el mayor tráfico total de aeronaves, concentrando el 39,7% del total de operaciones registradas por el Primer Grupo de Aeropuertos. Cabe precisar que en 2014, más de las dos terceras partes de los vuelos atendidos en dicho aeropuerto (70%) correspondieron a vuelos de instrucción, siendo su principal usuario la Escuela Peruana de Aviación Civil, el 30% restante está dividido entre vuelos militares y vuelos comerciales. Considerando que los vuelos de instrucción, prácticamente no se efectúan en otros aeropuertos operados por ADP, se ha analizado también la distribución del tráfico considerando únicamente a los vuelos comerciales, apreciándose que los aeropuertos que contribuyeron de manera importante con el tráfico comercial de aeronaves durante el año 2014 fueron los ubicados en Pucallpa, Iquitos y Tarapoto, los cuales en conjunto, concentraron cerca del 52,8% del total de movimientos. En este tipo de vuelos, el aeropuerto de Pisco explica el 11.4% de operaciones, con un total de movimientos similar al Aeropuerto de Trujillo.



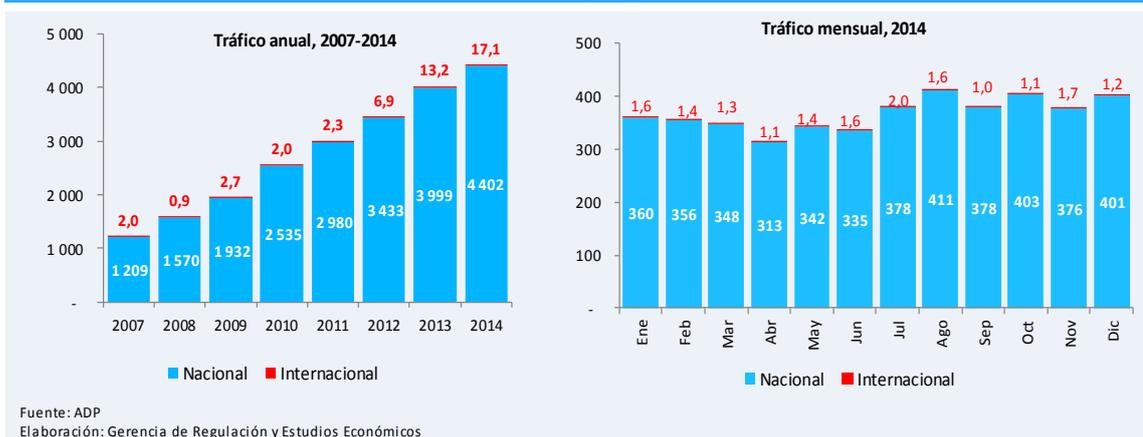
Gráfico N° 2
ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE NAVES POR AEROPUERTO, 2014



IV.3. TRÁFICO DE PASAJEROS

18. Durante el año 2014, el Primer Grupo de Aeropuertos atendió un total de 4,42 millones de pasajeros, registrando un crecimiento de 10,2% respecto del año anterior. De este modo, se mantuvo la tendencia creciente observada en años anteriores, alcanzándose una tasa de crecimiento promedio anual de 18,2% entre 2007 y 2014. Cabe indicar que dicho crecimiento fue impulsado por el flujo de pasajeros en vuelos nacionales, el cual representó más del 99% del tráfico total. Por su parte, el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales también se incrementó durante 2014, al presentar una tasa de crecimiento de 29,2% en relación con 2013; a pesar de lo cual este tipo de tráfico representó solo el 0,4% del tráfico total.

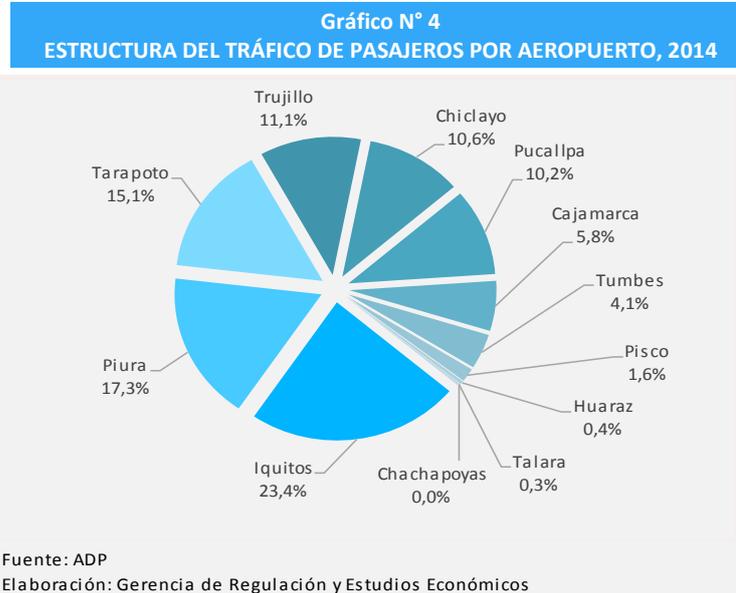
Gráfico N° 3
TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA
(En miles de pasajeros)



19. A lo largo del 2014 se observa un mayor flujo de pasajeros en vuelos nacionales en los meses de agosto, octubre y diciembre, confirmándose así la estacionalidad observada en años anteriores (2012 y 2013) para esos mismos meses. Ello coincide con el periodo de descanso vacacional con el que cuentan diversas instituciones escolares del país, así como con las campañas lanzadas por Promperú para incentivar el turismo interno.
20. A diferencia del tráfico de aeronaves, el tráfico de pasajeros se distribuye de manera más uniforme entre los aeropuertos. Así, el aeropuerto de Iquitos concentró el 23,4% del tráfico



total, seguido por el de Piura, con 17,3%. Le siguen en importancia Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa con participaciones que fluctúan entre 15,1% y 10,2%. En contraste, los aeropuertos de Chachapoyas, Huaraz y Talara registraron los menores niveles de tráfico de pasajeros, cada uno con menos del 1% sobre el tráfico total.



21. En cuanto a la variación del tráfico por aeropuerto en vuelos nacionales, a excepción del terminal de Pisco, todos los aeropuertos atendieron un número de pasajeros superior al del año anterior. Debido al reinicio de vuelos comerciales, el aeropuerto de Talara fue el que registró la mayor tasa de crecimiento, pues el número de pasajeros se incrementó más de 38 veces, pasando de 421 a 16 573 entre 2013 y 2014, en tanto que los aeropuertos de Iquitos y Tarapoto registraron el mayor crecimiento medido en términos absolutos (aproximadamente ciento veinte mil pasajeros adicionales). Por su parte, en vuelos internacionales, el aeropuerto de Pisco fue el que registró la mayor tasa de crecimiento de pasajeros entre 2013 y 2014 (453%), siendo el aeropuerto de Iquitos el que registró un mayor crecimiento medido en número de pasajeros adicionales (más de seis mil).



Cuadro N° 6
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR AEROPUERTO SEGÚN TIPO DE VUELO, 2013-2014

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2014	2013	Variación	2014	2013	Variación
Cajamarca	258 201	252 291	2,3%	41	-	
Chachapoyas	569	387	47,0%	0	-	
Huaraz	12 419	11 335	9,6%	0	-	
Iquitos	1 020 417	897 146	13,7%	14 770	8 499	74%
Pucallpa	469 752	447 826	4,9%	28	10	180%
Talara	16 573	421	3836,6%	34	23	48%
Tarapoto	668 216	548 476	21,8%	7	0	
Trujillo	491 410	443 334	10,8%	774	1 769	-56%
Tumbes	180 578	152 649	18,3%	156	2 235	-93%
Pisco	69 731	85 456	-18,4%	746	135	453%
Chiclayo	450 109	425 985	5,7%	61	89	-31%
Piura	763 908	733 203	4,2%	450	448	0%
TOTAL	4 401 883	3 998 509	10,1%	17 067	13 208	29,2%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.4. TRÁFICO DE CARGA

22. Durante el año 2014, ADP movilizó a través de sus doce aeropuertos en operación un total de 20 972 toneladas de carga, lo que representó un ligero crecimiento de 2,6% en comparación con el volumen alcanzado el año anterior. Casi la totalidad (99,8%) de la carga movilizada durante el 2014, corresponde a vuelos nacionales. Asimismo, los meses correspondientes al último trimestre del año (octubre, noviembre y diciembre) fueron los que registraron una mayor movilización de carga.

Gráfico N° 5
TRÁFICO DE CARGA EN EL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA
(en toneladas)



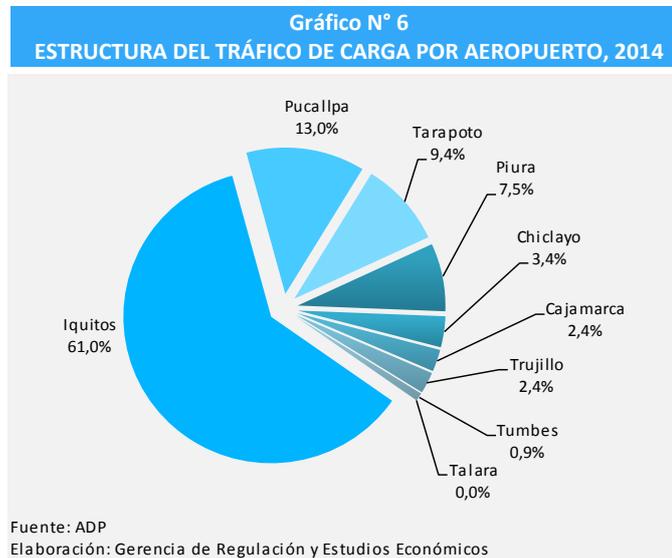
Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

23. El aeropuerto de Iquitos registró la mayor contribución (61%) al volumen total de carga movilizada durante el 2014; seguido por el aeropuerto de Pucallpa, que concentró el 13% del tráfico total. En tanto, los aeropuertos de Tarapoto y Piura representaron el 9,4% y 7,5%,



respectivamente; mientras que los demás aeropuertos contribuyeron cada uno con menos del 4% del volumen total e incluso tres de ellos (Huaraz, Chachapoyas y Pisco) no registraron volumen de carga.



24. En cuanto a la variación anual del tráfico de carga, en general no se observa una variación significativa en el volumen de carga movilizado en 2014 entre aeropuertos, si bien el aeropuerto de Talara registró una reducción de 87,3%, dicho porcentaje representó únicamente una reducción de 10 toneladas. Por su parte, en términos absolutos, el aeropuerto que registró el mayor crecimiento en carga movilizada fue el aeropuerto de Iquitos (445 toneladas adicionales).

Cuadro N° 7
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO SEGÚN TIPO DE VUELO, 2013-2014

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2014	2013	Variación	2014	2013	Variación
Cajamarca	510	499	2,4%	-	-	
Chachapoyas	-	-		-	-	
Huaraz	-	-		-	-	
Iquitos	12 752	12 307	3,6%	47	44	8%
Pucallpa	2 723	2 696	1,0%	1	0,21	287%
Talara	2	12	-87,3%	-	-	
Tarapoto	1 964	1 869	5,1%	-	-	
Trujillo	493	602	-18,1%	-	-	
Tumbes	186	195	-4,4%	-	-	
Pisco	-	-		-	-	
Chiclayo	717	646	11,0%	-	-	
Piura	1 576	1 562	0,9%	-	-	
TOTAL	20 924	20 388	2,6%	48	44	9,6%

Fuente: ADP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



V. Regulación tarifaria

25. De acuerdo a la cláusula 7.7 del Contrato de Concesión, por la prestación de los servicios aeroportuarios o servicios no aeroportuarios por parte del Concesionario, este deberá cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por OSITRAN.
26. De igual manera, dicha cláusula establece que el Concesionario deberá reajustar las tarifas y cargos de acceso al 1° de enero de cada año, en función del Índice de Precios al Consumidor de Perú (IPC) y el Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos de América (CPI, por sus siglas en inglés). Asimismo, OSITRAN podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y características de la demanda.
27. A continuación se muestran las tarifas máximas correspondientes al año 2014. Cabe señalar que en el caso de los servicios a la nave, las tarifas están en función del Peso Máximo de Despegue (PMD).



Cuadro N° 8
TARIFAS MÁXIMAS Y CARGOS DE ACCESO EN EL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA, 2014
(En USD, no inc. IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	PRIMEROS 9 AEROPUERTOS ENTREGADOS				3 AEROPUERTOS RESTANTES		
		Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Piura	Chiclayo	Pisco
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA)								
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,34	3,62	3,52	3,52 #	4,17	3,48	3,40
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	12,06	12,06	12,06	12,06 #	11,60	11,60	11,60
2. Aterrizaje y Despegue Internacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) ¹								
Hasta 10 TM	Por operación	19,268	14,451	9,634	4,817	18,545	13,909	4,636
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	3,577	3,059	2,553	2,047	3,442	2,944	1,970
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	4,335	3,721	3,095	2,409	4,173	3,581	2,318
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	4,564	3,914	3,264	2,613	4,393	3,767	2,515
Más de 106 TM	Por tonelada	4,673	4,010	3,336	2,673	4,497	3,860	2,573
3. Aterrizaje y Despegue Nacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) ²								
Hasta 10 TM	Por operación	9,634	7,226	4,817	2,409	9,272	6,954	2,318
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,083	1,156	1,036	0,807	2,005	1,113	0,777
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,601	1,204	1,084	0,843	2,504	1,159	0,818
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	2,710	1,252	1,132	0,879	2,608	1,205	0,846
Más de 106 TM	Por tonelada	2,782	1,289	1,156	0,903	2,672	1,240	0,869
4. Estacionamiento Internacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)								
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,482	0,361	0,241	0,120	0,464	0,348	0,116
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	0,089	0,077	0,064	0,052	0,086	0,074	0,050
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	0,106	0,093	0,077	0,060	0,104	0,089	0,058
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	0,114	0,098	0,082	0,065	0,110	0,094	0,063
Más de 106 TM	Por TM/hora o fracción	0,117	0,100	0,083	0,067	0,112	0,096	0,065
5. Estacionamiento Nacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)								
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,241	0,181	0,120	0,060	0,232	0,174	0,056
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	0,052	0,029	0,026	0,020	0,050	0,026	0,020
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	0,065	0,030	0,028	0,022	0,063	0,029	0,021
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	0,067	0,031	0,029	0,022	0,065	0,030	0,021
Más de 106 TM	Por TM/hora o fracción	0,070	0,033	0,029	0,023	0,067	0,031	0,022
6. Otros servicios								
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Por galón	0,060	0,60	0,06	0,060	0,06	0,06	0,06
7. Cargo de acceso por el servicio de rampa								
Hasta 10 TM	Por operación	3,011	2,409	2,409	2,409	2,898	2,318	2,316
Más de 10 hasta 35 TM	Por operación	13,849	10,836	12,043	12,043	13,329	10,431	11,591
Más de 35 hasta 70 TM	Por operación	33,117	20,472	25,289	25,289	31,874	19,704	24,340
Más de 70 hasta 105 TM	Por operación	45,762	30,106	43,353	43,353	44,044	28,976	41,726
Más de 106 TM	Por operación	67,438	48,170	74,664	74,664	64,907	46,362	71,861

Nota: Tarifas vigentes del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014.
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 A/D
Fuente: ADP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

28. Adicionalmente, se realiza el cobro de tarifas por el servicio que se brinda a las aeronaves fuera del horario de atención del aeropuerto, de acuerdo con el siguiente cuadro.

Cuadro N° 9 TARIFA POR HORA EXTRA 2014 (En USD, no incluye IGV)		
AEROPUERTO	CON PASAJEROS	SIN PASAJEROS
Anta - Huaraz	22,88	19,27
Chachapoyas	36,13	30,11
Cajamarca	60,21	60,21
Talara	60,21	60,21
Tumbes	64,30	78,28
Tarapoto	64,30	78,28
Trujillo	98,75	95,14
Piura	98,75	95,14
Pucallpa	98,75	95,14
Iquitos	132,47	121,63

Fuente: Tarifario 2014 ADP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VI. Desempeño comercial

VI.1. INGRESOS NO REGULADOS

29. Durante el año 2014, los ingresos no regulados registraron una evolución favorable respecto de los ingresos generados el año anterior, al haberse obtenido un incremento de 4,3% respecto del 2013. Este crecimiento se explica por el mayor dinamismo alcanzado en los rubros *retail*, y alquiler de espacios para operadores y líneas aéreas.
30. Específicamente, en el rubro de *retail* ADP recibió un mayor ingreso de locatarios. Empresas como *Tiendas Michell* abrieron locales comerciales en los aeropuertos de Cajamarca y Chiclayo, asimismo se abrieron nuevas cafeterías en los aeropuertos Chiclayo, Piura y Talara y un módulo del Hotel Casa Andina en el aeropuerto de Trujillo, entre otros.
31. Por su parte, en el rubro *publicidad* se firmó un contrato con la compañía Eye Catcher para la explotación comercial de los Espacios Físicos Publicitarios y Soportes o Elementos Publicitarios ubicados en la red de aeropuertos.



32. El detalle por rubro de negocios que se presenta en el Gráfico N° 08 permite apreciar la evolución de los ingresos no regulados en cada categoría de negocio con respecto al año 2013.



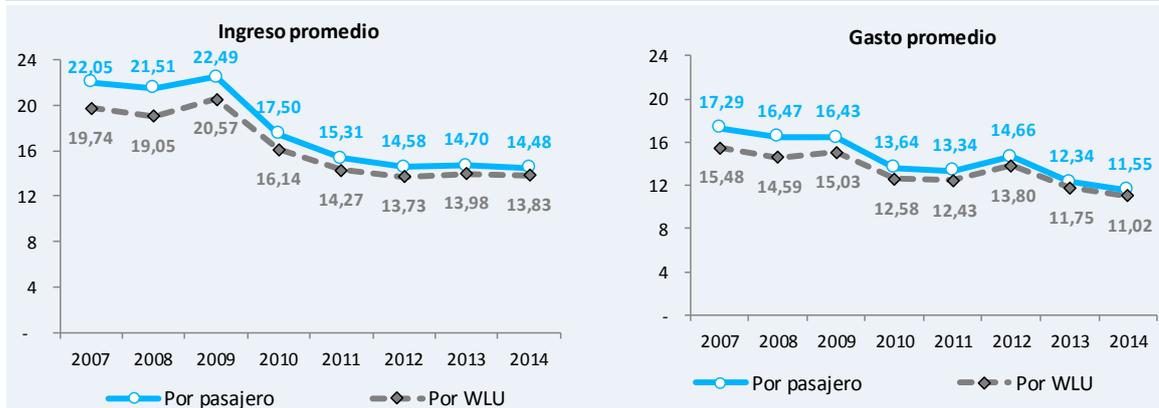
Gráfico N° 8
DETALLE DE LOS RUBROS DE NEGOCIO DENTRO DE LOS INGRESOS NO REGULADOS
 (En miles de USD sin incluir IGV)



VI.2. INDICADORES COMERCIALES

33. Los principales ingresos de ADP provienen de dos fuentes: ingresos por servicios e ingresos por cofinanciamiento. Este último concepto está representado por el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), efectuado por el Concedente.
34. En el 2014, el ingreso promedio por pasajero se ubicó en S/. 14,58, nivel muy similar al registrado los dos años anteriores. De igual forma, los ingresos por WLU⁵ se han mantenido en un nivel muy cercano desde el año 2012, ubicándose en S/. 13,83 durante 2014.

Gráfico N° 9
INDICADORES COMERCIALES DE ADP
 (En nuevos Soles)



Nota: Ingresos sólo por servicios y cofinanciamiento (PAMO). El gasto incluye costo de servicios, gasto de ventas y gasto de administración.
 Fuente: Estados Financieros auditados 2014 - ADP
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁵ Work Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).



35. Contrariamente a lo observado en el caso del ingreso promedio, el costo promedio por pasajero (sin considerar los gastos financieros) mantuvo la tendencia decreciente observada desde el 2007. En efecto, en 2014 el costo promedio por pasajero ascendió a S/. 11,55, monto 6,5% inferior al registrado el año anterior; asimismo, el costo promedio por WLU se redujo en un porcentaje similar (6,2%), al ubicarse en S/. 11,02. Cabe mencionar que dichos resultados se explican por el significativo aumento en el flujo de pasajeros y de carga, el cual excedió el incremento registrado en los costos de servicio y gastos de administración.



VII. Inversiones

36. En el año 2014, las principales inversiones estuvieron concentradas en dos componentes principales (i) Proyecto de modernización del Aeropuerto de Pisco y (ii) Actividades de Mantenimiento Periódico en infraestructura, pavimentos y equipamiento, según lo establecido en el Segundo Programa de Mantenimiento Periódico. Así, se realizaron entre otras las siguientes actividades:

Cuadro N° 10 OBRAS Y EQUIPAMIENTO, 2014	
DESCRIPCIÓN	AEROPUERTO
Construcción de terminal de pasajeros y área complementaria Construcción de terminal de carga Adquisición de equipamiento	Pisco
Mantenimiento periódico y/o señalización horizontal en los pavimentos del lado aire	Todos los aeropuertos
Adquisición de tambores de 55Glns. de Producto TARTEC para los pavimentos del Lado Aire	Chiclayo, Chachapoyas, Pucallpa, Anta, Tarapoto Tumbes y Talara
Mantenimiento periódico de la infraestructura civil	Todos los aeropuertos (excepto Pucallpa)
Mantenimiento periódico a los sistemas de alarma y detección de Incendios	Todos los aeropuertos
Mantenimiento periódico a la máquina de Rayos X	Todos los aeropuertos
Mantenimiento periódico de los pavimentos	Todos los aeropuertos (excepto Pucallpa)
Mantenimiento periódico a los vehículos de salvamento y extinción de incendios	Chachapoyas, Talara, Tarapoto, Pucallpa, Anta, Tumbes, Trujillo, Pucallpa, Chiclayo y Piura
Mantenimiento periódico al pórtico detector de metales	Todos los aeropuertos (excepto Chachapoyas)
Mantenimiento periódico de la barredora motorizada	Iquitos, Tarapoto, Pucallpa, Chiclayo y Piura
Mantenimiento periódico del sistema de transporte de equipaje	Iquitos, Tarapoto, Trujillo, Tumbes y Pucallpa.

Fuente: Plan de Negocios de ADP, 2015

37. Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas como tales por el Regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica presentada por dicha empresa, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. En el año 2014, OSITRAN reconoció inversiones por un total de USD 17,7 millones, con lo cual la inversión acumulada al 31 de diciembre de dicho año alcanzó un total de USD 81,5 millones.



Gráfico N° 10
INVERSIONES RECONOCIDAS POR OSITRAN, 2007-2014
(En miles de USD, inc. IGV)



VIII. Resultados financieros

38. Los ingresos percibidos por ADP provienen de la explotación de los aeropuertos, distinguiéndose la prestación de los servicios (aeroportuarios y no aeroportuarios); así como del cofinanciamiento que recibe de parte del Estado Peruano.
39. En el 2014, el Concesionario obtuvo ingresos por un total de S/. 63,9 millones, siendo la fuente más importante de ellos, la prestación de servicios, representando el 84% de los ingresos alcanzados ese año; mientras que, el restante 16% correspondió a los cofinanciamientos devengados.

Cuadro N° 11 VARIACIÓN ANUAL DE LOS INGRESOS POR SERVICIOS Y COFINANCIAMIENTO, 2013-2014 (En miles de S/.)			
CONCEPTO	2014	2013	VARIACIÓN
Servicios aeroportuarios	39 314	33 567	17,1%
Tarifa Única de Uso Aeroportuario - TUUA	24 574	20 677	18,8%
Aterrizaje y despegue	8 281	7 280	13,8%
Cargos de acceso a instalaciones de rampa y estacionamientos de distribución de combustible	3 042	2 678	13,6%
Servicios en horas extras	1 375	1 285	7,0%
Uso de instalaciones de carga aérea	714	653	9,3%
Arrendamiento de oficinas y counters	833	640	30,2%
Estacionamiento de aeronaves	368	296	24,3%
Arrendamiento de espacio para antenas	19	46	-58,7%
Arrendamiento de espacio para equipos de rampa	93	-	-
Vuelos de acción cívica y escuelas	15	12	25,0%
Servicios no aeroportuarios	14 451	13 302	8,6%
Arrendamiento de locales comerciales	9 810	8 520	15,1%
Estacionamiento de vehículos	3 165	2 828	11,9%
Arrendamiento de oficinas y counters	52	450	-88,4%
Fotochecks	271	344	-21,2%
Ingreso ventas multiproductos	-	151	-
Servicio de base fija de Operaciones - FBO	187	178	5,1%
Ingreso centro de negocios	966	831	16,2%
Cofinanciamiento (PAMO)	10 232	12 090	-15,4%
TOTAL	63 997	58 959	8,5%

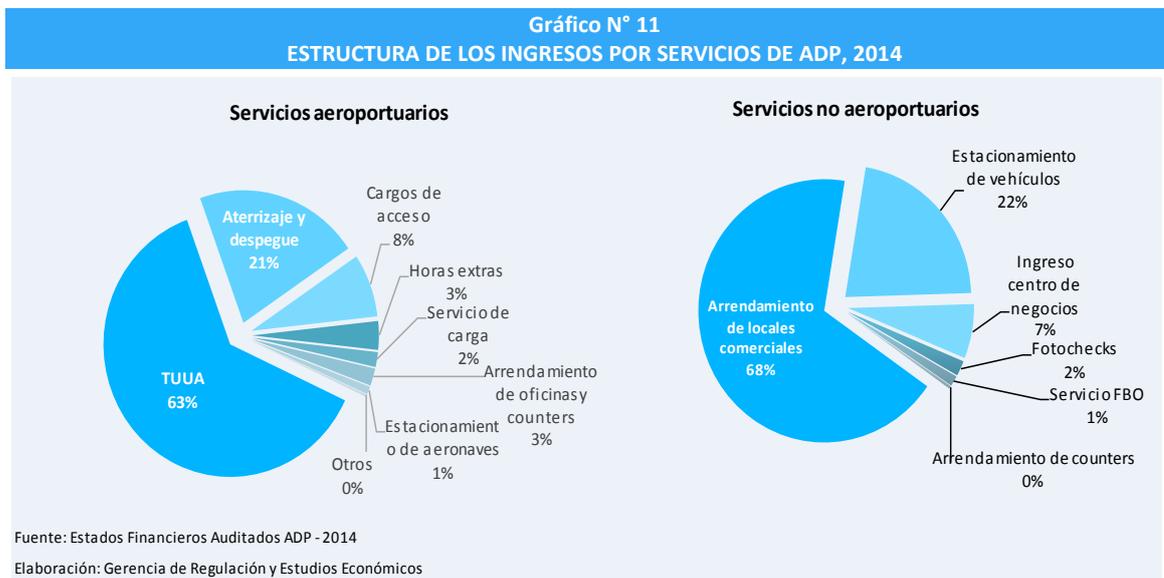
Fuente: Estados Financieros Auditados ADP - 2014
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

40. Los ingresos por servicios aeroportuarios fueron 17,1% mayores que los obtenidos el año anterior. Este resultado estuvo impulsado, principalmente, por el incremento de los ingresos generados por TUUA, producto del mayor tráfico de pasajeros registrado en el 2014 en comparación con el año anterior.
41. En el caso de los ingresos por servicios no aeroportuarios, éstos también se incrementaron aunque en menor magnitud (8,6%) con relación al 2011. El arrendamiento de locales comerciales⁶ contribuyó de manera importante a la recaudación de ADP, representando el 67% de los ingresos por servicios no aeroportuarios. Dichos ingresos corresponden al alquiler de espacios publicitarios, *stands*, entre otros.

⁶ Arrendamiento de locales comerciales corresponde al ingreso registrado por alquiler de espacios publicitarios, alquiler de stands, por otorgar acceso a terceros a las instalaciones de rampa y estaciones de distribución de combustible en los aeropuertos.



42. El siguiente gráfico muestra la estructura de los ingresos provenientes de la prestación de los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios. Dentro de los primeros, las principales fuentes corresponden a servicios sujetos a regulación tarifaria; siendo el ingreso por uso del terminal aeroportuario (TUUA) el principal componente (63% del total); y los ingresos por aterrizaje y despegue ostentan la segunda mayor participación (20%). Por su parte, los ingresos de los servicios sujetos a regulación por acceso figuran en el tercer lugar con una participación de 8%.
43. En tanto, la mayor fuente de ingresos dentro de los servicios no aeroportuarios es el arrendamiento de locales comerciales, el cual representa el 68% de los ingresos de este rubro; le sigue en importancia el ingreso por estacionamiento de vehículos con una participación de 22%.



44. En cuanto a los resultados del ejercicio, en 2014 el Concesionario obtuvo una utilidad bruta ascendente a S/. 32,37 millones, monto 6,5% superior al obtenido el año anterior. Cabe destacar que el menor nivel de gastos de venta y administración en los que incurrió ADP durante el 2014, le permitió a dicha empresa incrementar su utilidad operativa en 48,1% en relación con la utilidad obtenida en 2013. Asimismo, obtuvo una utilidad neta de S/. 9,78 millones al final del 2014, tal como se muestra en el siguiente cuadro:



Cuadro N° 12 ESTADO DE RESULTADOS, 2013-2014 (En miles de S/.)			
	2014	2013	VARIACIÓN
Ingresos por servicios	53 765	46 869	14,7%
Ingresos por cofinanciamiento - PAMO	10 232	12 090	-15,4%
Total ingresos	63 997	58 959	8,5%
Costo de servicios	-31 628	-28 557	10,8%
Utilidad bruta	32 369	30 402	6,5%
Gastos de ventas	-2 704	-3 848	-29,7%
Gastos de administración	-16 693	-17 118	-2,5%
Otros ingresos	4 275	2 634	62,3%
Otros gastos	-415	-701	-40,8%
Utilidad de operación	16 832	11 369	48,1%
Ingresos financieros	13 556	8 929	51,8%
Gastos financieros	-13 241	-9 953	33,0%
Diferencia en cambio, neta	-2 969	886	-435,1%
Utilidad antes de participación e impuesto a la renta	14 178	11 231	26,2%
Impuesto a la renta	-4 403	-3 771	16,8%
Utilidad (pérdida) neta	9 775	7 460	31,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP - 2014
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

45. Por su parte, al analizar el Estado de Situación Financiera de ADP correspondiente al año 2014, se aprecia que el activo corriente se incrementó en 59,4% con respecto a 2013, debido principalmente al incremento en las cuentas por cobrar al MTC (71%) que corresponden en su mayoría a las inversiones reconocidas. En tanto, el activo no corriente también registró un crecimiento en relación con el año anterior, del orden de 45,6%, debido principalmente al crecimiento de la parte no corriente de las cuentas por cobrar al MTC. Cabe señalar que las inversiones reconocidas de corto y largo plazo corresponden a los reembolsos por las inversiones PAO.
46. El pasivo corriente se incrementó en 80,7% en relación con el año anterior debido principalmente a las mayores obligaciones financieras. Asimismo, el pasivo no corriente también se vio incrementado en 45,3%. Cabe señalar que este último corresponde principalmente a (i) préstamo otorgado por el BBVA con garantía del Fideicomiso, el cual fue otorgado en diciembre de 2007 con el fin de financiar las inversiones en los aeropuertos del periodo inicial (que concluyó el 11 de diciembre de 2009)⁷ y (ii) el préstamo otorgado por el Banco Interbank para financiar el proyecto de modernización del Aeropuerto de Pisco⁸.
47. Por su parte, en el 2014 el patrimonio neto del Concesionario disminuyó en 23,9%, debido principalmente a que en ese año se distribuyó dividendos por un monto aproximado de S/. 14,5 millones, lo que tuvo como resultado una reducción en la cuenta de resultados acumulados.
48. De esta manera, al cierre del 2014 los activos de ADP se encontraban financiados en un 96,6% mediante préstamos de terceros (bancos y/o proveedores) y en un 3,4% mediante capital propio.

⁷ El préstamo devenga intereses a la tasa efectiva anual de 10,37%, se paga trimestralmente y tiene en garantía los flujos futuros por los cobros al MTC por el reembolso de las inversiones (PAO) que el Concesionario ha realizado.

⁸ Este préstamo se paga en cuotas trimestrales por un plazo de 10 años a una tasa de interés efectiva anual en dolares americanos de 6.86%



Cuadro N° 13
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA, AL 31 DE DICIEMBRE DE 2013 Y 2014
 (En miles de S/.)

ACTIVO	2014	2013	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2014	2013
Activo corriente	143 543	90 059	Pasivo corriente	133 957	74 148
Efectivo y equivalente de efectivo	2 282	2 665	Obligaciones financieras	99 774	54 012
Cuentas por cobrar comerciales netas	4 756	4 570	Cuentas por pagar comerciales	18 258	10 827
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	284	453	Cuentas por pagar a partes relacionadas	9 478	3 374
Cuentas por cobrar al MTC	127 862	74 793	Otras cuentas por pagar	6 447	5 935
Otras cuentas por cobrar	7 314	7 144	Pasivo no corriente	150 466	104 871
Gastos contratados por anticipado	1 045	434	Obligaciones financieras	131 983	89 292
		0	Derivados utilizados para cobertura	18 483	15 579
Activo no corriente	150 822	103 562	TOTAL PASIVO	284 423	179 019
Cuentas por cobrar al MTC	124 663	79 816			
Otras cuentas por cobrar	17 945	15 089	Patrimonio neto	9 942	14 602
Imp. a la renta y participac. De trabaj. diferido	1 407	1 321	Capital social	6 988	6 988
Inmuebles. Equipos y vehículos	4 995	5 685	Reserva legal	1 398	1 312
Intangible neto	1 812	1 651	Resultados acumulados	1 556	6 302
TOTAL ACTIVO	294 365	193 621	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	294 365	193 621

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP - 2014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. Finalmente, el siguiente cuadro muestra los principales indicadores financieros de ADP. Así, se observa que si bien desde el año 2009 el margen operativo se fue reduciendo hasta alcanzar su nivel más bajo en el 2012, ya en los dos últimos años se ha ido recuperando y, en particular, en el 2014 se alcanzó un nivel similar a los alcanzados en años previos. De igual manera, el margen neto ha mostrado una evolución positiva en los últimos dos años, debido a la mejora en las utilidades obtenidas en dichos años por el Concesionario, las cuales se han traducido en una mejora en el rendimiento sobre el patrimonio y sobre los activos.

Cuadro N° 14								
RATIOS FINANCIEROS								
RATIOS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
De rentabilidad								
Margen operativo	22,0%	23,0%	31,1%	23,9%	16,4%	4,7%	19,3%	26,3%
Margen neto	13,0%	11,0%	10,4%	22,0%	9,1%	-0,3%	12,7%	15,3%
Rendimiento sobre patrimonio	72,0%	43,0%	40,0%	73,8%	63,9%	-2,0%	51,1%	98,3%
Rendimiento sobre activos	17,0%	6,0%	3,4%	7,4%	3,8%	-0,1%	3,9%	3,3%
De liquidez								
Razón corriente	1,21	2,48	0,97	1,63	1,56	1,30	1,21	1,07
De solvencia								
Endeudamiento sobre patrimonio	3,17	6,73	10,74	8,96	15,46	13,79	12,26	28,61

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2008-2014

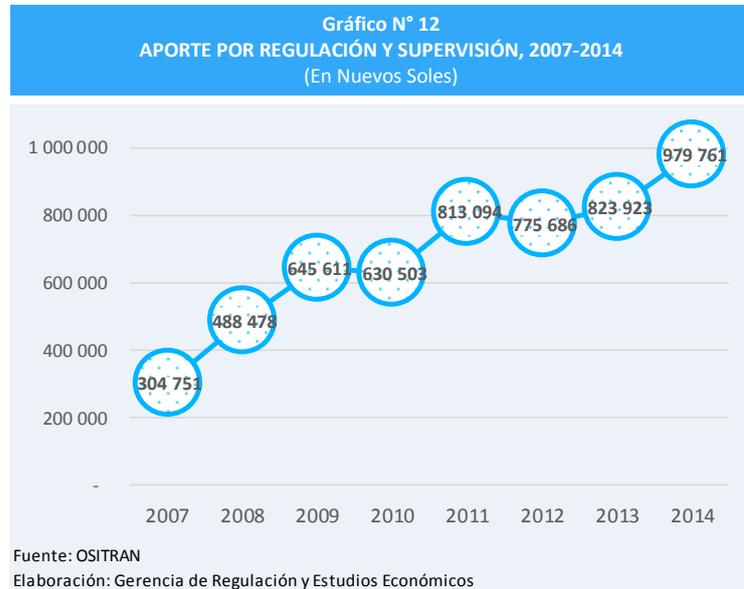
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

50. El ratio de liquidez sufrió una disminución en el año 2014, debido a que los pasivos corrientes se incrementaron en mayor medida que los activos corrientes; no obstante ello, el ratio es superior a 1,00 lo cual indica que la empresa cuenta con los activos corrientes suficientes para respaldar sus obligaciones de corto plazo.
51. En cuanto al indicador de solvencia, se aprecia que el año 2014 éste se ha incrementado notablemente alcanzando el mayor nivel registrado desde el inicio de las operaciones, pues los pasivos representaron 28,61 veces el capital aportado por los socios. Ello se debe al incremento de las obligaciones financieras tanto de corto plazo (pagarés), como de largo plazo (préstamos).



IX. Aporte por regulación y supervisión

52. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, en el 2014 ADP realizó aportes por regulación y supervisión a OSITRAN por la suma de S/. 979 761, representando un aumento de 18,9% con respecto al año anterior, tal como se observa en el gráfico siguiente:



ANEXOS



ANEXO 1 Esquema de Cofinanciamiento

Manejo de los fondos del cofinanciamiento	Mediante fideicomiso administrado por la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE).
Principal fuente de recursos	Retribución que recibe el Estado Peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Frecuencia de pagos por concepto de PAO y PAMO	Trimestral
Incentivo a la Generación de Ingresos (IGI)	Importe trimestral, que en ningún caso podrá ser menor a cero.
Opciones a elegir por el Concesionario para el pago por obras	<p>1. Pago por Avance de Obra (PAO): Pagos trimestrales en dólares por inversiones en obras, equipamiento y mantenimiento periódico durante periodo inicial y remanente. Existen dos modalidades de pago del Concedente: i) Certificado de Aceptación de Obra (CAO); o ii) Pagos Diferidos con Fondos del Fideicomiso.</p> <p>2. Liquidaciones (Liq): Pagos al contado contra la presentación de liquidaciones efectuadas por el Concesionario.</p> <p>Estas modalidades son alternativas y excluyentes entre sí.</p>
PAMO	Pago trimestral requerido por el Concesionario para el mantenimiento (exceptuando mantenimiento periódico) y operación de los aeropuertos. El valor del PAMO dependerá del monto recaudado por el Concesionario de los pagos de los usuarios del aeropuerto. Si el valor del PAMO es menor que los ingresos recaudados (por prestación de servicios regulados y no regulados), el Concedente pagará al Concesionario la diferencia entre los ingresos recaudados y el PAMO fijado en el proceso de licitación (US\$ 9,4 millones anuales). El PAMO se reajusta anualmente de acuerdo a lo estipulado en el Anexo 17 del Contrato de Concesión y está sujeto a revisión quinquenal, cuyo procedimiento, cálculo y aprobación es potestad de OSITRAN.
IGI	Reconocimiento por generación de ingresos regulados por movimientos de pasajeros y carga en exceso a su crecimiento vegetativo. Si los ingresos regulados por movimiento de pasajeros y carga en el trimestre son mayores que los ingresos regulados base ajustado, el Concesionario recibirá un porcentaje del excedente.
Cálculo del Cofinanciamiento trimestral (COF_t)	<p>- Si PAMO mayor que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB),</p> $COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$ <p>- Si PAMO menor o igual que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB),</p> $COF_t = IGI_t - 0.5(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$ <p>donde,</p> <p>RE: Retribución a favor del Estado Peruano trimestral por concepto de ingresos no regulados.</p>

Fuente: Anexo 17 del Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



ANEXO 2
Ficha del Contrato de Concesión

CONCESIONARIO: AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (AdP)
PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Talara –Piura ▪ Tumbes –Tumbes ▪ Chachapoyas - Amazonas; ▪ Iquitos – Loreto ▪ Tarapoto –San Martín ▪ Pucallpa – Ucayali; ▪ Trujillo – La Libertad; ▪ Anta – Ancash; ▪ Cajamarca –Cajamarca; ▪ Chiclayo- Lambayeque; ▪ Pisco – Ica; ▪ Piura – Piura. 	<p>Cláusula 5.7.1. (p 33-34)</p> <p>Anexo 1. Descripción General de los Aeropuertos del Primer Grupo</p> <p>Cláusula 5.9. (p.35)</p> <p>Adenda 1 Adenda 2 Adenda 4</p>
2	Fecha de suscripción	11 de diciembre de 2006	Circular N°60
3	Plazo de concesión	25 años	Cláusula 4.1 (p.30-31)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 05 de febrero 2008. ▪ Entrega en operación del aeropuerto de Pisco, adiciones al numeral 5.9, modificación e incorporación al numeral 20.1.1, adición al numeral 3.6 al Anexo 11, y modificación del numeral 5 Anexo11. ▪ Adenda 2: 06 de marzo de 2008. ▪ Entrega en operación del aeropuerto de Chiclayo, modificación del numeral 5.12.1. ▪ Adenda 3: 17 de setiembre 2008. ▪ Modificación numeral 1.1 "Acreedores Permitidos", 1.83 "Pago por Obras (PAO)", 7.7.9 "tarifa de US\$ 1.00", 7.7.10 "Cobro de tarifa única a INDECI" y 7.7.11 "Responsabilidad de verificación del cobro de tarifas que se hace referencia en los numerales 7.7.9 y 7.7.10". ▪ Adenda 4: 24 de noviembre 2008. ▪ Entrega en operación del aeropuerto de Piura, modificación de los Anexos 1 (Apéndice 2 y 3); Anexo 2 (Apéndice 1); Anexo 3 (Apéndice 1 y 2); y Anexo 14. ▪ Adenda 5: 23 de diciembre de 2009. ▪ Incluye definiciones y procedimiento de pago y aprobación de obras adicionales, agilizar el proceso de aprobación de los planes maestros, entre otros. Se modificó numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del anexo 8; y adicionar numerales 8.24 y 2.6.4 del anexo 17. ▪ Adenda 6: 20 de diciembre de 2010. ▪ Incorpora mecanismos para la emisión de CAO y CRPAO. Modifica numerales 1.20, 1.35, 1.55; numeral 2.5 del anexo 17; anexo 18. Adiciona numeral 16.6, 2.5.3 anexo 17 y literales n), o) y p) numeral 3 del anexo 17 y el anexo 9. ▪ Adenda 7: 31 de marzo de 2011. Modificación del segundo párrafo, del acápite ii), del literal b), del numeral 16.5.1. 	<p>Adenda 1</p> <p>Adenda 2</p> <p>Adenda 3</p> <p>Adenda 4</p> <p>Adenda 5</p> <p>Adenda 6</p>
5	Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)	Circular N°025 (p. 2)
6	Modalidad	Cofinanciada	Cláusula 2.3 (p.22)



CONCESIONARIO: AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (AdP)
PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
7	Capital mínimo	US\$2 millones de capital suscrito, 25% pagadero al momento de constituir la Sociedad Concesionaria y el saldo pagadero a más tardar al finalizar segundo año de la Concesión	Cláusula 3.3.1. (p. 27)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 2 millones, que debe ser renovada anualmente por el 25% de los ingresos del año anterior si este monto fuera mayor a los US\$ 2 millones. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 20% del monto total de la obra. ▪ Garantía de Adelanto de Pago por las Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo: carta fianza por el 20% del importe de la factura 	Cláusula 10.2 (p. 67-68)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso. ▪ Garantiza el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil. ▪ Garantiza la no construcción, ni operación de nuevo aeropuerto de uso comercial en un radio de 150 km. ▪ Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos que generen impactos ambientales, el Concedente se encargará de retirarlos. 	Cláusula 10.1 (p.67)
10	Compromiso de inversión	<p>Monto de inversión: aprox. US\$232 millones</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras obligatorias <ul style="list-style-type: none"> - Obras de rápido impacto (primeros 9 meses) (aprox. US\$ 4 millones) - Obras de seguridad (primeros 18 meses) - Ampliación y remodelación terminal (solo Cajamarca, Piura y Tumbes) (primeros 24 meses) ▪ Obras Plan Maestro Detallado de Desarrollo (Año 2 al año 25) ▪ Obras de Rehabilitación (año 2 al año 25) 	Cláusula 8.2. (p 51-54) Anexo 25. Inversiones Obligatorias Anexo 27. Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías
11	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Faltas graves:</u> de US\$100 mil a US\$500 mil <ul style="list-style-type: none"> - Pérdida del certificado de operación - Reducción participación socio estratégico - Integrar capital inicial en plazo estipulado en contrato - Insolvencia, liquidación, etc. - Cualquier incumplimiento doloso del Concesionario que implique un delito de acción pública - Transferencia de derechos del concesionario - No lograr la Estructuración Financiera - Disposición de bienes afectados a la Concesión - Atraso en ejecución de obras - Otros ▪ <u>Faltas No Graves:</u> de US\$ 2 mil a US\$ 30 mil. <ul style="list-style-type: none"> - Atraso en presentar Plan Maestro: Plan Anual de Inversiones, Programa de Mantenimiento, entre otros (entre US\$ 2 y 4 mil por día) - Incumplimiento en los niveles de servicio de áreas de Check in, TUUA, Salas de Embarque (US\$4 mil por vez) - Otros. 	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p.335-339)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje <ol style="list-style-type: none"> a) De Conciencia: Controversias Técnicas b) De Derecho: Controversias No Técnicas <ul style="list-style-type: none"> - Internacional - CIADI: más de US\$ 5 millones - Nacional: menos de US\$ 5 millones 	Cláusula 16.4. (p. 102) Cláusula 16.5. (p. 103)



CONCESIONARIO: AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (AdP)

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento del plazo ▪ Mutuo acuerdo ▪ Incumplimiento del concesionario ▪ Incumplimiento del concedente ▪ Decisión unilateral del concedente ▪ Fuerza mayor o caso fortuito 	Cláusula 15 (p. 91-99)
14	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reducción de los ingresos anuales en 5% o más; ▪ Incremento en los costos y/o gastos anuales en 5% o más; ▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores: <p>Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico-financiero.</p>	Cláusula 19 (p.109-110)
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la Concesión y las acciones o participaciones que correspondan a la Participación Mínima.	Cláusula 10.4 (p.69-73)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley. ▪ Seguros de Responsabilidad y Propiedad: <ul style="list-style-type: none"> - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño y pérdidas. - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas. - Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos y de la naturaleza. - Seguro de Dishonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	Cláusula 11.2 (p.74-75)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la toma de posesión. La cual ocurrirá en <u>un acto único</u> en la fecha de cierre.	Cláusula 3.3 (p.27-30)
18	Estándares de servicio	Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos: <ul style="list-style-type: none"> ▪ International Standards Organization (ISO) ▪ International Airline Transport Association (IATA) ▪ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ▪ Airport Council International (ACI) 	Cláusula 1.39 (p. 11) Cláusula 1.105 (p. 19) Cláusula 7.1.1 (p. 41)
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, puentes de abordaje, uso de instalaciones de carga, Atención en Horas Extras. ▪ Cargos de acceso. Almacenamiento y Despacho de Combustible, Uso de Instalaciones para Servicio de Rampa, Alquiler de locales para líneas aéreas y servicios comerciales. 	Cláusula 7.7. (p. 45) Anexo 7 (p 315-321)
20	Reajuste de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concesionario reajustará las tarifas y los cargos de acceso al 1º de enero de cada año en función del IPC nacional y de USA. ▪ OSITRAN podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda. 	Cláusula 7.7.7 (p. 46-47) Cláusula 7.7.8 (p.47)



CONCESIONARIO: AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (AdP)
PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
21	Retribución del Estado	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Corresponde al 15% de los ingresos no regulados del Concesionario menos impuestos y participación de empleados; deducidos de las facturas por cobrar a las Fuerzas Armadas. ▪ La retribución puede ser mayor o menor que cero. 	<p align="center">Cláusula 1.104 (p. 19) Anexo 17, numeral 2.4 (p. 369-370)</p>
22	Pago en efectivo	<p>El pago en efectivo se realiza contra la presentación de liquidaciones por parte del concesionario, en los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras de rápido impacto y equipamiento mínimo del período inicial. ▪ Pago del 30% de las inversiones en el período remanente. ▪ Mantenimiento correctivo 	<p align="center">Anexo 17, numeral 2.6 (p. 377-380)</p>
23	PAO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pago trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el Concedente realizará a favor del Concesionario. ▪ Son pagos por Obras correspondientes a las inversiones en equipamiento y mantenimiento periódico durante el periodo inicial y remanente. ▪ El concedente decide si el PAO será pagado utilizando Certificados de Avance de Obra (CAO) o con pagos diferidos del Fideicomiso. 	<p align="center">Adenda 3 Anexo 17, numeral 2.5 (p. 370-371)</p>
24	CAO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Certificado de avance de obra, emitido por el OSITRAN a solicitud del concesionario y que requiere ser certificado por el concedente. ▪ Mediante la emisión del CAO, OSITRAN otorga su conformidad respecto un Hito ejecutado por el concesionario y el concedente a través de su certificación, reconoce el monto que deberá cancelar por el avance de las obras del Plan Maestro, Plan de Equipamiento, Programa de Mantenimiento y de las obras de rehabilitación y mejoramiento del lado aire a lo establecido en el anexo 18 	<p align="center">Adenda 6 Cláusula 1.20 (p.9) Adenda 6</p>
25	Hito	<p>Se considerará como Hito al avance de las obras, conforme a lo establecido en el anexo 18.</p>	<p align="center">Adenda 6 Cláusula 1.55 (p.12)</p>
26	CRPAO	<p>Es cada uno de los certificados de reconocimiento de derechos del PAO, a ser emitidos por el concedente, con el motivo de la expedición de cada CAO, que certifica y acredita la obligación directa, general, incondicional e irrevocable del Concedente de pagar el monto establecido en dicho certificado por concepto de PAO, en los plazos establecidos. Cada CRPAO se registrará exclusivamente por los términos y condiciones establecidos en el mismo.</p>	<p align="center">Adenda 6 Cláusula 1.36 (p.9) Anexo 18, numeral 8. (p. 393)</p>
27	PAMO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pago por Mantenimiento y Operación = US\$ 9.5 millones anuales ▪ Corresponde al pago por actividades de mantenimiento rutinario. ▪ Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos. ▪ PAMOs marginales: <ul style="list-style-type: none"> - Aerop. Piura: US\$675,000 - Aerop. Chiclayo: US\$800,000 - Aerop. Pisco : US\$1'000,000 	<p align="center">Anexo 17, numeral 2, 5 y 7 (p. 364 y p. 384-385) Circular N° 046 del 3 de abril del 2006.</p>



ANEXO 3

RESUMEN DE ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN		
ADENDA	FECHA	OBJETO
Primera	05/02/2008	Establecimiento de condiciones de entrega de aeropuertos adicionales Entrega en operación del Aeropuerto Internacional de Pisco
Segunda	06/03/2008	Entrega en operación del Aeropuerto CAP. FAP José Abelardo Quiñonez, Chiclayo
Tercera	17/09/2008	Viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en el Contrato de Concesión Permitir que el Pago por Obras (PAO) se pueda realizar en Nuevos Soles o Dólares, dependiendo de la moneda utilizada en la estructuración financiera Establecer tarifas especiales para vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica y transporte de delegaciones y regreso al aeropuerto de salida por malas condiciones meteorológicas
Cuarta	24/11/2008	Entrega en operación del Aeropuerto CAP. FAP Guillermo Concha Iberico, Piura
Quinta	23/12/2009	Realizar precisiones sobre el tratamiento de los adicionales de obra y de los mecanismos de liquidación de intangibles
Sexta	20/12/2010	Modificar definiciones de cláusula primera, incorporar mecanismos para la emisión de los CAO y CRPAO. Es decir, modificar modificar los numerales 1.20, 1.36, 1.55; numeral 2.5 del Anexo 17; y Anexo 18; así como adicionar el numeral 16.6, el numeral 2.5.3 al Anexo 17 y los literales n), o) y p) al numeral 3 del Anexo 17, y el Anexo 9 al Contrato de Concesión
Séptima	31/03/2011	Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbre con relevancia jurídica definidas como Controversias No Técnicas, y en consecuencia modificar el segundo párrafo del Acápito ii) del Literal b) del Numeral 16.5.1 de la Cláusula 16.5 del Contrato de Concesión

Fuente: Contrato de Concesión





Calle Los Negocios 182, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

Info@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente

Cesar Balbuena

Jorge Cárdenas

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo

Gerente de Regulación

Ricardo Quesada

Jefe de Estudios

Económicos

José Aguilar

Jefe de Regulación

ELABORACIÓN Y DISEÑO

Yessica Ochoa Carbajo