



2014

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



Gerencia de Regulación



ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	3
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN	6
II. HECHOS DE IMPORTANCIA	9
III. SERVICIOS PRESTADOS	10
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	11
IV.1. MOVIMIENTO AEROPORTUARIO... ..	11
IV.2. TRÁFICO DE PASAJEROS	11
IV.3. TRÁFICO DE CARGA	13
IV.4. TRÁFICO DE AERONAVES.....	15
V. ESQUEMA TARIFARIO	17
VI. DESEMPEÑO COMERCIAL.....	19
VII. INVERSIONES.....	20
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	21
IX. COFINANCIAMIENTO Y TRANSFERENCIA AL SECTOR PÚBLICO	24
ANEXO 1.....	26
ANEXO 2.....	27

CUADROS

CUADRO N° 1: CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS CONCESIONADOS.....	7
CUADRO N° 2: SERVICIOS AEROPORTUARIOS POR TIPO DE REGULACIÓN	10
CUADRO N° 3: TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS, 2014.....	11
CUADRO N° 4: VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS SEGÚN TIPO DE VUELO Y POR AEROPUERTO	13
CUADRO N° 5: VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO	15
CUADRO N° 6: VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE AERONAVES POR AEROPUERTO, SEGÚN TIPO DE VUELO.....	16
CUADRO N° 7: TARIFAS MAXIMAS SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA, 2014	18
CUADRO N° 8: TARIFAS POR HORA EXTRA, 2014	18
CUADRO N° 9: OBRAS Y EQUIPAMIENTO, 2014.....	20
CUADRO N° 10: COMPOSICIÓN DE LOS INGRESOS OPERATIVOS DE AAP, 2013- 2014	21
CUADRO N° 11: ESTADO DE RESULTADOS DE AAP, 2013 - 2014.....	22
CUADRO N° 12: ESTADO DE SITUACION FINANCIERA DE AAP, 2013 - 2014	22
CUADRO N° 13: RATIOS FINANCIEROS DE AAP, 2011 - 2014.....	23



GRÁFICOS

GRÁFICO Nº 1: TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS.....	12
GRÁFICO Nº 2: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR AEROPUERTO, 2014	13
GRÁFICO Nº 3: TRÁFICO DE CARGA EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS, 2014.....	14
GRÁFICO Nº 4: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO, 2014	14
GRÁFICO Nº 5: TRÁFICO DE AERONAVES EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS.....	15
GRÁFICO Nº 6: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE AERONAVES POR AEROPUERTO, 2014.....	16
GRÁFICO Nº 7: INDICADORES COMERCIALES DE AAP, 2014.....	19
GRÁFICO Nº 8: INVERSIONES RECONOCIDAS POR OSITRAN, 2014	20
GRÁFICO Nº 9: APORTE POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN, 2014.....	24



INFORME DE DESEMPEÑO 2014

SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



Resumen Ejecutivo

El 5 de enero de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Aeropuertos Andinos del Perú S.A., (en adelante, el Concesionario o AAP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el Contrato de Concesión), por un periodo de 25 años. La concesión incluye los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca (Puno), Puerto Maldonado (Madre de Dios), Tacna, y eventualmente Andahuaylas (Apurímac). En el siguiente cuadro se muestran los principales datos de la Concesión.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN – Al 31.12.2014	
Concesionario	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Andino Investment Holding S.A.C.:50% Corporación América S.A.:50%
Tipo de Concesión	Asociación Público-Privada Cofinanciada
Factor de competencia	Menor pago por cofinanciamiento
PAMO requerido*	USD 3,885 millones
Inversión comprometida**	USD 79,249 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2014	USD 55,84 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	5 de enero de 2011
Vigencia de la Concesión	25 años
Adendas	2

(*) No incluye Aeropuerto de Andahuaylas.

(**) Monto referido en Contrato de Concesión por pago de Obras Obligatorias.

Los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna fueron entregados al Concesionario en la fecha de suscripción del contrato. Por su parte, el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años contados desde la fecha de suscripción del contrato de concesión. No obstante, mediante la suscripción de la primera adenda al Contrato de Concesión, se precisó el plazo antes aludido se contabilizará desde la fecha en que CORPAC le haya transferido dicho aeropuerto debidamente saneado.

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, la metodología de cofinanciamiento, las garantías a favor de cada una de las partes, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados y los estándares de servicio. A diciembre de 2014, se han suscrito dos adendas al Contrato.



El Concesionario cobrará las tarifas y cargos de acceso definidos en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, los cuales no podrán ser modificados hasta el tercer año de la Concesión, fecha a partir de la cual los montos a cobrar serán aquellos que cobre el Concesionario del Primer Grupo de Aeropuertos. Posteriormente, a partir del quinto año el Concesionario podrá actualizar las tarifas por IPC (Índice de Precios al Consumidor de Lima) y CPI (Índice de Precios al Consumidor en Estados Unidos).

Los compromisos de inversión comprenden tres tipos de obras: i) obras obligatorias; ii) obras del periodo remanente; y, iii) inversiones en obras nuevas y adicionales de obra. Las obras obligatorias, a su vez, se encuentran divididas en obras de rápido impacto (primeros 12 meses); obras de seguridad y ampliación y remodelación del terminal (primeros 24 meses); y, equipamiento del periodo inicial (primeros 18 meses). En tanto, las obras del periodo remanente serán derivadas del Plan Maestro de Desarrollo, del Plan de Equipamiento, y del Programa de rehabilitación y mejoramiento del lado aire.

En 2014, AAP movilizó un total de 2,44 millones de pasajeros, lo cual significó un crecimiento de 5,9% respecto del año 2013. Como en años anteriores, casi la totalidad del tráfico de pasajeros correspondió a vuelos nacionales (99,8%). Por su parte, AAP transportó un volumen de carga ascendente a 5,43 mil toneladas, volumen 9,7% inferior al registrado en 2013. Adicionalmente, en el 2014 se registraron 28,6 mil movimientos de aeronaves, cifra superior en 7,7% a la registrada el año anterior, siendo los vuelos nacionales los que concentraron más del 98,5% de las operaciones.

Con relación a la estructura del tráfico por aeropuerto, el terminal de Arequipa tuvo una mayor contribución al concentrar el 56% del tráfico de pasajeros, el 43% del tráfico de carga y el 50% del tráfico de aeronaves. En contraste, los aeropuertos con menor importancia relativa fueron el de Ayacucho, con solo 4% y 2% del tráfico total de pasajeros y carga, respectivamente y el aeropuerto de Puerto Maldonado al atender el 11,3% del tráfico de aeronaves.

La prestación de los servicios aeroportuarios se encuentra sujeta a regulación tarifaria, y en el 2014 el Concesionario pudo incrementar sus tarifas al mismo nivel de las tarifas establecidas en el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales, dependiendo de su clasificación, conforme estaba establecido en el Contrato de Concesión.

Los ingresos operativos de AAP durante el 2014 alcanzaron los S/. 30,8 millones, de los cuales el 71,2% procedieron de ingresos por la prestación de servicios regulados. La principal fuente de recaudación corresponde al rubro Tarifa Única por Uso de Aeropuertos (TUUA), la cual representó el 46,1% del total de ingresos operativos, seguida por la de Aterrizaje y Despegue, con 16,3%. Asimismo, cabe resaltar que dentro de los servicios no regulados el rubro *alquiler de locales comerciales* ha presentado un crecimiento de 190% entre los años 2013 y 2014, logrando contribuir con el 16,4% de la recaudación total este último año.

En cuanto a los ratios financieros obtenidos por AAP, se observa un deterioro en la rentabilidad de la empresa, como consecuencia de la pérdida neta registrada que ascendió a más de S/. 4 millones obtenida en el 2014. Asimismo, los ratios de liquidez revelan una disminución en la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones en el corto plazo con los activos corrientes que posee, debido al crecimiento de sus obligaciones financieras por los préstamos asumidos durante 2014. De otro lado, la estructura de capital (pasivo sobre patrimonio) muestra que las deudas contraídas por el Concesionario equivalen a casi diez veces su patrimonio neto.



Finalmente, en el año 2014 los ingresos regulados obtenidos por AAP ascendieron a S/. 21,9 millones, excediendo al PAMO. Por ello, el Concesionario hizo entrega de S/. 5,5 millones al Estado Peruano por este concepto. Asimismo, AAP realizó aportes por regulación y supervisión a OSITRAN por la suma de S/. 1 298 369.



INFORME DE DESEMPEÑO 2014

SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



I. Principales características de la Concesión

1. El 5 de enero de 2011, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC) suscribió con la Sociedad Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o AAP) el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú (en adelante, el Contrato de Concesión).
2. El objeto de la concesión es el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación, por un plazo de 25 años, de 6 aeropuertos ubicados en las provincias del Sur del Perú, los cuales se muestran a continuación.

Ilustración N° 1
MAPA DEL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



Nota: El aeropuerto de Andahuaylas aún no ha sido entregado al Concesionario.

3. Cabe señalar que el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años contados a partir de que CORPAC le haya



transferido dicho aeropuerto debidamente saneado¹. Vencido dicho plazo, de no ser entregado, será excluido de la Concesión, sin responsabilidad alguna del Concedente o derecho alguno del Concesionario para formular reclamaciones sobre el particular.

4. La Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos es una Asociación Público-Privada cofinanciada por el Estado Peruano. Mediante este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario por los siguientes conceptos: Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), Pago por Obras (PAO) y Pago por Obras Obligatorias (PPO)². El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente informe.
5. Respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 79,2 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 desde el cuarto año hasta el fin de la concesión. Durante el Periodo Inicial se han ejecutado 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.
6. De otro lado, las tarifas a ser cobradas por el Concesionario se encuentran señaladas en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, las cuales estuvieron vigentes hasta el término del tercer año de la concesión. A partir del cuarto año (2014), las tarifas a cobrar por el Concesionario fueron las mismas que estaban vigentes para la sociedad concesionaria del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, en las respectivas categorías de aeropuertos.
7. Al respecto, cabe señalar que el Segundo Grupo de Aeropuertos se encuentra dividido en categorías de aeropuertos en función al tráfico de pasajeros registrado en el último año, por lo que los aeropuertos estuvieron ordenados como se muestra en el siguiente cuadro, de acuerdo al nivel de tráfico registrado en 2013.

Cuadro N° 1 CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS CONCESIONADOS			
GRUPO I (> 500 mil)	GRUPO II (250 - 500 mil)	GRUPO III (100 - 250 mil)	GRUPO IV (< 100 mil)
Arequipa	Juliaca Tacna Puerto Maldonado		Ayacucho

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

8. A partir del quinto año de la concesión, las tarifas podrán ser reajustadas anualmente de acuerdo a la siguiente fórmula:

¹ Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.

² Cabe señalar que, el factor de competencia para la adjudicación del Segundo Grupo de Aeropuertos fue el menor pago por cofinanciamiento.



$$T_t = 0,5 T_{t-1} \frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}} + 0,5 T_{t-1} \frac{CPI_{t-1}}{CPI_{t-2}}$$

Donde:

T : Tarifa

IPC : Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI

CPI : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics)

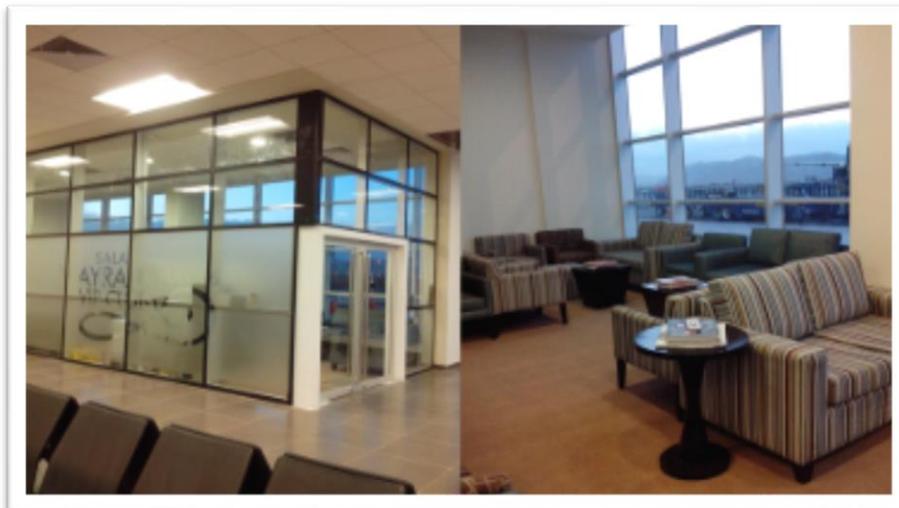
9. Asimismo, OSITRAN tendrá la potestad de revisar quinquenalmente las tarifas, a fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y las características de la demanda.



II. Hechos de importancia

10. El Aeropuerto de Puerto Maldonado pasó a la categoría de Aeropuerto de Grupo II toda vez que el año anterior (2013) registró un flujo de pasajeros superior a los 250 mil.
11. En 2014, el Concesionario obtuvo la Certificación ISO 9001:2008 para el Sistema de Gestión de Calidad del Aeropuerto de Arequipa. Asimismo, logró la Certificación por parte de la Autoridad Aeronáutica para los Puentes de Embarque (mangas) del Aeropuerto de Arequipa, el mismo que evidencia altos estándares en la operación de estos equipos.
12. En setiembre de 2014, entró en vigencia la tarifa provisional establecida por OSITRAN, por el "Servicio de Embarque y Desembarque de Pasajeros mediante Puentes de Embarque (Mangas)" en el Aeropuerto de Arequipa. La Tarifa Máxima definitiva será establecida en el primer trimestre de 2015, la misma que podrá ser reajustada el primero de abril de cada año.
13. Durante el 2014, el Concesionario inauguró en total 25 nuevos locales y servicios, entre todos sus aeropuertos. Así, empresas como *Altomayo*, *Radio Shack*, *la Ibérica*, entre otras, abrieron sus locales comerciales en los aeropuertos operados por AAP, lo cual permitió el crecimiento de sus ingresos no regulados.
14. En los meses de julio y diciembre de 2014, en los aeropuertos de Juliaca y Puerto Maldonado, respectivamente, se inauguraron los salones VIP lo que ha permitido mejorar las comodidades brindadas a los usuarios de dichos aeropuertos.

SALON VIP WAYRA AEROPUERTO DE JULIACA



III. Servicios prestados

15. En AAP se realizan una serie de actividades, ejecutadas por el propio Concesionario como parte de la explotación de la infraestructura o por otros agentes económicos (intermediarios). Estas actividades pueden clasificarse en dos categorías: servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
16. Los servicios aeroportuarios constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga. En su mayoría, estos se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso debido a que son actividades derivadas 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 los terminales del Segundo Grupo de Aeropuertos, así como el tipo de regulación correspondiente.

Cuadro N° 2 SERVICIO AEROPORTUARIO POR TIPO DE REGULACIÓN	
SERVICIO	TIPO DE REGULACIÓN
Uso del terminal aeroportuario	Regulación tarifaria
Aterrizaje y despegue	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	Regulación tarifaria
Puentes de embarque (mangas)	Regulación tarifaria
Movimiento de carga	Regulación tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves	Regulación por acceso
Servicio de rampa	Regulación por acceso
Uso de counters	Regulación por acceso
Oficinas operativas	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves	Regulación por acceso

(*) Este servicio solo se brinda en el aeropuerto de Arequipa.
 Fuente: Contrato de Concesión
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

17. Por su parte, los servicios no aeroportuarios son aquellos que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria. Entre estos se tiene el uso de playa de estacionamiento vehicular, el alquiler de locales 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

18. El Segundo Grupo de Aeropuertos muestra una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional, concentrando en el 2014, el 8,9%, 13,4% y 9,2% del total de operaciones nacionales, pasajeros y volumen de carga, respectivamente. Asimismo, en los vuelos internacionales, los aeropuertos operados por AAP han tenido una participación casi nula en el tráfico internacional de aeronaves, carga y pasajeros nacional

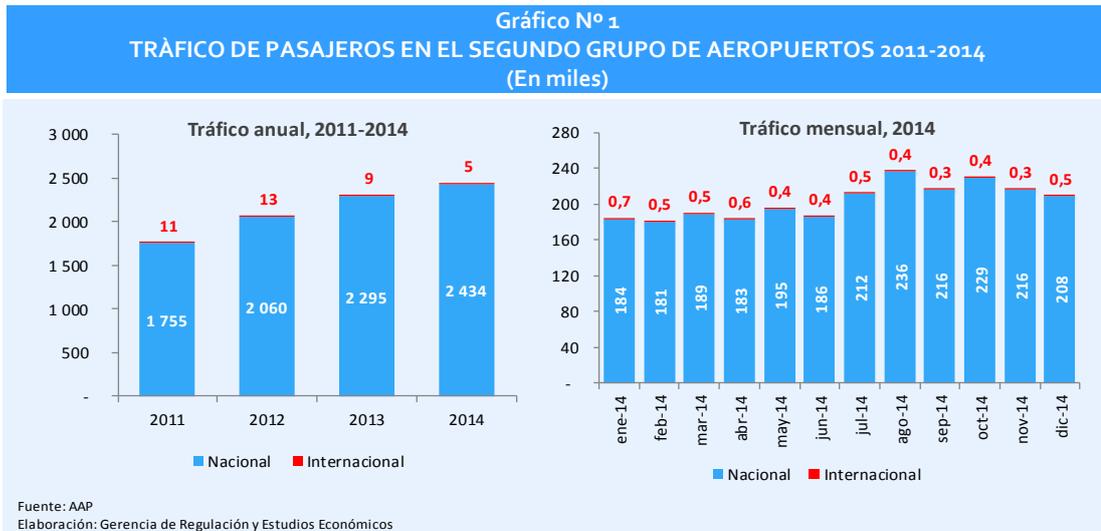
Cuadro N° 3 TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS, 2014						
	OPERACIONES		PASAJEROS*		CARGA	
	Cantidad	Participación	Cantidad	Participación	Toneladas	Participación
Vuelos Nacionales						
AAP	28 206	8,9%	2 434 484	13,4%	5 429	9,2%
Red Aeroportuaria	315 379	100,0%	18 111 303	100,0%	58 951	100,0%
Vuelos Internacionales						
AAP	432	0,6%	5 433	0,1%	0,12	0,0%
Red Aeroportuaria	72 101	100,0%	5 893 536	100,0%	272 307	100,0%

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

IV.2. TRÁFICO DE PASAJEROS

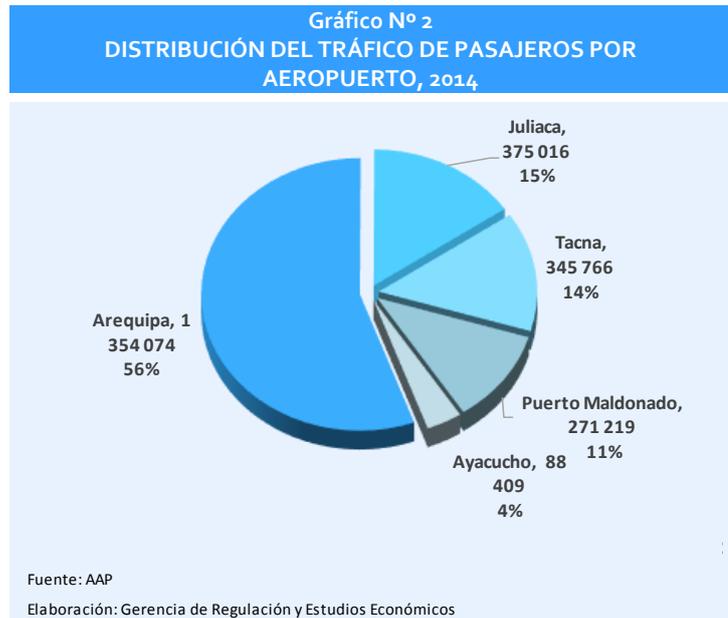
19. En 2014, el Segundo Grupo de Aeropuertos atendió un total de 2,43 millones de pasajeros, manteniendo así la tendencia creciente registrada desde el inicio de sus operaciones. Así, el crecimiento del número de pasajeros atendidos se observó en el tráfico nacional, movilizándose 6,1% más pasajeros nacionales que el año anterior; mientras que en el tráfico internacional se registró un menor flujo de pasajeros que el 2013 (-37%). Cabe indicar que los 2 434 484 pasajeros en vuelos nacionales representaron el 99,8% del total de pasajeros atendidos por AAP en 2014, mientras que los 5 433 pasajeros internacionales representaron el 0,2 % restante.





20. Asimismo, a lo largo del 2014 se observa que en vuelos nacionales el mayor tráfico se produjo en el segundo semestre, en particular, en el mes de agosto (coincidiendo con el periodo vacacional de las entidades educativas a nivel nacional), seguido de los meses de septiembre y octubre. En tanto, en vuelos internacionales se observa mayores niveles de tráfico en los meses de enero y abril.
21. Respecto a la distribución del flujo de pasajeros entre los aeropuertos administrados por AAP, en 2014, se observa que el aeropuerto de Arequipa continuó siendo el de mayor participación, alcanzando más de la mitad del tráfico (55,3%). Adicionalmente, cabe indicar que dicho terminal atiende a casi la totalidad de los pasajeros en vuelos internacionales. Le siguen en importancia, los aeropuertos de Juliaca y Tacna, los cuales registraron 15,7% y 13,8%, respectivamente. En tanto, el aeropuerto de Ayacucho, al ser el más pequeño, representó únicamente el 3,4% del tráfico total registrado por AAP.





22. En cuanto a la variación del tráfico de pasajeros nacionales por aeropuerto, a excepción de Puerto Maldonado, todos los aeropuertos operados por AAP registraron un mayor flujo de pasajeros en relación con 2013, siendo el de Ayacucho el que registró la mayor tasa de crecimiento (15,4%), pero como se mencionó anteriormente, es el aeropuerto con menor volumen de pasajeros.
23. A nivel internacional, el aeropuerto de Arequipa se destaca por ser el que concentra más del 95% de pasajeros internacionales de la red de aeropuertos de AAP, el resto de aeropuertos no presenta tráfico significativo de pasajeros internacionales.

Cuadro N° 4
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS SEGÚN TIPO DE VUELO Y POR AEROPUERTO, 2013-2014 (En toneladas)

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2014	2013	Variación	2014	2013	Variación
Arequipa	1 354 074	1 269 213	6,7%	5 367	8 665	-38,1%
Ayacucho	88 409	76 621	15,4%	0	-	
Juliaca	375 016	352 686	6,3%	34	57	-40,4%
Puerto Maldonado	271 219	275 647	-1,6%	22	2	1000,0%
Tacna	345 766	320 395	7,9%	10	10	0%
Total	2 434 484	2 294 562	6,1%	5 433	8 734	17,6%

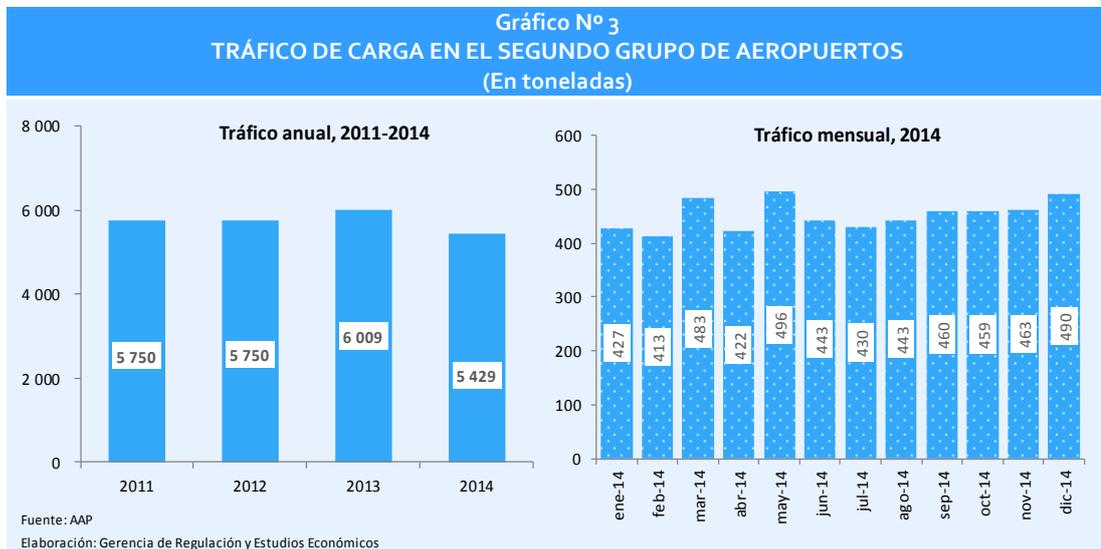
Fuente: AAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.3. TRÁFICO DE CARGA

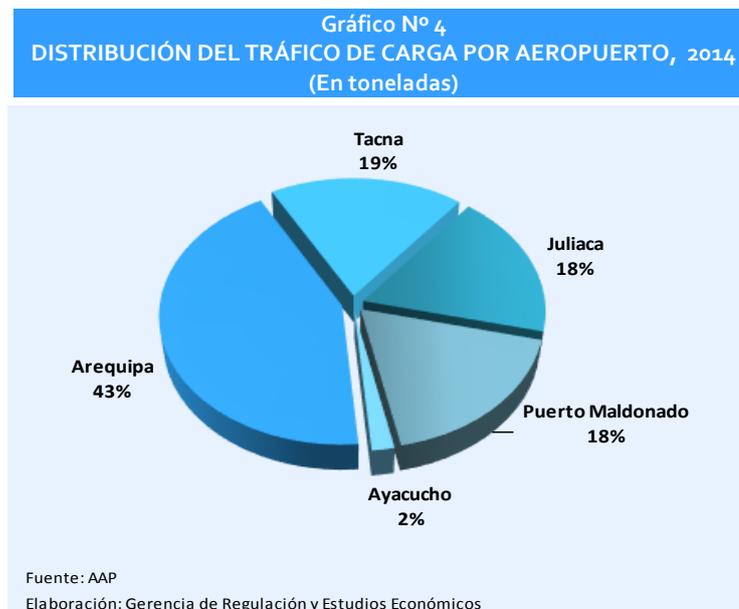
24. Durante 2014, los aeropuertos operados por AAP movilizaron un total de 5 429 toneladas en sus vuelos nacionales, dicho volumen es el más bajo registrado desde el inicio de sus operaciones y representa una disminución de 9,7% con relación al volumen registrado el 2013.



El tráfico de carga mensual se mantuvo entre las 400 y 500 toneladas a lo largo del año, siendo mayo el mes con mayor tránsito de carga. En cuanto a la carga internacional, de manera similar a años anteriores, AAP prácticamente no registró movimientos de carga (únicamente 0,1 toneladas).



25. Al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Arequipa concentró un mayor volumen de carga movilizada (41,6% del total), seguido por los aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. El tipo de operación que predomina en todos los aeropuertos corresponden a la entrada de carga. En efecto, el 74%, 90%, 69%, 91% y 66% del flujo de carga en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna corresponde a dicha operación.



26. En cuanto a la variación anual del tráfico de carga, se observa que en el 2014 todos los aeropuertos operados por AAP registraron tasas de crecimiento negativas en relación con el año anterior, oscilando dichas tasas entre -1,7% y -47,3%.

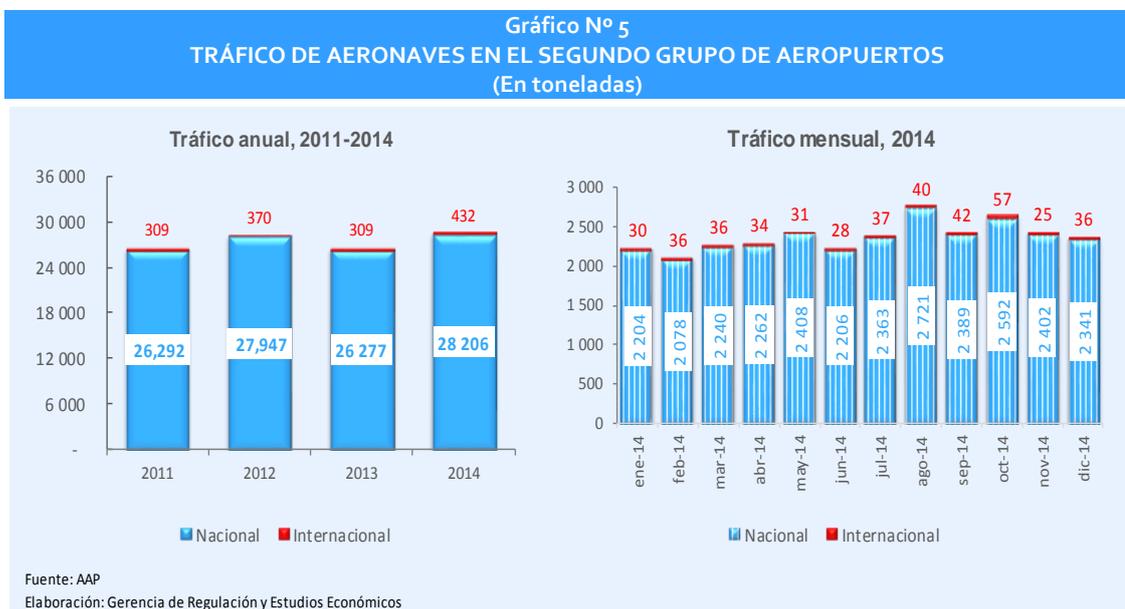
Cuadro N° 5
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO, 2013-2014
(En toneladas)

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2014	2013	Variación	2014	2013	Variación
Arequipa	2 356	2 633	-10,5%	0,12	-	
Ayacucho	102	193	-47,3%	-	-	
Juliaca	987	1 109	-11,0%	-	0,13	
Puerto Maldonado	975	992	-1,7%	-	-	
Tacna	1 009	1 083	-6,8%	-	-	
Total	5 429	6 009	-9,7%	0,12	0,13	-6%

Fuente: AAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

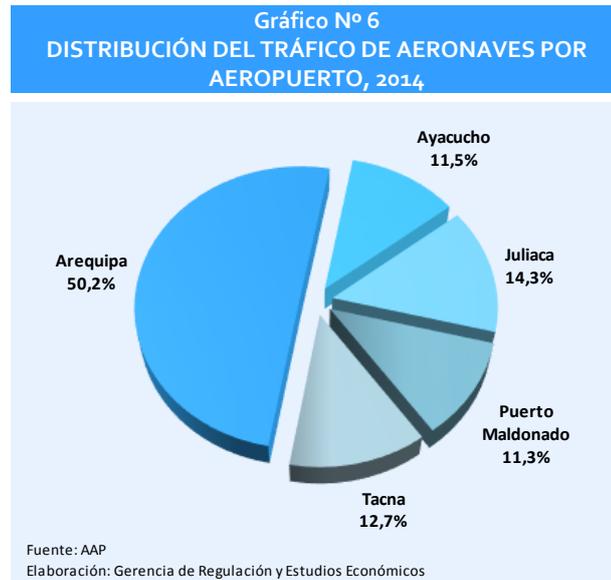
IV.4. TRÁFICO DE AERONAVES

27. En 2014, AAP registró un total de 28 638 movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue, lo cual reflejó un crecimiento de 7,7% con respecto al año anterior. De estos, los movimientos nacionales representaron el 98,5%. Asimismo, el mes con mayor número de operaciones nacionales fue agosto.



28. Respecto a la contribución de cada aeropuerto en el tráfico de naves del 2014, el terminal de Arequipa concentró el 50,2% del total, seguido por el terminal de Juliaca con un 14,3%. Cabe señalar que, el aeropuerto de Ayacucho registró el 11,5% del total de movimientos de naves, aun cuando su representatividad en el tráfico de pasajeros y de carga es inferior. Ello denota la menor capacidad de las naves que operan en este aeropuerto, en comparación con los demás terminales.





29. En cuanto a la variación anual del tráfico por cada aeropuerto, es destacable el crecimiento registrado en el aeropuerto de Juliaca, el cual atendió en el 2014 más del doble de operaciones de aeronaves que el año anterior (tasa de crecimiento de 112,4%), a pesar de lo cual el flujo de pasajeros de dicho terminal aéreo sólo aumentó 6,3% entre 2013 y 2014. Asimismo, en 2014, el número de operaciones en el aeropuerto de Ayacucho registró un crecimiento de 12,1% en relación con el año anterior. Los otros tres aeropuertos no presentaron incrementos en su tráfico de aeronaves.

Cuadro N° 6
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE AERONAVES POR AEROPUERTO, SEGÚN TIPO DE VUELO
(En toneladas)

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2014	2013	Variación	2014	2013	Variación
Arequipa	14 009	14 319	-2,2%	361	264	36,7%
Ayacucho	3 306	2 948	12,1%	-	-	-
Juliaca	4 095	1 928	112,4%	12	3	300%
Puerto Maldonado	3 212	3 401	-5,6%	17	3	467%
Tacna	3 584	3 681	-2,6%	42	39	7,7%
Total	28 206	26 277	7,3%	432	309	20,4%

Fuente: AAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

30. Finalmente, conforme se aprecia en el cuadro precedente, a excepción del aeropuerto de Arequipa, los aeropuertos operados por AAP no registran tráfico internacional significativo. Aunque en términos relativos, el terminal de Arequipa presentó la menor tasa de incremento (36,7%), en términos absolutos fue el de mayor variación con 97 movimientos adicionales respecto al año anterior.



V. Esquema tarifario

31. Conforme a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que sean establecidas por OSITRAN, de conformidad con el Reglamento de Tarifas - RETA. Las tarifas estipuladas no podrán ser modificadas hasta el final del tercer año de la concesión.
32. A partir del inicio del cuarto año, el Concesionario deberá cobrar las tarifas que se encuentre cobrando la sociedad concesionaria del Primer Grupo de Aeropuertos (en este caso, Aeropuertos del Perú – ADP) en las respectivas categorías de aeropuertos.
33. Posteriormente, a partir del quinto año de iniciada la concesión, el Concesionario deberá actualizar las tarifas por IPC (Índice de Precios al Consumidor del Perú) y CPI (Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos). Asimismo, OSITRAN podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y las características de la demanda.
34. En ese sentido, conforme estaba previsto en el Contrato de Concesión, al ser el 2014 el cuarto año de operaciones del Concesionario, se procedió a actualizar las tarifas a cobrar en los cinco aeropuertos bajo concesión, al mismo nivel de tarifas cobradas por ADP de acuerdo a la clasificación correspondiente a cada aeropuerto.
35. A continuación se muestran las tarifas correspondientes al 2014, considerando que para dicho año, el aeropuerto de Arequipa correspondió el Grupo I, los aeropuertos de Juliaca y Tacna al Grupo II, el aeropuerto de Puerto Maldonado al Grupo III y, finalmente el Aeropuerto de Ayacucho al Grupo IV. 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° 7
TARIFAS MAXIMAS EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA, 2014
 (En USD, no incluye IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV
1. Tarifa Única de Uso Aeroportuario					
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	12,06	12,06	12,06	12,06
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,34	3,62	3,52	3,52
2. Aterrizaje / Despegue Internacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) ¹					
Peso Máximo de Despegue					
Hasta 10 TM	Por operación	19,268	14,451	9,634	4,817
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	3,577	3,059	2,553	2,047
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	4,335	3,721	3,095	2,409
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	4,564	3,914	3,264	2,613
Más de 105 TM	Por tonelada	4,673	4,010	3,336	2,673
3. Aterrizaje / Despegue Nacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) ²					
Peso Máximo de Despegue					
Hasta 10 TM	Por operación	9,634	7,226	4,817	2,409
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,083	1,156	1,036	0,807
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,601	1,204	1,084	0,843
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	2,710	1,252	1,132	0,879
Más de 105 TM	Por tonelada	2,782	1,289	1,156	0,903
4. Estacionamiento - Vuelo Internacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)					
Peso Máximo de Despegue					
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,482	0,361	0,241	0,120
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,089	0,077	0,064	0,052
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,106	0,093	0,077	0,060
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,114	0,098	0,082	0,065
Más de 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,117	0,100	0,083	0,067
5. Estacionamiento - Vuelo Nacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)					
Peso Máximo de Despegue					
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,241	0,181	0,120	0,060
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,052	0,029	0,026	0,020
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,065	0,030	0,028	0,022
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,067	0,031	0,029	0,022
Más de 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,070	0,033	0,029	0,023
6. Embarque y Despegue de Pasajero mediante Puentes de Embarque (Mangas) ³					
Uso de mangas	Primeros 45 min o fracción	26,25	-	-	-
Uso de mangas - tiempo adicional	Por cada bloque de 15 min o fracción	8,75	-	-	-
7. Otros servicios					
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0,012	0,012	0,012	0,012

1/ y 2/ Aterrizaje / Despegue nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas
 Aterrizaje / Despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas
 Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de Aterrizaje / Despegue (A/D)
 3/ Servicio disponible sólo en el aeropuerto de Arequipa. Tarifa provisional dispuesta por OSITRAN, vigente desde el 8 de septiembre de 2014.
 Fuente: OSITRAN
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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

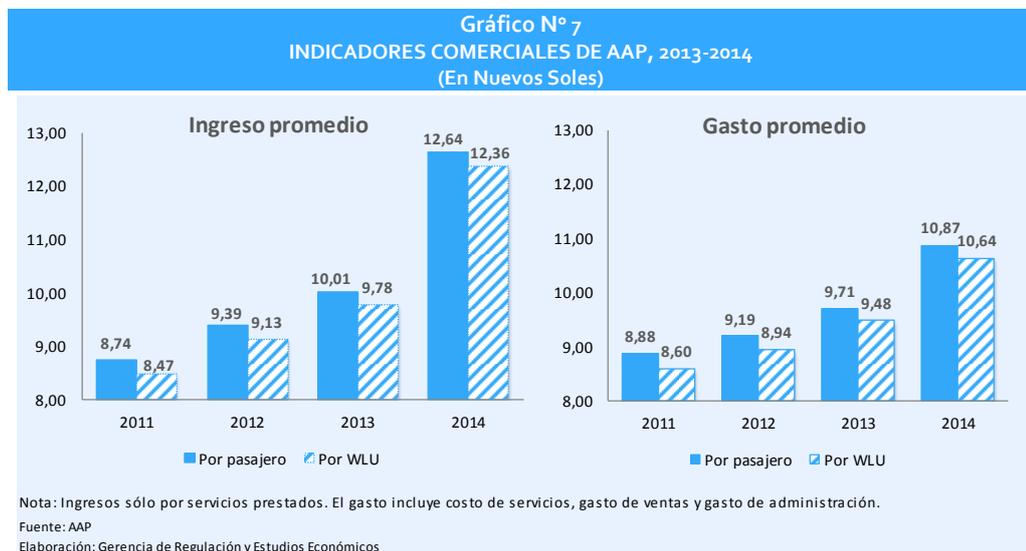
Cuadro N° 8 TARIFA POR HORA EXTRA (En USD, no incluye IGV)		
AEROPUERTO	CON PASAJEROS	SIN PASAJEROS
Arequipa	132,47	121,63
Ayacucho	60,21	60,21
Julíaca	98,75	95,14
Puerto Maldonado	98,75	95,14
Tacna	98,75	95,14

Fuente: AAP
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VI. Desempeño comercial

37. En 2014, se observa un importante incremento en el ingreso³ promedio por persona y por WLU⁴ del orden de 26,2% y 26,4%, respectivamente, en comparación con los resultados obtenidos el año anterior. Si bien en el 2014 también se presentaron crecimientos del nivel de gastos⁵ promedio por persona y por WLU (12,0% y 12,1%, respectivamente en relación con el año anterior), éstos se incrementaron en una magnitud inferior al crecimiento de los ingresos. Así durante el año 2014, el ingreso promedio superó el gasto promedio por pasajero y por WLU, lo cual indicaría que los ingresos recaudados por el Concesionario fueron más que suficientes para cubrir sus gastos operativos.
38. Adicionalmente, cabe señalar que dichos incrementos estuvieron explicados, principalmente, por el crecimiento del nivel de ingresos y gastos en mayores magnitudes que el moderado crecimiento en el tráfico de pasajeros y la reducción experimentada en el movimiento de carga durante 2014.



³ Incluye los ingresos por la prestación de servicios.

⁴ Work Load Unit (WLU) es una medida de producto comúnmente usada en la industria aérea, la cual es definida como un pasajero ó 0,1 toneladas de carga.

⁵ Incluye los costos de servicio, gastos de venta y gastos administrativos.



VII. Inversiones

39. 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 el Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. En 2014, OSITRAN reconoció inversiones por un total de USD 26,9 millones, con lo cual la inversión acumulada al 31 de diciembre de dicho año alcanzó un total de USD 55,4 millones, monto equivalente al 70,5% del compromiso de inversión⁶.



40. De este modo, al finalizar el año 2014, el Concesionario ha culminado con las obras previstas en el Contrato de Concesión como compromisos de inversión para el Periodo Inicial. Así, en el cuadro a continuación se aprecia en detalle las obras efectuadas referidas a la ampliación y modernización de los cinco terminales aéreos:

Cuadro N° 9
OBRAS Y EQUIPAMIENTO, 2014

DESCRIPCIÓN	AEROPUERTO
Rehabilitación de los pavimentos del lado aire	Arequipa, Ayacucho, Puerto Maldonado y Tacna
Mejoramiento del lado aire	Juliaca
Ampliación y remodelación del terminal de pasajeros	Arequipa, Juliaca y Tacna
Culminación del acondicionamiento del Sistema de energía de emergencia	Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna
Mantenimiento Correctivo a los vehículos de rescate SEI	Puerto Maldonado y Tacna
Adquisición y modernización de equipamiento	Todos los aeropuertos

Fuente: Plan de Negocios de ADP – 2015
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

41. En el año 2014 se aprobaron los Planes Maestros de Desarrollo de los aeropuertos de Ayacucho, Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado, los cuales servirán como insumos de las fases de inversión para los siguientes cinco años.

⁶ De acuerdo al PEO vigente aprobado con oficio N° 4566-2013-GS-OSITRAN de fecha 21.10.2013, el monto del compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 79 249 190.



VIII. Resultados financieros

42. En 2014, AAP obtuvo ingresos operativos por S/. 30,8 millones, monto que representó un incremento de 33,7%, respecto al total de ingresos facturados el año anterior, siendo la prestación de los servicios regulados la fuente más importante de dichos ingresos (71,2%).

Cuadro N° 10 COMPOSICIÓN DE LOS INGRESOS OPERATIVOS DE AAP, 2013 – 2014 (En miles de Nuevos Soles)		
CONCEPTO	2014	2013
Servicios regulados	21 954	16 705
T.U.U.A	14 212	10 645
Acceso de aterrizaje y despegue	5 046	3 889
Alquileres regulados	586	511
Acceso a rampa - operador	1 074	917
Atención de aeronaves fuera de horario regular	401	293
Acceso para abastecimiento de combustible a aeronaves	244	249
Servicio de carga	188	162
Estacionamiento de aeronaves	50	39
Servicio de embarque y desembarque de mangas	153	0
Servicios no regulados	8 800	6 290
Arrendamiento de locales comerciales	5 022	1 729
Estacionamiento vehicular	1 100	1 209
Espacios para almacenes, antenas y otros	1 527	1 145
Espacios publicitarios	575	1 396
Ingresos vehículos portavalores	155	178
Fotochecks	0	0
Reembolsos de los servicios básicos	421	633
Otros Ingresos	82	70
TOTAL	30 836	23 065

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

43. Los ingresos por **servicios regulados** experimentaron un crecimiento de 31,4% con respecto a 2013. Ello se explica por el incremento de los ingresos generados por la recaudación de la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA), producto del mayor tráfico de pasajeros y del aumento de las tarifas registrado en el 2014. Cabe indicar que los ingresos por TUUA constituyen la procedencia más importante de ingresos dentro de los servicios regulados, representando el 64,7% de los mismos.
44. Por su parte, los ingresos percibidos por los **servicios no regulados** también registraron un importante dinamismo, al incrementarse 39,9% en relación con 2013. En particular, los ingresos por arrendamiento de locales comerciales prácticamente se triplicaron, al pasar de S/. 1,7 millones a S/. 5 millones entre 2013 y 2014, con lo cual este rubro pasó a representar el 56,5% del total de ingresos no regulados.



45. En cuanto al Estado de Resultados, AAP reportó en 2014 una utilidad bruta de S/. 4,6 millones, monto 46,4% mayor al obtenido el año anterior. Ello permitió que dicho año el Concesionario reporte un nivel de utilidades operativas 6 veces superior a las percibidas el año anterior. A pesar de ello, debido al alto nivel de gastos financieros en los que incurrió la empresa en 2014, AAP obtuvo pérdidas netas de S/. 4,2 millones.

Cuadro N° 11 ESTADOS DE RESULTADOS DE AAP, 2013 – 2014 (En miles de Nuevos Soles)		
	2014	2013
Ingresos por la prestación de servicios	30 836	23 065
Costo de la prestación de servicios	-19 689	-15 453
Utilidad (pérdida) bruta	11 147	7 612
Gastos de administración	-5 615	-5 557
Gastos de ventas	-1 223	-1 349
Otros ingresos	-	9
Utilidad (pérdida) de operación	4 309	715
Ingresos financieros	1	-
Gastos financieros	-8 598	-3 486
Diferencia en cambio, neta	-1 461	-1 338
Utilidad (pérdida) antes de impuesto a la renta	-5 749	-4 109
Impuesto a la renta	1 471	1 070
Utilidad (pérdida) del año	-4 278	-3 039
Otros resultados integrales	-	-
Resultados integrales del año	-4 278	-3 039

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

46. Asimismo, al 31 de diciembre de 2014, el Activo Corriente de AAP presentaba un saldo 6,3% inferior al del 2013, debido principalmente a la disminución de su saldo de Cuentas por cobrar al Estado Peruano, principalmente debido a los reembolsos efectuados por el Estado a favor del Concesionario por la ejecución de las obras obligatorias comprometidas para el periodo inicial.

Cuadro N° 12 ESTADO DE SITUACION FINANCIERA DE AAP, 2013 – 2014 (En miles de Nuevos Soles)					
ACTIVO	2014	2013	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2014	2013
Activo corriente	99 091	105 729	Pasivo corriente	96 809	97 756
Efectivo y equivalente de efectivo	8 054	11 792	Obligaciones financieras	26 913	13 994
Cuentas por cobrar comerciales	2 526	993	Cuentas por pagar comerciales	2 075	2 022
Cuentas por cobrar al Estado Peruano	75 690	80 264	Cuentas por pagar al Estado Peruano	1 780	924
Cuentas por cobrar a partes relacionada:	7 410	1 024	Cuentas por pagar a partes relacionadas	64 166	79 654
Otras cuentas por cobrar	5 411	11 656	Otras cuentas por pagar	1 875	1 162
Activo no corriente	7 463	6 052	Patrimonio neto	9 745	14 025
Mobiliario y equipo	1 963	1 863	Capital	17 123	17 123
Activos intangibles	3 223	3 383	Reserva legal	-7 378	-3 098
Impuesto a la renta diferido	2 277	806			
TOTAL ACTIVO	106 554	111 781	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	106 554	111 781

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

47. Por su parte, el Pasivo Corriente de AAP registrado al 31 de diciembre de 2014 se mantuvo en un nivel similar al del año anterior (disminución de 1%). Ello pues, si bien por un lado los saldos



de las *Cuentas por pagar a relacionados* disminuyó sustantivamente entre 2013 y 2014, por otro lado se registró un aumento en las obligaciones financieras asumidas por la empresa por un monto similar. Cabe señalar que las obligaciones financieras del Concesionario al cierre del 2014 corresponden a préstamos recibidos de (i) el Banco Internacional S.A.⁷ (ii) el Banco de Crédito del Perú⁸ y (iii) el banco de inversión EFIC Partners⁹.

48. Respecto a los ratios financieros obtenidos por AAP, se observa que el ratio de rentabilidad operativa en el 2014 ha presentado una importante mejora al alcanzar un 14%, porcentaje más alto obtenido desde el inicio de sus operaciones. Sin embargo, al registrar utilidades netas negativas en el 2014, dicha empresa registró resultados negativos en los ratios de rentabilidad neta, ROE y ROA.

Cuadro N° 13 RATIOS FINANCIEROS DE AAP, 2013 – 2014				
Ratio	2011	2012	2013	2014
De Rentabilidad				
Margen operativo	0,7%	2,1%	3,1%	14,0%
Margen neto	-0,6%	0,4%	-13,2%	-13,9%
ROE	-1,6%	0,5%	-21,7%	-43,9%
ROA	-1,0%	0,3%	-2,7%	-4,0%
De Líquidez				
Líquidez clásica	1,33	2,42	1,08	1,02
Prueba ácida	1,32	2,41	1,08	1,02
Líquidez absoluta	0,15	0,33	0,12	0,08
De Solvencia				
Deuda/Activo total	0,36	0,34	0,87	0,91
Pasivo/Patrimonio	0,57	0,51	6,97	9,93

Fuente: Estados financieros auditados AAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. Por su parte, en cuanto a la liquidez de la empresa se observa que los ratios de liquidez clásica¹⁰, prueba ácida¹¹ y liquidez absoluta¹², revelan una disminución de la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones en el corto plazo, debido principalmente al mayor nivel de endeudamiento asumido por la empresa durante el último año.
50. Ello también puede apreciarse en los ratios de endeudamiento obtenidos por AAP en el 2014, los cuales reflejan un alto nivel de apalancamiento pues sus pasivos representan el 91% de los activos. El ratio pasivo/patrimonio indican que las deudas de la empresa equivalen a 9,93 veces el capital aportado por los socios.

⁷ El préstamo devenga intereses a la tasa de interés de 2,25%.

⁸ Préstamo de S/. 5,9 millones pactado en el 2014 a una tasa de 7.23%.

⁹ Préstamo a una tasa de interés de 7.0%

¹⁰ Líquidez Clásica = Activo Corriente/Pasivo Corriente.

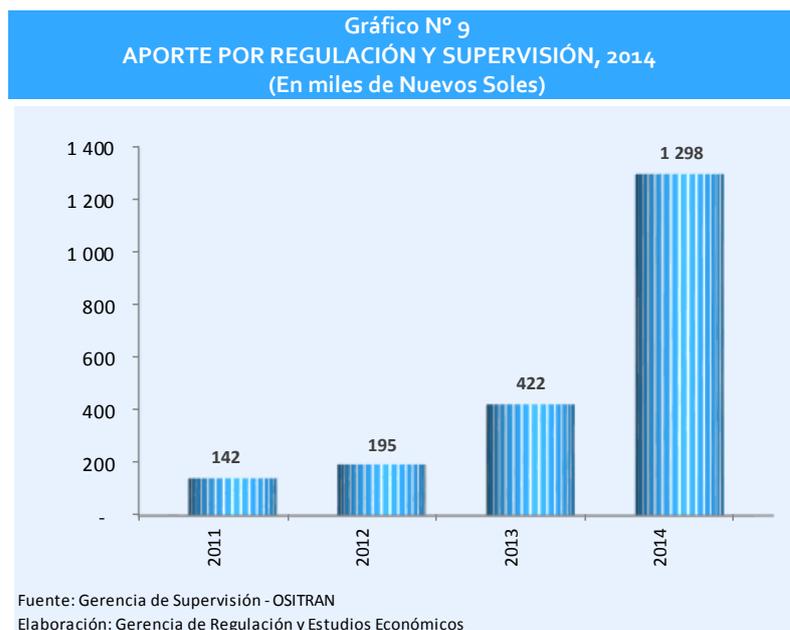
¹¹ Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

¹² Líquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.



IX. Cofinanciamiento y transferencia al sector público

51. Como se ha señalado, la modalidad bajo la cual el Estado Peruano otorgó la concesión es la de cofinanciamiento, siendo uno de sus componentes el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO). De acuerdo a la propuesta económica del Concesionario, el importe de PAMO asciende a USD 3 585 000. En caso los ingresos regulados sean menores a dicho monto, el Estado Peruano cubrirá la diferencia. Por el contrario, si la suma de los ingresos regulados excede el PAMO, el Concesionario deberá hacer entrega del 50% de dicho exceso al Estado Peruano.
52. En 2014, los ingresos regulados obtenidos por AAP ascendieron a S/. 21,5 millones, monto que excedió largamente el umbral estimado como PAMO, motivo por el cual el Concesionario hizo entrega de S/. 5,5 millones al Estado Peruano, superando en 70% el monto entregado por este concepto el año anterior (S/. 3.2 millones)¹³.
53. Finalmente, durante el 2014 AAP realizó aportes por regulación y supervisión a OSITRAN por la suma de S/. 1,3 millones de soles, cifra que prácticamente ha triplicado el aporte efectuado el 2013.



¹³ Estados financieros Auditados de AAP, 2014.



ANEXOS



ANEXO 1

ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO

PAMO	Es el pago anual en Dólares que tiene como finalidad retribuir la operación y el Mantenimiento, con excepción del Mantenimiento Correctivo, de los aeropuertos. El PAMO que se pagará trimestralmente resulta de la división del PAMO entre cuatro (04). Dicho pago se efectuará a partir del inicio de la etapa de Explotación. El importe correspondiente al PAMO será reajustado por inflación anualmente y revisado cada cinco (05) años. El importe del PAMO que el Concedente garantiza al Concesionario asciende a USD 3,585 millones y corresponde a uno de los componentes de la propuesta económica presentada por el Adjudicatario en la etapa de Concurso.
PAO	Es el pago trimestral en Dólares o Nuevos Soles que el Concedente realizará a favor del Concesionario, para retribuir la inversión en que incurra este último, por las Obras del Periodo Remanente. El PAO será cancelado a través del Fideicomiso de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo 16 del Contrato de Concesión.
PPO	Es el pago en Dólares que el Concedente realizará a favor del Concesionario por las Obras Obligatorias efectuadas en el Periodo Inicial, incluyendo aquellas que habiéndose iniciado en el Periodo Inicial, fuesen concluidas con posterioridad, o deberían realizarse fuera del Periodo Inicial, por causas no imputables al Concesionario. El PPO será cancelado a través del Fideicomiso mediante el reconocimiento de los avances de obra, de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo 16 del Contrato de Concesión.
Cálculo del Cofinanciamiento trimestral	<p>i. Si el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (en adelante, PAMO) es mayor que los ingresos regulados, el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:</p> $\text{Cofinanciamiento}_t = (\text{PAMO}_t - \text{IR}_t) + \text{PAO}_t + \text{PPO}_t + \text{MC}_t$ <p>ii. Si el PAMO es menor o igual que los Ingresos Regulados, el monto del cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:</p> $\text{Cofinanciamiento}_t = -f_1 (\text{IR}_t - \text{PAMO}_t) + \text{PAO}_t + \text{PPO}_t + \text{MC}_t$ <p>Las variables se definen de la siguiente manera:</p> <p>PAMO Es el importe del PAMO anual en Dólares, dividido entre 4, que el Concedente asegura al Concesionario para el mantenimiento y operación de los aeropuertos. El importe PAMO es el consignado por el Concesionario en su propuesta económica.</p> <p>IR Corresponde a los ingresos regulados trimestrales de los aeropuertos.</p> <p>PAO Pago trimestral en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo remanente.</p> <p>PPO Pago al contado en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo inicial.</p> <p>MC_t Pago correspondiente al mantenimiento correctivo.</p> <p>f₁ Factor de distribución del excedente del ingreso regulado sobre el PAMO y se fija en 50%.</p> <p>t Periodo equivalente a un trimestre.</p>



ANEXO 2

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo 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"> ▪ Arequipa – Arequipa; ▪ Ayacucho – Ayacucho; ▪ Juliaca - Puno; ▪ Puerto Maldonado – Madre de Dios; ▪ Tacna – Tacna; ▪ Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado). 	Cláusula 5.7.1. (p. 35) Cláusula 5.8. (p. 36)
2	Fecha de suscripción	5 de enero de 2011.	Circular N° 60
3	Plazo de concesión	25 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 4 de enero de 2013. Modificación del numeral 5.8.2 del Contrato. ▪ Adenda 2: 6 de agosto de 2013. Modificación del numeral 1.27, 9.4.1, el acápite 3 del apéndice 2 del anexo 16 del Contrato. 	Adenda 1 Adenda 2
5	Modalidad	Concesión – Asociación Público Privada Cofinanciada.	Cláusula 2.3 (p. 21)
6	Prórroga de la concesión	En ningún caso el plazo de la concesión podrá exceder del plazo máximo establecido en las leyes aplicables. La solicitud deberá presentarse con una antelación no menor a tres años previos al vencimiento de la concesión.	Cláusula 4.3 (p. 32-33)
7	Factor de competencia	Menor monto de propuesta económica (MO): MO = PPO _i + VPAMO _i	TUO Bases Numeral 7.2 (p. 33)
8	Facilidades esenciales	Para el acceso y utilización de las facilidades esenciales el concesionario y los usuarios intermedios estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del REMA.	Cláusula 7.3 (p. 49)
9	Capital social mínimo	US\$ 6 100 000 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 1.22 (p. 07) Cláusula 3.3.1. (p. 27)
10	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 4,5 millones, que debe ser renovada anualmente hasta dos años (2) después de haber concluido la concesión. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 10% del monto anual establecido en el Programa de Ejecución de Obras en el periodo inicial. Y 20% del importe indicado en el Plan Anual de Inversiones de obras en el periodo remanente. 	Cláusula 10.2 (p. 84-86)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	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. ▪ Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos o en desuso que pudieran generar impactos ambientales, el Concedente se compromete de retirarlos y asumir el gasto que tal retiro genere. 	Cláusula 10.1 (p. 83)
12	Garantías a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El derecho de concesión. ▪ Los ingresos netos de la concesión deducida la tasa de aporte por regulación y cualquier otro comprometido a entidades estatales. ▪ Las acciones o participaciones que corresponden al concesionario. 	Cláusula 10.4 (p. 86)
13	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras obligatorias: <ul style="list-style-type: none"> - Obras de rápido impacto (primeros 12 meses) - Obras de seguridad (primeros 24 meses) - Ampliación y remodelación terminal (primeros 24 meses). - Equipamiento del periodo inicial (primeros 18 meses). ▪ Obras del periodo remanente: <ul style="list-style-type: none"> - Plan Maestro de Desarrollo (primeros 24 meses) - Plan de Equipamiento del periodo remanente (24 meses desde la fecha de cierre establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo) - Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire ▪ Inversiones en Obras nuevas y adicionales de Obra. 	Cláusula 8.2. (p. 55-71) Anexo 23.
14	Obras obligatorias	Detalladas en el anexo 23. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PPO.	Cláusula 8.2.1 (p. 55) Cláusula 1.8.1 (p. 14)
15	Obras del periodo remanente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Derivadas del Plan maestro de desarrollo, Plan de equipamiento y Programa de Rehabilitación y mejoramiento. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PAO. ▪ En caso las obras del periodo remanente constituyan proyectos de inversión pública se deberá obtener la viabilidad de acuerdo a las normas SNIP. 	Cláusula 8.2.2 (p. 61) Cláusula 1.8.1 (p. 14)
16	Inversiones en obras nuevas y adicionales de obra	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Obras nuevas:</u> El concedente debe presentar al concesionario una instrucción para la ejecución de obras nuevas. Estas serán asumidas por el concesionario con cargo a los recursos del concedente y serán pagados bajo el mecanismo del PAO. ▪ <u>Adicionales de obra:</u> El concedente o el concesionario podrán determinar la necesidad de realizar adicionales de obra. 	Cláusula 8.2.3 (p. 68) Cláusula 1.8.1 (p. 14)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Penalidades	<p>Referidas a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Régimen de bienes. ▪ Mantenimiento de los bienes de la concesión. ▪ Explotación de la concesión. ▪ Ejecución de las obras. ▪ Régimen económico financiero. ▪ Garantías. ▪ Régimen de seguros. ▪ Consideraciones socio ambientales. ▪ Relación con socios terceros y personal. ▪ Competencias administrativas. ▪ Régimen económico financiero. ▪ Sistema de seguimiento y mejoramiento de la calidad. ▪ Reglamento para Ejecución y Contratación de obras, obras nuevas, actividades de mantenimiento periódico, consultorías y equipamiento. 	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p. 255-263)
18	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje. <ul style="list-style-type: none"> a) De Conciencia: Controversias Técnicas. b) De Derecho: Controversias No Técnicas. <ul style="list-style-type: none"> - Internacional - superior a US\$ 10 millones. - Nacional: igual o menor a US\$ 10 millones. 	Cláusula 16.4. (p. 119-120) Cláusula 16.5. (p. 120- 122)
19	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. 107-114)
20	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Que el porcentaje de desequilibrio dividiendo la diferencia entre los resultados antes de impuestos relacionados a la prestación de servicios aeroportuarios y el recalcu de los resultados antes de impuestos del mismo aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las Leyes aplicables, sobre el resultado antes de impuestos del último ejercicio, y en caso que del resultado acumulado supere el 10%. <p>En tal caso se procederá a restablecer el equilibrio otorgando una compensación al Concesionario o Concedente, según corresponda.</p>	Cláusula 9.3. (p. 77-79)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
21	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, pérdidas o lesiones. - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes. - Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos, terremoto y demás riesgos de la naturaleza. - Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	Cláusula 11.2. (p. 91-92)
22	Estándares de servicio	<p>Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos:</p> <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) ▪ Federal Aviation Administration (FAA) ▪ Transport Security Administration (TSA) 	Cláusula 1.54. (p. 10-11) Cláusula 1.115 (p. 19)
23	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento aeronaves, puentes de abordaje, uso de instalación de carga y horas extras. ▪ Las tarifas no podrán ser modificadas hasta el término del tercer año de concesión. Posteriormente, las tarifas se igualarán a las cobradas en ese momento por el concesionario del primer grupo de aeropuertos. ▪ Cargos de acceso: de conformidad a los servicios esenciales establecidos en el REMA. 	Cláusula 1.121 (p. 20) Cláusula 9.1. (p. 73-74) Anexo 7 (p. 222-227)
24	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concesionario reajustará las tarifas al quinto año de concesión por IPC y CPI. ▪ OSITRAN podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda. 	Cláusula 9.1.8. (p. 74-75) Cláusula 9.1.9. (p. 75)
25	PPO	<p>Pago por obras obligatorias en dólares que el concedente realiza a favor del concesionario durante el periodo inicial cancelado a través del fideicomiso. Dicho monto asciende a US\$ 47 785 000,00.</p>	Cláusula 1.90. (p. 16) Cláusula 9.5.1. (p. 81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)
26	PAO	<p>Pago por obras 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 por las obras del periodo remanente cancelados a través del fideicomiso.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pago al contado del 30% de la obra. ▪ El saldo correspondiente al 70% pagado en cuotas trimestrales por un periodo de 10 años o lo que reste de la concesión. 	Cláusula 1.89 (p. 16) Cláusula 9.5.2 (p. 81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 30 de junio de 2014

Nº	Tema	Contenido	Ref.
27	PAMO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pago anual en dólares que retribuyen la operación y mantenimiento con excepción del mantenimiento correctivo pagadero trimestralmente. ▪ Dicho monto asciende a USD 3 585 000,00. ▪ Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos. ▪ El reajuste del PAMO por inclusión del Aeropuerto de Andahuaylas será el siguiente: $p = (\text{PAMO máx. por 5 aeropuertos}) / (\text{PAMO ofertado por 5 aeropuertos})$ 	<p>Cláusula 1.87 (p. 16)</p> <p>Cláusula 9.43 (p. 80)</p> <p>Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)</p>





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