



**Informe de Desempeño del
Primer Grupo de
Aeropuertos de Provincia
del Perú**

2009

**Gerencia de
Regulación**



Informe de Desempeño del
Primer Grupo de
Aeropuertos de Provincia
del Perú

2009

**Gerencia de
Regulación**

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	5
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN.....	7
I.1 Adendas al Contrato de Concesión.....	9
I.2 Descripción de los servicios.....	11
I.3 Compromisos de Inversión.....	12
I.4 Modalidad de Concesión y Esquema de Cofinanciamiento.....	13
I.4.1 Pago por Obras.....	14
I.4.2 Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO).....	14
I.4.3 Incentivos a la Generación de Ingresos Regulados (IGI).....	15
I.5 Regulación Tarifaria.....	15
II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2009.....	16
II.1 Movimiento aeroportuario.....	16
II.1.1 Tráfico de Naves.....	17
II.1.2 Tráfico de Carga.....	19
II.1.3 Tráfico de Pasajeros.....	21
II.2 Indicadores Económicos.....	23
II.2.1 Ingreso por pasajero y por <i>Work Load Unit</i> (WLU).....	23
II.2.2 Gasto por pasajero y por WLU.....	24
II.3 Desempeño Económico-Financiero.....	24
II.3.1 Ingresos por servicios.....	24
II.3.2 Gastos.....	26
II.3.3 Resultados Financieros.....	28
III. PAGOS EFECTUADOS AL CONCESIONARIO.....	30
III.1 Mantenimiento Correctivo.....	30
III.2 Obras de Rápido Impacto.....	31
III.3 Cofinanciamiento del PAMO y Pago del PAO.....	31
IV. CONTRIBUCIÓN POR REGULACIÓN.....	32
ANEXO 1.....	33

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Aeropuertos tomados en posesión a la firma del Contrato.....	8
Cuadro N° 2: Aeropuertos adicionales	8
Cuadro N° 3: Clasificación de Aeropuertos Concesionados al 2009	9
Cuadro N° 4: Servicio Aeroportuario por tipo de regulación	11
Cuadro N° 5: Operadores aeroportuarios según servicio	12
Cuadro N° 6: Inversiones a ejecutar por Periodo Contractual	12
Cuadro N° 7: Planes Maestro entregados al MTC	13
Cuadro N° 8: Tráfico de operaciones, carga y pasajeros, 2008-2009	16
Cuadro N° 9: Número de operaciones por aeropuerto – ADP, 2008-2009	17
Cuadro N° 10: Número de operaciones según aeropuerto y tipo de vuelo, 2009	18
Cuadro N° 11: Tráfico de carga por aeropuerto – ADP, 2008-2009	19
Cuadro N° 12: Tráfico de carga según aeropuerto y tipo de vuelo – ADP, 2009	20
Cuadro N° 13: Tráfico de pasajeros por aeropuerto – ADP, 2008-2009.....	21
Cuadro N° 14: Tráfico de pasajeros por tipo de vuelo – ADP, 2009.....	22
Cuadro N° 15: Ingreso promedio por pasajero y por WLU – ADP, 2008-2009	23
Cuadro N° 16: Gasto promedio por pasajero y por WLU – ADP, 2008-2009.....	24
Cuadro N° 17: Total de ingresos por tipo de servicio – ADP, 2008-2009	25
Cuadro N° 18: Total de gastos por rubro - ADP, 2008-2009	27
Cuadro N° 19: Balance General – ADP, 2008-2009.....	28
Cuadro N° 20: Estado de Ganancias y Pérdidas – ADP, 2008-2009.....	29
Cuadro N° 21: Ratios Financieros – ADP, 2008-2009.....	29
Cuadro N° 22: Resumen de pagos efectuados al Concesionario, 2007-2009	30
Cuadro N° 23: Pagos por Mantenimiento Correctivo a través de Liquidaciones.....	31
Cuadro N° 24: Pagos por ORIs y Equipamiento Mínimo a través de Liquidaciones	31

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Mapa del Primer Grupo de Aeropuertos concesionados.....	7
Gráfico N° 2: Evolución mensual de las operaciones por aeropuerto, 2009.....	18
Gráfico N° 3: Participación relativa en el tráfico de carga – ADP, 2009	19
Gráfico N° 4: Evolución mensual del tráfico de carga por aeropuerto, 2009	21
Gráfico N° 5: Participación relativa en el tráfico de pasajeros – ADP, 2009.....	22
Gráfico N° 6: Evolución mensual del tráfico de pasajeros por aeropuerto - ADP, 2009...	23
Gráfico N° 7: Desagregación de los ingresos regulados, 2009	25
Gráfico N° 8: Desagregación de los ingresos no regulados, 2009	26

RESUMEN EJECUTIVO

El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y la empresa Concesionaria Consorcio Aeropuertos del Perú S.A (ADP), suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, por un plazo de 25 años.

El factor de competencia para la adjudicación del Contrato de Concesión fue el menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO). Como resultado del proceso de licitación, la Buena Pro fue entregada al único postor que ofreció US \$ 9 400 000 anuales, pagaderos trimestralmente.

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el Esquema de Cofinanciamiento, Compromisos de Inversión que el Concesionario debe asumir, Garantías a favor de cada una de las partes, así como el esquema de Regulación Tarifaria de los servicios prestados.

El esquema de Cofinanciamiento del Contrato de Concesión de los Aeropuertos Regionales se diferencia de otros esquemas de cofinanciamiento. El PAO varía de acuerdo al monto de inversión ejecutada, mientras que el PAMO varía en la medida que se incorporan los tres aeropuertos adicionales. Por el contrario, en otros esquemas de cofinanciamiento tanto el PAO como el PAMO son aportes fijos por parte del Concedente, y ninguno de ellos se encuentra sujeto a revisión durante el periodo de la Concesión.

Los compromisos de inversión se encuentran comprendidos en dos periodos. El Periodo Inicial (3 primeros años) comprende la ejecución de Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo, Obras de Seguridad y Actividades de Mantenimiento Periódico. Luego, el Periodo Remanente (año 4 al año 25) comprende la realización de inversiones en Obras, Equipamiento y en Actividades de Mantenimiento Periódico, las cuales estarán definidas dentro de los Planes Maestros, Planes de Equipamiento, y Programas de Mantenimiento Periódico, respectivamente.

El Contrato de Concesión comprende garantías para el Concedente como cartas fianza y de fiel cumplimiento para el Contrato y la construcción de obras; asimismo el Contrato establece garantías a favor del Concesionario como la transferencia de los fondos del fideicomiso, seguridad de aviación civil, la no construcción de un nuevo aeropuerto en un radio de 150 km y el retiro de bienes obsoletos.

Respecto del esquema de regulación tarifaria, el Contrato establece un esquema de tarifas máximas para los principales servicios aeroportuarios que son: la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) cobrada a los pasajeros de salida y las tarifas de aterrizaje y despegue, de estacionamiento y de puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas. El establecimiento de tarifas máximas permite al Concesionario establecer sus tarifas por debajo de estos niveles, pero no mayor a la tarifa tope, así como aplicar descuentos y promociones de acuerdo a su política comercial. Se debe precisar, que dichas tarifas se encuentran clasificadas en grupos de aeropuertos de acuerdo a su nivel de tráfico de pasajeros.

En cuanto a los cargos de acceso por almacenamiento y despacho de combustible, locales para líneas aéreas, instalaciones de carga, alquiler de locales, así como servicios comerciales, el Contrato de Concesión establece un nivel máximo de cobro, el cual se encuentra en función al grupo de aeropuerto.

Las obras comprometidas y definidas en el Contrato de Concesión se clasifican en Obras obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo y Obras de Rehabilitación y Mejoramiento. Asimismo, las obras específicas a desarrollar se encuentran descritas en el Anexo 25 del Contrato de Concesión.

Esta modalidad de cofinanciamiento permitió realizar actividades en mantenimiento de unidades de rayos X, fajas transportadoras, unidades de salvamento, reparación de pista de la zona de almacenes, entre otros. Todo ello permitió garantizar la seguridad operacional de cada uno de los aeropuertos bajo Concesión, cumpliendo los estándares de servicio establecidos en el Contrato de Concesión.

Durante el año 2009, el Concesionario presentó obras correspondientes a la construcción de pórticos y pintado general de los terminales (Obras de Rápido Impacto). Asimismo, el total de pagos efectuados al Concesionario alcanza los US\$ 16 334 802,89 entre inversiones y obras diversas.

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

1. El 11 de diciembre del 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones en representación del Estado Peruano (en adelante, MTC o el Concedente) y la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, ADP o el Concesionario), celebraron el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el Contrato de Concesión), para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación de doce aeropuertos regionales. El plazo de la Concesión fue establecido en 25 años¹ contados desde la Toma de Posesión.
2. La modalidad bajo la cual se otorgó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia es cofinanciada por el Estado Peruano,² mediante la figura de ingreso mínimo garantizado³. Cabe precisar que el factor de competencia para la adjudicación del Contrato de Concesión fue el menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)⁴. Asimismo, como parte de las garantías a favor del Concesionario⁵, el Concedente no autorizará la construcción ni operación de un nuevo aeropuerto de uso comercial en un radio de 150 km.

Gráfico N° 1: Mapa del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia concesionados



Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

3. El Primer Grupo de Aeropuertos está conformado por un total de 12 aeropuertos, los cuales para ser entregados se dividieron en dos sub-grupos, uno de nueve y otro de tres, definidos estos últimos como aeropuertos adicionales. El grupo de nueve aeropuertos fueron entregados en la Toma de Posesión, el 11 de diciembre de 2006 y son:

¹ Cláusula 4.1 del Contrato de Concesión.

² De conformidad con el literal c) del Artículo 14 del TUO – Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

³ Constituye una obligación contractual por parte del Concedente hacia el Concesionario.

⁴ Circular N° 025 (p.2)

⁵ Cláusula 10.1 del Contrato de Concesión (p.67)

Cuadro N° 1: Aeropuertos tomados en posesión a la firma del Contrato

	Aeropuerto	Departamento
1	Anta - Huaraz	Ancash
2	Cajamarca	Cajamarca
3	Chachapoyas	Amazonas
4	Iquitos	Loreto
5	Pucallpa	Ucayali
6	Talara	Piura
7	Tarapoto	San Martín
8	Trujillo	La Libertad
9	Tumbes	Tumbes

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

4. El grupo de aeropuertos adicionales fue entregado en forma individual de acuerdo al plazo establecido en el Contrato de Concesión. Cabe señalar que el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el grupo de aeropuertos adicionales en un plazo máximo de dos años, al término del cual serían excluidos de la Concesión aquellos aeropuertos que no hayan sido entregados en operación, sin derecho alguno a formular reclamaciones sobre el particular tanto por parte del Concesionario como del Concedente.
5. Los aeropuertos adicionales fueron entregados al Concesionario mediante la suscripción de 3 Adendas al Contrato de Concesión. Los aeropuertos entregados se muestran en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 2: Aeropuertos Adicionales

N°	Aeropuerto	Departamento	Fecha de entrega
1	Piura	Piura	05-Feb-08
2	Pisco	Ica	06-Mar-08
3	Chiclayo	Lambayeque	24-Nov-08

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

6. Los 12 aeropuertos concesionados se encuentran clasificados en función al tráfico de pasajeros registrado en el último año. El Grupo I está conformado por aquellos aeropuertos que movilizaron más de 500 mil pasajeros; el Grupo II comprende a los aeropuertos cuyo tráfico de pasajeros fue superior a 250 mil hasta 500 mil pasajeros; el Grupo III agrupa a los aeropuertos que movilizaron más de 100 mil hasta 250 mil pasajeros; y, el Grupo IV se encuentra comprendido por los aeropuertos que movilizaron hasta 100 mil pasajeros.

Cuadro N° 3: Clasificación de Aeropuertos Concesionados al 2009

Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV
Iquitos	Pucallpa	Chiclayo*	Anta - Huaraz
	Tarapoto	Piura*	Cajamarca
	Trujillo		Chachapoyas
			Pisco*
			Talara
			Tumbes

(*) Aeropuertos Adicionales

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación -OSITRAN

7. El objeto de esta clasificación es agrupar a los aeropuertos de acuerdo a características similares y como consecuencia de ello poder establecer niveles de servicio, esquemas tarifarios, inversiones, entre otros, de manera homogénea dentro de cada grupo.

I.1 Adendas al Contrato de Concesión

8. A diciembre de 2009, se han suscrito 5 Adendas al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.
9. La primera Adenda fue suscrita el 5 de febrero del 2008. Mediante ésta se entrega en operación el aeropuerto de Pisco, en aplicación de la cláusula 5.9.1 del Contrato de Concesión. La entrega de este aeropuerto implica la construcción de una nueva plataforma dentro del Periodo Inicial, la cual deberá estar culminada a los 12 meses contados desde que se otorgue la viabilidad del proyecto y se cuente con la estructuración financiera.
10. Adicionalmente, se realizan las siguientes adiciones y modificaciones al Contrato de Concesión:
- Se adicionan los incisos 5.9.4; 5.9.5; 5.9.6 y 5.9.7 al numeral 5.9 de la Cláusula Quinta, los cuales delimitan el derecho de uso sobre las pistas de aterrizaje y las calles de rodaje que conforman los aeropuertos adicionales, así como las obligaciones que tendrá el Concesionario sobre estos.
 - Se modifica los domicilios de correspondencia del Concesionario y del Regulador, y se incorporan los domicilios de correspondencia del Ministerio de Defensa y de la Fuerza Aérea del Perú (inciso 20.1.1).
 - Se adiciona el numeral 3.6 al Anexo 11, referido a la disponibilidad de uso y acceso a las pistas de aterrizaje y áreas de los aeropuertos adicionales por parte del Ministerio de Defensa.
 - Se modifica el numeral 5 del Anexo 11, el cual describe el contenido del Reglamento de Uso de Plataforma, como parte de los lineamientos de la relación del Concesionario con la Fuerza Aérea del Perú.
 - Se modifican el Anexo 1 (Apéndice 2 y 3), Anexo 2 (Apéndice 1), Anexo 3 (Apéndice 1 y 2) y Anexo 14, respecto del aeropuerto de Pisco. Estos anexos se refieren a la descripción general de los aeropuertos (planos perimétricos y de distribución), áreas de la Concesión, bienes muebles e inmuebles de la Concesión, y al personal al 10 de setiembre del año 2004, respectivamente.

11. Mediante la segunda Adenda, suscrita el 6 de marzo de 2008, se entrega en operación el aeropuerto de Chiclayo, en aplicación de la cláusula 5.9.1 del Contrato de Concesión. Tal como ocurrió en la suscripción de la primera Adenda, el Concesionario deberá realizar el mantenimiento y obras respectivas en el aeropuerto de Chiclayo, previa comunicación a la FAP, al Ministerio de Defensa y al Regulador.
12. Asimismo, se realizan las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión:
 - a. Se modifican el Anexo 1 (Apéndice 2 y 3), Anexo 2 (Apéndice 1), Anexo 3 (Apéndice 1 y 2) y Anexo 14 del Contrato de Concesión, respecto del aeropuerto de Chiclayo.
 - b. Se modifica el inciso 5.12.1 del Contrato de Concesión, referido a la inscripción en el Registro de Propiedad Inmueble de los nuevos bienes de la Concesión producto de las obras ejecutadas por el Concesionario.
13. En la tercera Adenda, suscrita el 17 de setiembre de 2008, se realizan las siguientes modificaciones y adiciones al Contrato de Concesión:
 - a. Se modifica el numeral 1.1, referido a la definición de los acreedores permitidos, con lo cual se permite la titulización de activos y el uso de fideicomisos.
 - b. Se modifica el numeral 1.83, referido a la definición del Pago por Obras (PAO), lo que permite que el pago trimestral sea en Nuevos Soles o la moneda que se utilice en la estructuración financiera.
 - c. Se adiciona el inciso 7.7.9 a la Cláusula Séptima del Contrato, que establece una tarifa de US\$ 1,00 por los servicios de aterrizaje y despegue, estacionamiento y acceso para carga para: (i) aeronaves que realicen actividades aeroportuarias con fines humanitarios (sin retribuciones económicas), (ii) aeronaves civiles mientras operan exclusivamente en actividades de búsqueda y salvamento, (iii) aeronaves que transportan visitas o delegaciones oficiales (nacionales o internacionales) que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves del Estado Nacional, y (iv) el regreso al aeropuerto de salida por malas condiciones meteorológicas.
14. Posteriormente, en la cuarta Adenda, suscrita el 24 de noviembre de 2008, se entrega en operación el aeropuerto de Piura, en aplicación del inciso 5.9.1 del Contrato de Concesión. De forma similar a lo ocurrido en la primera y segunda Adenda, el Concesionario deberá realizar el mantenimiento y obras respectivas en el señalado aeropuerto, previa comunicación a la FAP, al Ministerio de Defensa y al OSITRAN. Asimismo, respecto del aeropuerto de Piura, se modifican el Anexo 1 (Apéndice 2 y 3), Anexo 2 (Apéndice 1), Anexo 3 (Apéndice 1 y 2) y Anexo 14 del Contrato de Concesión.
15. Finalmente, el 23 de diciembre de 2009 se suscribió la quinta Adenda, la cual tuvo la finalidad de hacer una serie de precisiones al Contrato de Concesión respecto del tratamiento de los adicionales de obra (numeral 1.77) y de los mecanismos de liquidación de intangibles. Adicionalmente, se incluyó la agilización del proceso de aprobación de los Planes Maestros (incisos 8.3.3 y 8.3.4); indicaciones para la instalación de puentes de embarque en el Aeropuerto de Iquitos, de acuerdo con su Plan Maestro; y definir la modalidad de pago de los Estudios Técnicos previos.

I.2 Descripción de los servicios

16. 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, los cuales son provistos exclusivamente por CORPAC, no se encuentran incluidos dentro del grupo de actividades a ser explotadas por parte del Concesionario.
17. Dicho lo anterior, los servicios brindados por el Concesionario pueden clasificarse en: (i) servicios aeroportuarios, aquellos que se prestan habitualmente para el transporte de pasajeros y la carga/descarga de aeronaves; y, (ii) servicios no aeroportuarios, servicios adicionales que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria.
18. Los servicios aeroportuarios, en su mayoría, se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso; ello 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) en el mercado. De acuerdo con lo señalado en el Contrato de Concesión de ADP, los servicios sujetos a regulación son:

Cuadro Nº 4: Servicio Aeroportuario por Tipo de Regulación

Servicio	Tipo de regulación
Utilización del Terminal Aeroportuario	Tarifaria
Aterrizaje y despegue	Tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	Tarifaria
Puentes de embarque (mangas) *	Tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves	Por acceso
Movimiento de carga	Por acceso
Servicio de rampa	Por acceso
Uso de counters	Por acceso
Mantenimiento	Por acceso
Oficinas operativas	Por acceso

(*) Este servicio actualmente no se brinda en los aeropuertos. De prestarse, OSITRAN definirá la tarifa.

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación -OSITRAN

19. Por su parte, 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.
20. En cuanto a los proveedores u operadores de los servicios aeroportuarios dentro de los aeropuertos regionales, puede mencionarse a los siguientes:

Cuadro N° 5: Operadores Aeroportuarios

Servicios	Empresa
Aterrizaje / Despegue	CORPAC ¹ y ADP
Estacionamiento de aeronaves	ADP
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	PETROPERU ²
Servicio de rampa	Talma, Aeronorte, Aero Cóndor y otros ³ .
Mantenimiento	Star UP y Aviación Líder ⁴
Alquiler de counters	ADP
Alquiler de oficinas operativas	ADP
Alquiler de locales comerciales ⁵	ADP
Estacionamiento vehicular	ADP

1/ Brinda el Servicio de Aeronavegación, SNAR.

2/ Trujillo, Chiclayo, Pisco, Iquitos, Talara y Tarapoto.

3/ Incluye a las aerolíneas/naves que se auto-proveen el servicio de rampa.

4/ Iquitos y Trujillo.

5/ Con excepción del aeropuerto de Pisco.

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

I.3 Compromisos de Inversión

21. Las inversiones a realizar por el Concesionario se encuentran clasificadas de acuerdo con el tipo de obra y su periodo de ejecución. Las inversiones a ejecutar en el período inicial debían realizarse durante los primeros 3 años de iniciada la Concesión; mientras que, las inversiones a ejecutar en el período remanente deberán cumplirse a partir del año 4 hasta el año 25 de la Concesión.

Cuadro N° 6: Inversiones a ejecutar por Periodo Contractual

PERIODO INICIAL	PERIODO REMANENTE
Obras de rápido impacto y equipamiento mínimo	Obras del plan maestro de desarrollo
Obras de seguridad	Equipamiento
Actividades de mantenimiento periódico	Actividades de mantenimiento periódico

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

Definiciones de Obras

22. Las obras son el resultado de las inversiones que el Concesionario realice sobre los bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma; y, dependiendo del objeto de la obra, estas se clasifican en 5 grupos (ver Cláusula Octava del Contrato), los cuales se describen a continuación⁶:
- a. **Obras Obligatorias:** son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del periodo inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A, B y C del Anexo 25 del Contrato. Estas obras, a su vez, se subdividen en:
- i) **Obras de Rápido Impacto:** son aquellas obras que tienen como objetivo homogeneizar los aspectos estructurales y arquitectónicos de cada uno de los aeropuertos.
- ii) **Obras de Seguridad:** consiste en la culminación de cercos perimétricos, instalación de caminos perimetrales e instalación de avisos de advertencia.

⁶ La descripción específica de las obras se detallan en los Anexos 25, 26 y 27 del Contrato de Concesión.

Asimismo, incluye la construcción de estaciones de salvamento y extinción de incendios (SEI).

iii) **Obras de ampliación y remodelación de las terminales:** tiene como objetivo mejorar el servicio brindado a los usuarios de los aeropuertos. Las obras comprenden la ampliación del terminal de pasajeros y remodelación de los espacios interiores.

b. **Obras del Plan Maestro de Desarrollo:** son aquellas obras que deberán ejecutarse, durante el periodo remanente, en función a los volúmenes de tráfico proyectados, las especificaciones técnicas establecidas en el Anexo 8 y los lineamientos establecidos en el Anexo 27 del Contrato. Al cierre de 2009, el Concesionario cumplió con presentar al MTC los Planes Maestros de Desarrollo de aeropuertos en concesión, en las fechas siguientes:

Cuadro Nº 7: Planes Maestros entregados al MTC

AEROPUERTOS	MES Y AÑO DE PRESENTACIÓN
Chiclayo	Dic-2007
Piura	Jun-2008
Pucallpa, Trujillo, Talara, Anta y Chachapoyas	Dic-2008
Pisco	Ene-2009
Chiclayo	Sep-2009

Fuente: Estados Financieros Auditados 2009

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

c. **Obras de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire:** son aquellas obras que deberán ejecutarse durante el periodo remanente, y tienen por objeto mantener la seguridad operacional de los aeropuertos. Estas obras se ejecutarán una vez que se haya llevado a cabo una evaluación funcional y estructural de los pavimentos del lado aire de los aeropuertos.

d. **Inversiones en Equipamiento:** son aquellas inversiones en equipamiento necesario que permita garantizar el normal y seguro desenvolvimiento de las operaciones aéreas en los aeropuertos. Estas inversiones se realizarán previo diagnóstico integral sobre la cantidad y condición del equipamiento existente. Cabe mencionar que, las inversiones en equipamiento realizadas en el primer año de concesión, serán agrupadas con las inversiones de rápido impacto.

e. **Actividades de Mantenimiento Periódico:** son aquellas actividades de mantenimiento preventivo que se efectúan dependiendo del movimiento del número de operaciones aéreas y el correspondiente tráfico de pasajeros y carga. Estas actividades se efectúan en intervalos mayores a los 365 días.

I.4 Modalidad de Concesión y Esquema de Cofinanciamiento

23. El esquema de cofinanciamiento de los Aeropuertos Regionales se diferencia sustancialmente de los esquemas de cofinanciamiento de otros contratos de concesión en infraestructura de transporte. En particular, para el caso de las carreteras IIRSA, tanto el pago por avance de obras (PAO) como el pago por mantenimiento y operación (PAMO) son aportes fijos por parte del Concedente, y ninguno de ellos se encuentra sujeto a revisión durante el periodo de la Concesión⁷.

⁷ En el caso de las carreteras IIRSA, el PAMO sólo es reajustado ante cambios en los precios de los principales insumos; mientras que en el esquema de cofinanciamiento de ADP, el PAMO puede ser revisado cada 5 años.

24. En tanto, el esquema de cofinanciamiento para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación de los Aeropuertos Regionales, contiene compromisos trimestrales de pago por obras ejecutadas (PAO), mantenimiento y operación (PAMO) y un monto adicional que incentiva la generación de ingresos regulados (IGI) al Concesionario; siendo estos dos últimos componentes cambiantes en el tiempo.⁸ Estos pagos por parte del Concedente complementan los pagos realizados por los usuarios de los aeropuertos, de tal forma que se logra el financiamiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión.
25. Asimismo, el esquema de cofinanciamiento de ADP involucra la existencia de un fideicomiso, administrado por COFIDE⁹ (fiduciario), que garantiza el cumplimiento del pago por cofinanciamiento por parte del Estado Peruano (fideicomitente) a favor de la empresa concesionaria (beneficiario). La principal fuente de recursos para el pago trimestral del cofinanciamiento proviene de la retribución que recibe el Estado Peruano de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Cabe señalar que el procedimiento para el pago por cofinanciamiento se encuentra sujeto a la aprobación de OSITRAN.

I.4.1 Pago por Obras

26. Con respecto al pago de las obras, el Concedente está obligado a cubrir todos los costos de las obras ejecutadas¹⁰ por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN, tanto en el periodo inicial como en el remanente.
27. El Contrato de Concesión establece que, para el pago por obras, el Concedente tiene la facultad de elegir entre las siguientes modalidades de pago: (i) el Pago por Avance de Obras (PAO); o (ii) las Liquidaciones. Cabe precisar que estas modalidades constituyen modalidades de pago alternativas y excluyentes entre sí.
28. De elegir efectuar los pagos por obras mediante PAO, el Concedente podrá pagar a través de: (i) Certificados de Aceptación de Obra (CAO)¹¹; o (ii) pagos diferidos con los fondos del fideicomiso. Debe mencionarse que los pagos a través de CAOs constituyen la primera forma que tendrá el Concedente para el pago del PAO.

I.4.2 Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)

29. El PAMO es el pago requerido por el Concesionario para el mantenimiento (exceptuando el mantenimiento periódico) y operación de los aeropuertos. Este concepto fue el factor de competencia en el proceso de licitación de los aeropuertos. Así, ADP ganó la subasta al ofrecer el menor pago por PAMO, equivalente a US\$ 9,4 millones anuales, pagaderos trimestralmente.
30. Asimismo, del Contrato de Concesión se desprende que el valor del PAMO a pagar dependerá de lo recaudado por el Concesionario producto de los pagos realizados por los usuarios del aeropuerto; es decir, si el valor del PAMO es mayor que los ingresos recaudados (por la prestación de servicios regulados y no regulados), entonces el Concedente paga al Concesionario la diferencia entre los ingresos recaudados y el PAMO fijado en el proceso de licitación¹².

⁸ El detalle de las fórmulas para determinar el cofinanciamiento se encuentra en el Anexo 17 del Contrato.

⁹ Corporación Financiera de Desarrollo.

¹⁰ Incluye construcción de infraestructura, adquisición de equipamiento y mantenimiento periódico.

¹¹ Los CAOs serán entregados por cada hito que el Concesionario haya concluido.

¹² Puede verse el PAMO como una especie de ingreso mínimo que garantiza el Concedente al Concesionario.

31. Una característica del PAMO, es el reajuste al inicio de cada año calendario sobre la base de la siguiente forma:

$$PAMO_x = 0.5 PAMO \frac{IPC_t}{IPC_{t-1}} + 0.5 PAMO \frac{CPI_t}{CPI_{t-1}}$$

Donde:

IPC: Índice de Precios al Consumidor nacional al último día del año anterior publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

CPI: Índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos al último día del año anterior disponible al momento del cálculo.

32. Otra característica particular del PAMO de ADP es la revisión quinquenal a la cual está sujeta, y cuyo procedimiento, cálculo y aprobación se encuentra bajo potestad de OSITRAN.
33. Cabe mencionar que, los importes por concepto de PAMO marginal por cada aeropuerto adicional se encuentran en la Circular N° 046¹³ y son: Piura (US\$ 675 mil), Chiclayo (US\$ 800 mil) y Pisco (US\$ 1 millón).

I.4.3 Incentivos a la Generación de Ingresos Regulados (IGI)

34. El concepto de este componente consiste en la existencia de un premio expresado en un porcentaje del excedente generado de la diferencia del ingreso regulado por movimiento de pasajeros y carga del trimestre t y el ingreso regulado base ajustado proveniente del mismo concepto. Esto se cumple, siempre que:

$$\text{Ingreso Regulado} \geq \text{Ingreso Regulado Base Ajustado}$$

35. A modo de resumen, el cálculo del cofinanciamiento (COF) trimestral se determina a partir de los siguientes criterios:

- a. Si $PAMO_t > IR_t + INRB$, entonces:

$$COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

- b. Si $PAMO_t \leq IR_t + INRB$, entonces:

$$COF_t = IGI_t - 0,5 (IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

Donde:

IR: Ingresos regulados de los aeropuertos.

INRB: Ingresos no regulados base trimestral.

RE: Retribución a favor del Estado Peruano trimestral por concepto de ingresos no regulados.

I.5 Regulación Tarifaria

36. Las tarifas que cobrará ADP por la contraprestación de servicios aeroportuarios están fijadas en el Anexo 7 del Contrato de Concesión. Cabe mencionar que éstas tienen el carácter de tarifas máximas, pudiendo establecerse descuentos de acuerdo con la política comercial del Concesionario.

¹³ <http://www.proinversion.gob.pe/0/0/modulos/JER/PlantillaStandardsinHijos.aspx?ARE=0&PFL=0&JER=3173>

37. Asimismo, por motivos estrictamente relacionados con la promoción del tráfico aéreo, el Concesionario podrá solicitar a OSITRAN una reducción de las tarifas reguladas por un plazo determinado.
38. Por otro lado, el Contrato de Concesión establece un ajuste de las tarifas reguladas de forma anual¹⁴, de acuerdo a la siguiente fórmula:

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

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

39. El detalle de las tarifas ajustadas para el año 2009, se encuentran descritas en el Anexo 1 del presente informe¹⁵, las mismas que fueron actualizadas de acuerdo al mecanismo antes mencionado.

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL 2009

40. En esta sección se analizará el desempeño operativo y financiero de la empresa concesionaria de acuerdo al nivel de tráfico, indicadores, inversiones y resultados financieros.

II.1 Movimiento aeroportuario

41. En el 2009, el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia concentró el 31,6%, 15,2% y 7,7% del número de operaciones, tráfico de pasajeros y volumen de carga, respectivamente, registrado por toda la Red Aeroportuaria Nacional. No obstante, cabe señalar que los aeropuertos operados por ADP son, principalmente, utilizados para vuelos nacionales, por lo cual su participación en tráfico nacional de carga y pasajeros ha sido mucho mayor (36,6% y 22,4%, respectivamente) en comparación al tráfico internacional.

Cuadro Nº 8: Tráfico operaciones, carga y pasajeros, 2008-2009

	Operaciones			Carga (TM)			Pasajeros*		
	2008	2009	Var (%)	2008	2009	Var (%)	2008	2009	Var (%)
ADP	73 467	96 815	31,8	22 713	19 391	-14,6	1 570 627	1 934 820	23,2
Nacional	73 047	96 366	31,9	22 657	19 144	-15,5	1 569 743	1 932 080	23,1
Internacional	420	449	6,9	56	247	341,6	884	2 740	210,0
Red aeroportuaria	284 460	305 976	7,6	261 250	252 988	-3,2	12 175 337	12 740 786	4,6
Nacional	239 885	258 518	7,8	61 665	52 260	-15,3	8 220 375	8 609 329	4,7
Internacional	44 575	47 458	6,5	199 585	200 728	0,6	3 954 962	4 131 457	4,5
Participación	25,8%	31,6%		8,7%	7,7%		12,9%	15,2%	
Nacional	30,5%	37,3%		36,7%	36,6%		19,1%	22,4%	
Internacional	0,9%	0,9%		0,0%	0,1%		0,0%	0,1%	

(*) No incluye pasajeros en transferencia.

Fuente: ADP, CORPAC, LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

¹⁴ El reajuste tarifario entrará en vigencia el 1 de enero de cada año.

¹⁵ Las tarifas iniciales pueden encontrarse en el Anexo 7 del Contrato de Concesión.

II.1.1. Tráfico de naves

42. Durante el 2009, los doce aeropuertos operados por ADP registraron 96,8 miles de operaciones, lo que representó un incremento de 19,3% con respecto al año anterior. Al igual que en el 2008, este año, el aeropuerto concesionado que registró el mayor número de operaciones fue el ubicado en Pisco, el cual mostró un incremento de 65,4% en el número de operaciones, concentrando el 47% del total de operaciones de 2009. Cabe señalar que, entre los principales usuarios de dicho aeropuerto se encuentran el Ministerio de Defensa, el Ejército Peruano, la FAP y las escuelas de pilotos.

Cuadro Nº 9: Número de operaciones por aeropuerto - ADP, 2008-2009

AEROPUERTO	2008	2009	Var. (%)
Pisco*	27 563	45 597	↑ 65,4
Iquitos	13 062	11 737	↓ -10,1
Pucallpa	11 922	10 844	↓ -9,0
Chiclayo*	4 390	8 043	↑ 83,2
Trujillo	6 495	6 154	↓ -5,3
Tarapoto	5 917	5 528	↓ -6,6
Piura*	6 291	3 523	↓ -44,0
Cajamarca	2 874	2 819	↓ -1,9
Huaraz	1 279	1 286	↑ 0,5
Tumbes	928	875	↓ -5,7
Talara	344	339	↓ -1,5
Chachapoyas	105	70	↓ -33,3
Total	81 170	96 815	↑ 19,3

(*) La información previa a la fecha de entrega ha sido completada con datos de CORPAC.

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

43. Otros aeropuertos que concentraron buena parte del tráfico total de aeronaves registrado por ADP, durante el año 2009, fueron los ubicados en Iquitos, Pucallpa, Chiclayo y Trujillo, los cuales, en conjunto, sumaron el 38% del total de operaciones. De estos, sólo el aeropuerto de Chiclayo mostró un aumento significativo (+83,2%) en el número de operaciones con respecto al año anterior.
44. Por otro lado, los aeropuertos de Chachapoyas, Talara y Tumbes presentaron el menor número de operaciones aéreas, siendo que, además, las operaciones en dichos aeropuertos disminuyeron respecto del año anterior.
45. Como se ha señalado, los aeropuertos operados por ADP atienden, principalmente, vuelos nacionales. Así, el 99,5% de las operaciones aéreas registradas durante el año 2009 correspondieron a este tipo de vuelos. Sin perjuicio de ello, cabe señalar que el aeropuerto de Iquitos concentró el 45% del total de operaciones internacionales, con 203 vuelos; seguido de los aeropuertos de Trujillo y Chiclayo, con 17% y 13%, respectivamente. En tanto, el aeropuerto de Pisco presentó el mayor número de operaciones nacionales en el 2009, con una participación de 47%.

Cuadro N° 10: Número de operaciones según aeropuerto y tipo de vuelo, 2009

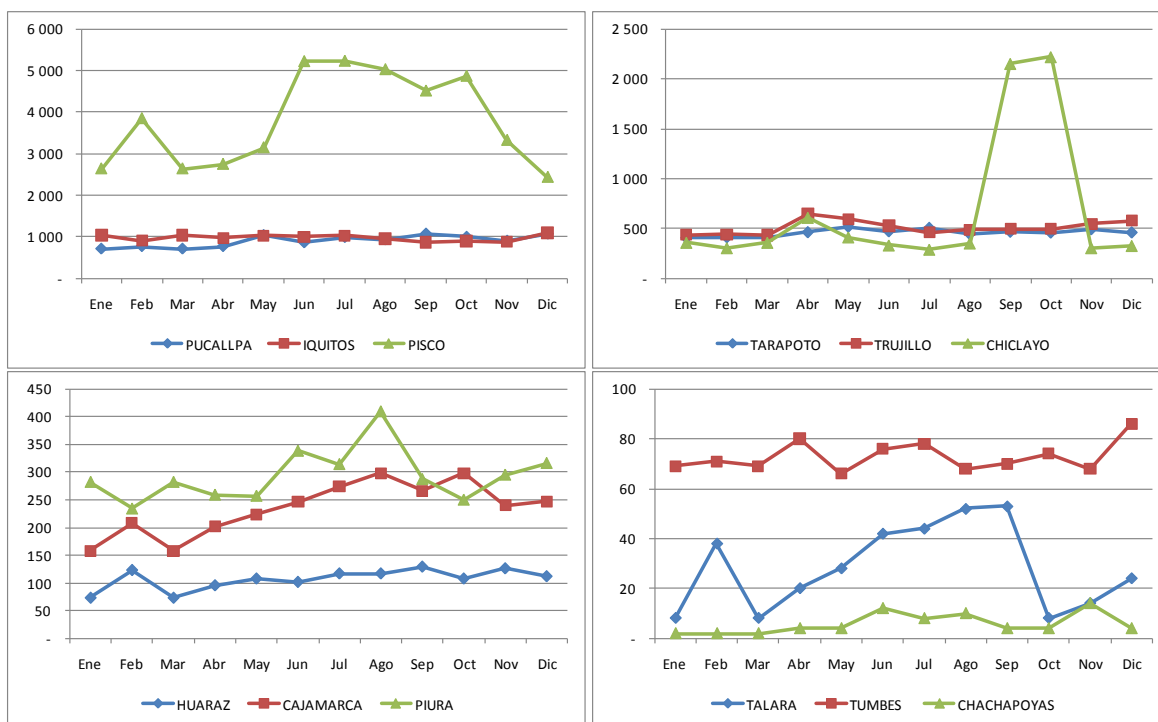
AEROPUERTO	NACIONAL	INTERNACIONAL
Iquitos	11 534	203
Trujillo	6 077	77
Chiclayo	7 983	60
Piura	3 486	37
Pucallpa	10 808	36
Pisco	45 579	18
Talara	330	9
Tumbes	869	6
Cajamarca	2 817	2
Huaraz	1 285	1
Chachapoyas	70	0
Tarapoto	5 528	0
TOTAL	96 366	449

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

46. De acuerdo al siguiente gráfico, los aeropuertos que mostrarían una tendencia creciente en el número de operaciones mensuales son los ubicados en: Huaraz, Cajamarca, Piura y Tumbes. En tanto, los aeropuertos ubicados en Pisco, Talara y Chiclayo muestran una tendencia más bien errática. Cabe señalar, sin embargo, que si bien en la mayoría de casos existe una variabilidad notoria en el número de operaciones reportadas, no puede concluirse sobre la posibilidad de estacionalidad en las series.

Gráfico N° 2: Evolución mensual de las operaciones por aeropuerto, 2009



Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.1.2. Tráfico de Carga

47. Durante el 2009, el volumen total de carga movilizado por los aeropuertos concesionados a ADP mostró una reducción de 18,4%, alcanzando las 19,39 mil toneladas (por debajo de las 23,77 miles de toneladas de 2008). Cabe mencionar que este resultado se debe a la disminución de la carga movilizada en la mayoría de los aeropuertos, con excepción de Talara, Piura y Huaraz, en los que sí se registró un aumento. No obstante, las caídas más importantes (en términos absolutos) se produjeron en los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa.

Cuadro N° 11: Tráfico de carga por aeropuerto - ADP, 2008-2009
(En toneladas)

AEROPUERTO	2008	2009	Var. (%)
Talara	8	38	↑ 381,4
Piura*	1 069	1 107	↑ 3,5
Pisco*	3	0	↓ -100,0
Cajamarca	501	497	↓ -0,8
Tarapoto	1 673	1 641	↓ -1,9
Trujillo	525	479	↓ -8,7
Chiclayo*	550	485	↓ -11,8
Pucallpa	3 212	2 710	↓ -15,6
Iquitos	16 014	12 341	↓ -22,9
Tumbes	199	85	↓ -57,3
Chachapoyas	13	0	↓ -100,0
Huaraz	0	8	↑
Total	23 766	19 391	↓ -18,4

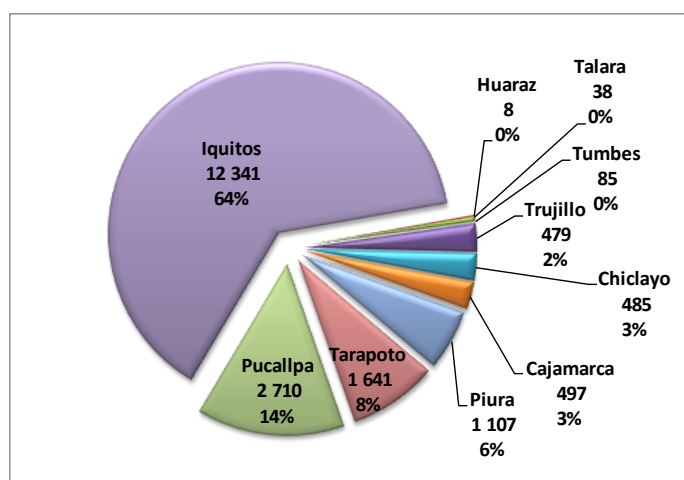
(*) La información previa a la fecha de entrega ha sido completada con datos de CORPAC.

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

48. Al considerar la importancia relativa de los terminales aéreos en el tráfico de carga, destaca el de Iquitos, seguido de Pucallpa, con una participación de 63,6% y 14,0%, respectivamente.

Gráfico N° 3: Participación relativa en el tráfico de carga - ADP, 2009
(En toneladas y porcentaje)



Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

49. Cabe señalar que el mayor tráfico de carga estuvo relacionado a vuelos nacionales, los cuales concentraron casi la totalidad del volumen movilizado (98,7%) al igual que el año anterior (99,8%). Así, mientras que en el AIJCh, las operaciones de carga corresponden al comercio internacional –exportación e importación–, en los aeropuertos de provincia las operaciones de carga están relacionadas con el comercio interior.

Cuadro N° 12: Tráfico de carga según aeropuerto y tipo de vuelo - ADP, 2009
(En toneladas)

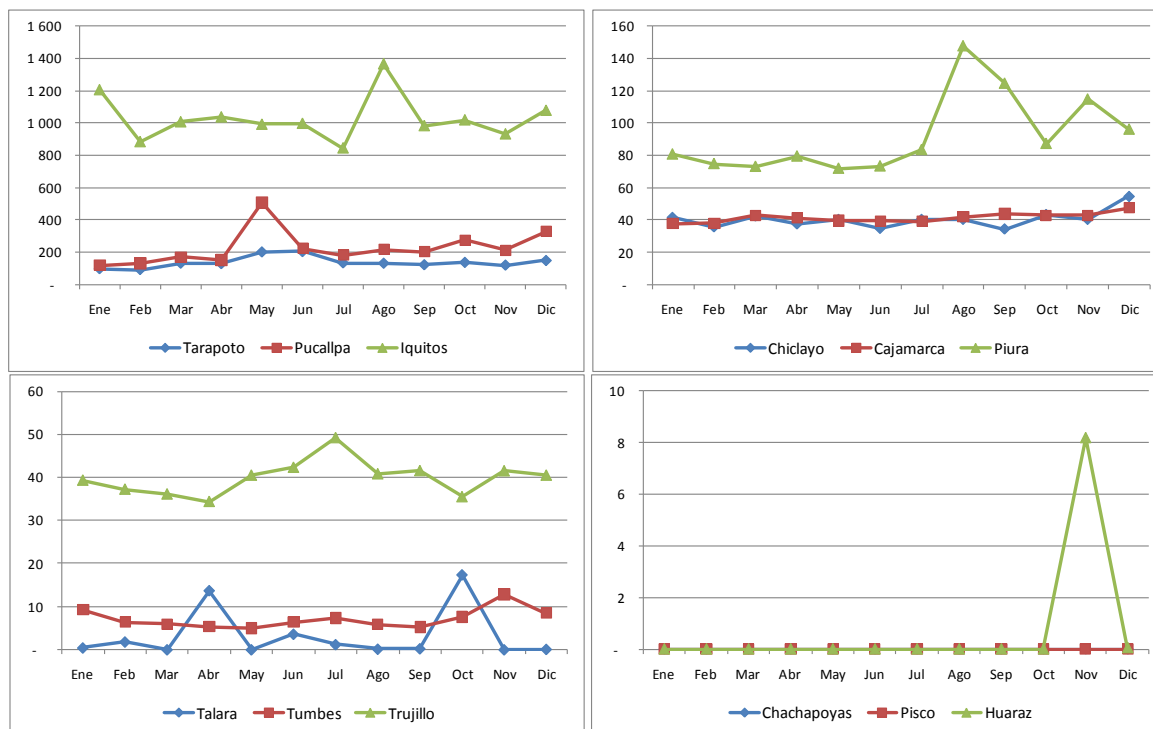
AEROPUERTO	NACIONAL	INTERNACIONAL
Iquitos	12 110	231
Pucallpa	2 693	16
Tarapoto	1 641	0
Piura	1 107	0
Cajamarca	497	0
Chiclayo	485	0
Trujillo	479	0
Tumbes	85	0
Talara	38	0
Huaraz	8	0
Chachapoyas	0	0
Pisco	0	0
TOTAL	19 144	247

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación – OSITRAN

50. Con relación a la evolución mensual en el tráfico de carga, se observa una variabilidad marcada, así como reducida actividad en la mayoría de aeropuertos. Al respecto, se ha encontrado que los aeropuertos ubicados en Huaraz, Chachapoyas, Pisco y Talara poseen, año a año, largos periodos de inactividad. Por otro lado, se ha observado que, los aeropuertos de Cajamarca, Pucallpa, Piura y Tarapoto muestran una tendencia creciente, en cuanto al movimiento de carga registrado.

Gráfico N° 4: Evolución mensual del tráfico de carga por aeropuerto, 2009
(En toneladas)



Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.1.3. Tráfico de Pasajeros

51. Durante el 2009, el tráfico de pasajeros registrado en los doce aeropuertos concesionados presentó un crecimiento de 6,5% respecto del 2008, superando al incremento del período 2008-2007 (16,7%). En cuanto a estos resultados, sólo los aeropuertos de Pisco, Tumbes y Cajamarca mostraron incrementos superiores al 30% (276,2%, 34,3% y 30,8%, respectivamente).

Cuadro N° 13: Tráfico de pasajeros* por aeropuerto - ADP, 2008-2009

AEROPUERTO	2008	2009	Var. (%)
Pisco**	2 096	7 885	↑ 276,2
Tumbes	59 243	79 554	↑ 34,3
Cajamarca	97 187	127 133	↑ 30,8
Piura**	245 682	291 407	↑ 18,6
Chiclayo**	174 904	204 403	↑ 16,9
Huaraz	8 186	8 715	↑ 6,5
Trujillo	217 618	223 647	↑ 2,8
Tarapoto	215 487	217 466	↑ 0,9
Pucallpa	240 778	241 256	↑ 0,2
Iquitos	549 428	529 291	↓ -3,7
Chachapoyas	1 504	1 047	↓ -30,4
Talara	4 971	3 016	↓ -39,3
Total	1 817 084	1 934 820	↑ 6,5

(*) No incluye pasajeros en transferencia.

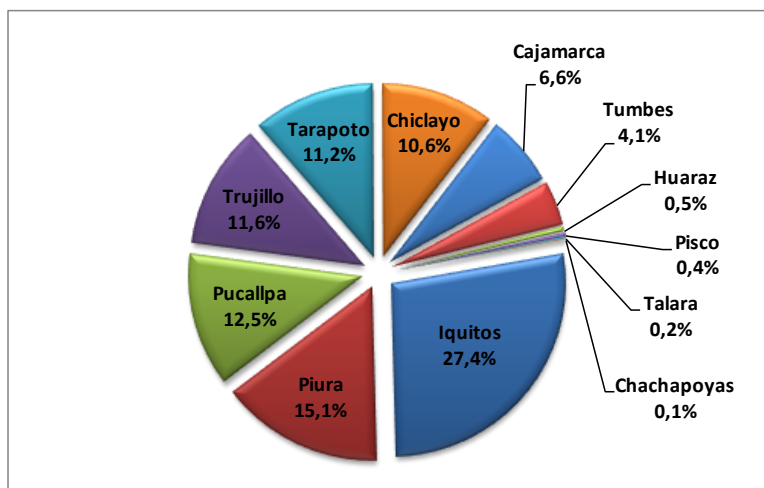
(**) La información previa a la fecha de entrega ha sido completada con datos de CORPAC.

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

52. Al igual que en el 2008, los aeropuertos de Iquitos, Piura y Pucallpa fueron los más representativos en el tráfico total de pasajeros de la Concesión, con participaciones de 27,4%, 15,1% y 12,5%, respectivamente.

Gráfico N° 5: Participación relativa en el tráfico de pasajeros - ADP, 2009



Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

53. En cuanto a la desagregación por tipo de vuelo, casi la totalidad del tráfico de pasajeros corresponde a vuelos nacionales (99,9%). El tráfico internacional de pasajeros registrado en los aeropuertos del Primer Grupo, así como en otros aeropuertos de provincia, es aún relativamente bajo al estar por debajo de los 3 000 pasajeros anuales.

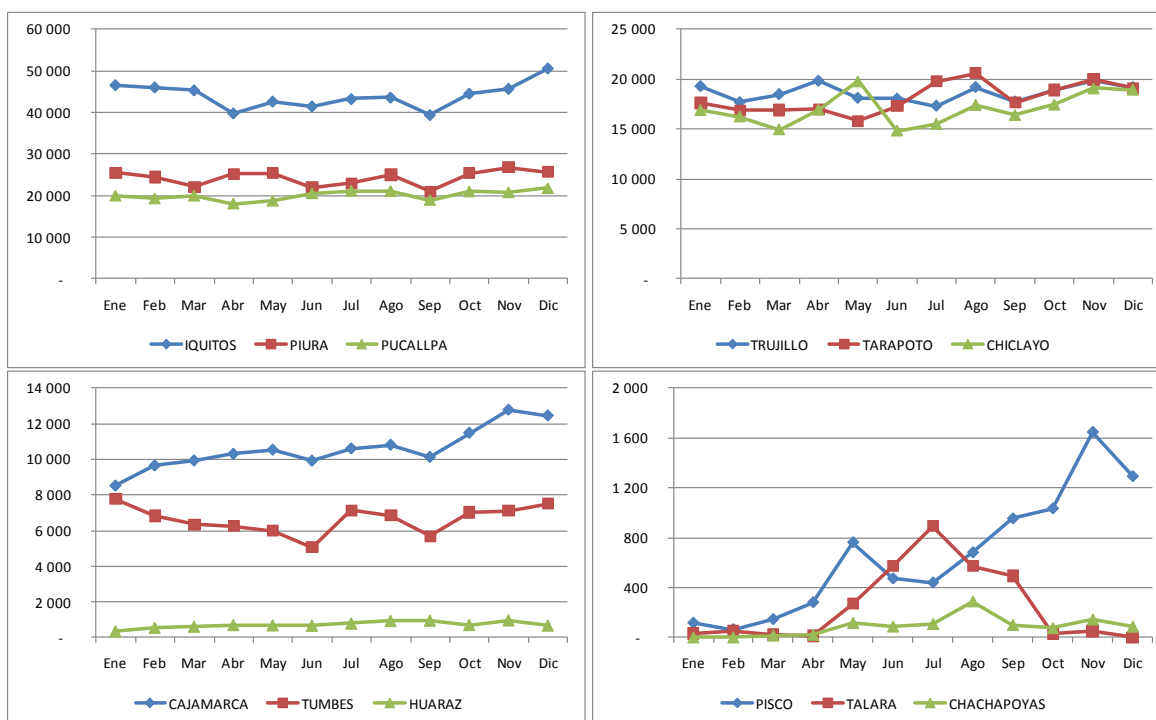
Cuadro N° 14: Tráfico de pasajeros por tipo de vuelo - ADP, 2009

Aeropuerto	NACIONAL	INTERNACIONAL
CHICLAYO	203 529	874
PUCALLPA	240 472	784
IQUITOS	528 547	744
TRUJILLO	223 440	207
PIURA	291 344	63
CAJAMARCA	127 102	31
TUMBES	79 525	29
PISCO	7 880	5
HUARAZ	8 712	3
CHACHAPOYAS	1 047	0
TALARA	3 016	0
TARAPOTO	217 466	0
Total	1 932 080	2 740

Fuente: ADP y CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

54. De otro lado, al analizar la evolución mensual del tráfico de pasajeros, se observa que los aeropuertos ubicados en Pisco, Cajamarca, Iquitos, Tarapoto y Chiclayo presentan una tendencia creciente.

Gráfico N° 6: Evolución mensual del tráfico de pasajeros por aeropuerto, 2009

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.2 Indicadores Económicos

II.2.1 Ingreso por pasajero y por *Work Load Unit* (WLU)¹⁶

55. El ingreso total de los aeropuertos administrados por ADP, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario (excepto los financieros) y los provenientes del cofinanciamiento por parte del Estado, alcanzó los US\$ 16,24 millones en 2009, un 33,1% por encima de los resultados del 2008. Cabe resaltar el aumento en la proporción de ingresos obtenidos respecto del número de pasajeros transportados, los cuales se incrementaron en 23,2%. Así, el ingreso promedio por pasajero ascendió a US\$ 8,39.

Cuadro N° 15: Ingreso promedio por pasajero y por WLU- ADP, 2008-2009
(En US\$)*

Indicadores	2008	2009	Var.
Ingresos totales (En miles) ^{1/}	12 200	16 238	33,1%
Número de pasajeros (En miles) ^{2/ 3/}	1 571	1 935	23,2%
WLU (En miles) ^{4/}	1 798	2 129	18,4%
Ingresos por pasajero	7,77	8,39	8,0%
Ingresos por WLU	6,79	7,63	12,4%

(*)Tipo de cambio bancario promedio mensual.

1/ No incluye Ingresos Financieros.

2/ No incluye pasajeros en transferencia.

3/ Para los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, se ha considerado los datos desde la Fecha de Entrega (febrero, marzo y noviembre de 2008, respectivamente).

4/ WLU expresado en unidades de pasajeros.

Fuente: ADP, BCRP.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

¹⁶ Medida de eficiencia en la que un pasajero es equivalente a 100 kg de carga:
WLU = Pasajeros + (10°Carga en toneladas).

56. Por su parte, los ingresos por WLU fueron de US\$ 7,63, cifra inferior al ingreso por pasajero obtenido. Cabe señalar, que el total de WLUs movilizadas a través de ADP se encuentran explicados mayormente por el tráfico registrado en los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa.

II.2.2 Gasto por pasajero y por WLU

57. Al igual que el ingreso promedio por pasajero y por WLU, el gasto promedio por pasajero y por WLU (sin considerar gastos financieros) se elevaron, aunque en menor proporción, situándose en US\$ 6,30 y US\$ 5,73, respectivamente.

Cuadro N° 16: Gasto promedio por pasajero y por WLU – ADP, 2008-2009
(En US\$)*

Indicadores	2008	2009	Var.
Gastos totales (En miles) ^{1/}	9 264	12 195	31,6%
Número de pasajeros (En miles) ^{2/ 3/}	1 571	1 935	23,2%
WLU (En miles) ^{4/}	1 798	2 129	18,4%
Gastos por pasajero	5,90	6,30	6,9%
Gastos por WLU	5,15	5,73	11,2%

(*)Tipo de cambio bancario promedio mensual.

1/ No incluye gastos financieros.

2/ No incluye pasajeros en transferencia.

3/ Para los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, se ha considerado los datos desde la Fecha de Entrega (febrero, marzo y noviembre de 2008, respectivamente).

4/ WLU expresado en unidades de pasajeros.

Fuente: ADP, BCRP.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

II.3 Desempeño Económico - Financiero

II.3.1. Ingresos por servicios

58. Los ingresos recaudados por el Concesionario provienen de la explotación de los aeropuertos, distinguiéndose la prestación de los servicios denominados regulados y no regulados.
59. Los ingresos regulados, producto de la prestación de servicios aeroportuarios (como el TUUA, aterrizaje y despegue, entre otros servicios), representaron el 76,0% del total de ingresos de la Empresa Concesionaria en el 2009. Por su parte, los ingresos no regulados, producto de la prestación de servicios no aeroportuarios (como el arrendamiento de locales comerciales), sólo concentraron el 23,3% del total de los ingresos recaudados por el Concesionario.

Cuadro N° 17: Total de Ingresos por tipo de Servicio – ADP, 2008-2009
(En miles de S./.)

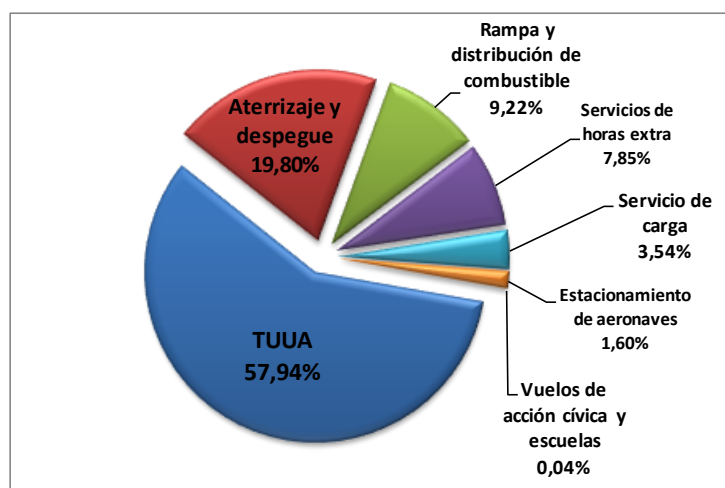
Detalle	2008	2009	Variación
Servicios aeroportuarios	12 659	17 116	↑ 35,2%
<i>Con regulación tarifaria</i>			
Tarifa única de uso aeroportuario - TUUA	7 136	9 917	↑ 39,0%
Aterrizaje y despegue	2 178	3 390	↑ 55,6%
Servicios de horas extra	687	1 344	↑ 95,6%
Servicio de carga	681	606	↓ -11,0%
Estacionamiento de aeronaves	136	274	↑ 101,3%
Vuelos de acción cívica y escuelas	0	6	
<i>Con regulación por acceso</i>			
Asistencia en rampa y estaciones de distribución de combustible	1 840	1 579	↓ -14,2%
Servicios no aeroportuarios	3 853	5 417	↑ 40,6%
Arrendamiento de locales comerciales	2 716	3 953	↑ 45,6%
Estacionamiento de vehículos	1 082	1 386	↑ 28,1%
Fotochecks	55	78	↑ 42,5%
Total	16 512	22 534	↑ 36,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2009

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

60. Con respecto a los resultados obtenidos en el 2009, en comparación con el año anterior, tanto los servicios regulados como no regulados generaron incrementos importantes en el nivel de ingresos, del orden de 35,2% y 40,6%, respectivamente. No obstante, cabe señalar que los ingresos derivados del acceso a las instalaciones de rampa y estaciones de distribución de combustible disminuyeron en 14,2% respecto del año 2008.
61. El siguiente gráfico muestra la estructura de los ingresos provenientes exclusivamente de la prestación de servicios regulados. El ingreso por uso del terminal aeroportuario (sujeto a regulación tarifaria) es el principal componente de los ingresos regulados (cerca del 58%). Asimismo, los ingresos por aterrizaje y despegue (también sujeto a regulación tarifaria) ostentan la segunda mayor participación relativa con un 19,8% del total de ingresos regulados.

Gráfico N° 7: Distribución de los Ingresos Regulados, 2009

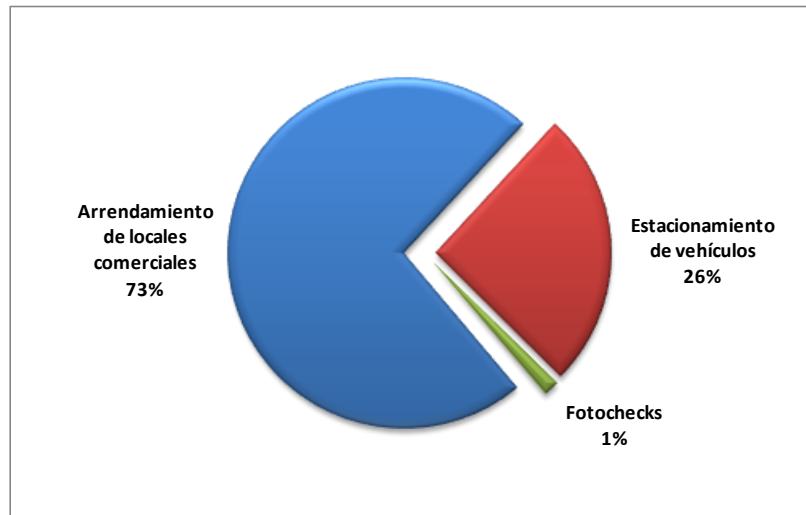


Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2009.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

62. Por otro lado, el siguiente gráfico ilustra la composición del total de ingresos no regulados. En este destaca que la mayor fuente de ingresos es el arrendamiento de locales comerciales (73% del total del rubro). Por su parte, el estacionamiento vehicular y el servicio de fotochecks representan en conjunto poco menos del 30%.

Gráfico N° 8: Distribución de los Ingresos no Regulados, 2009



Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2009.
Elaboración: Gerencia de Regulación.

63. Adicionalmente, ADP tiene derecho a recibir de parte del Estado Peruano un monto trimestral como parte del acuerdo de cofinanciamiento establecido en el Contrato de Concesión. En el 2009, el ingreso por cofinanciamiento PAMO ascendió a S/. 24 183 208, monto 12,7% superior al recibido el año anterior.

II.3.2. Gastos

64. Durante el año 2008, los gastos totales de ADP ascendieron a S/. 46.78 millones. Los costos de servicios, gastos de ventas, gastos administrativos y de personal concentraron el 53,2%; 5,3%; 14,4% y 27% el total de gastos, respectivamente.

Cuadro N° 18: Total de Gastos por rubro, 2008-2009
(En miles de S/.)

DETALLE	2008	2009	Variación
Costo de Servicios	20 090	24 874	↑ 23,8%
Carga de personal	8 204	9 634	↑ 17,4%
Servicios prestados por terceros	4 388	5 629	↑ 28,3%
Honorarios, comisiones y corretajes	2 429	2 828	↑ 16,4%
Mantenimiento y reparación	1 159	1 977	↑ 70,5%
Seguros	850	1 117	↑ 31,4%
Energía y Agua	595	862	↑ 44,9%
Tributos	562	695	↑ 23,6%
Suministros diversos	496	559	↑ 12,7%
Transporte y almacenamiento	354	466	↑ 31,7%
Publicidad y publicaciones	408	404	↓ -1,1%
Alquileres	173	246	↑ 42,3%
Depreciación de activos	82	216	↑ 162,9%
Correos y telecomunicaciones	220	152	↓ -31,1%
Otros	85	58	↓ -31,9%
Cargas diversas de gestión	78	32	↓ -59,1%
Amortización de intangibles	7	0	↓ -100,0%
Gasto de Ventas	2 739	2 500	↓ -8,7%
Honorarios, comisiones y corretajes	1 015	969	↓ -4,5%
Cargas de Personal	525	678	↑ 29,1%
Tributos y contribuciones	527	572	↑ 8,7%
Servicios prestados por terceros	231	226	↓ -2,2%
Suministros diversos	426	37	↓ -91,2%
Otros	1	16	↑ 1125,0%
Depreciación de activos fijos	0	0	
Provisión cuentas comerciales de cobranza dudosa	12	0	↓ -100,0%
Amortización de intangibles	1	0	↓ -100,0%
Gasto de Administración	6 250	6 754	↑ 8,1%
Honorarios, comisiones y corretajes	2 733	2 814	↑ 3,0%
Cargas de personal	1 604	2 338	↑ 45,8%
Servicios prestados por terceros	130	448	↑ 243,5%
Amortización de intangibles	148	221	↑ 49,6%
Depreciación de activos fijos	124	214	↑ 72,4%
Transporte y almacenamiento	160	203	↑ 27,4%
Publicidad y publicaciones	261	182	↓ -30,2%
Suministros diversos	111	154	↑ 39,5%
Otros	908	112	↓ -87,6%
Mantenimiento y reparación	60	57	↓ -5,1%
Cargas diversas de gestión	12	10	↓ -18,5%
Gasto de Personal	10 333	12 651	↑ 22,4%
Sueldos	5 782	6 845	↑ 18,4%
Otras remuneraciones	1 324	1 828	↑ 38,0%
Gratificaciones	1 396	1 518	↑ 8,7%
Seguridad y provisión social	710	758	↑ 6,8%
Compensación	112	706	↑ 529,9%
Vacaciones	636	638	↑ 0,4%
Otras cargas de personal	373	358	↓ -3,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2009.
Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

65. Cabe mencionar que, los costos por servicios prestados por terceros, corresponden, principalmente, a servicios de seguridad y vigilancia, limpieza, cobranza de TUUAs, entre otros, de los aeropuertos concesionados.

II.3.3. Resultados Financieros

66. Del Balance General, se observa que el total de activo corriente se redujo en 46,9% respecto del 2008, debido a la reducción de las cuentas por cobrar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en S/. 32,79 millones. En tanto, las cuentas por cobrar al MTC de largo plazo se incrementaron en S/. 97,94 millones. Al cierre de 2009, las cuentas por cobrar al MTC (de corto y largo plazo) se encuentran conformadas, principalmente, por obras de seguridad (84%) y de rápido impacto (5%).

Cuadro Nº 19: Balance General - ADP, 2008-2009
(En S/.)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO	Al 31 de diciembre	
	2009	2008		2009	2008
Activo Corriente	38 825 422	73 115 653	Pasivo Corriente	49 355 276	29 540 199
Efectivo y equivalentes de efectivo	846 073	11 871 167	Préstamos bancarios	26 273 364	18 380 700
Depósitos a plazo	5 054 000	5 489 750	Cuentas por pagar comerciales	20 839 981	9 063 111
Cuentas por cobrar comerciales	1 368 492	2 746 413	Empresas relacionadas	118 151	130 859
Empresas relacionadas	1 241 908	207 370	Cuentas por pagar diversas	2 123 780	1 965 529
Cuentas por cobrar al MTC	16 955 510	49 744 757			
Cuentas por cobrar diversas	4 923 657	74 065	Pasivo No Corriente	80 867 494	38 091 908
Impuesto por recuperar	8 213 663	2 752 191	Ganancia Diferida	60 224	50 064
Gastos contratados por anticipado	222 119	229 940	Préstamos bancarios a largo plazo	80 807 270	38 041 844
Activo No Corriente	103 525 881	4 560 123	Pasivo Total	130 222 770	67 632 107
Cuentas por Cobrar al MTC	97 938 214	-			
IR y Participación de los Trabajadores diferidos	206 487	680 893	Patrimonio Neto	12 128 533	10 043 669
Inmuebles, Equipos y Vehículos	4 219 019	2 636 632	Capital	6 450 000	6 450 000
Otros activos	1 162 161	1 242 598	Reserva Legal	1 312 077	398 921
			Resultados Acumulados	4 366 456	3 194 748
TOTAL DEL ACTIVO	142 351 303	77 675 776	TOTAL DE PASIVO Y PATRIMONIO NETO	142 351 303	77 675 776

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2009.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

67. Por su parte, el pasivo se incrementó en 92,5%, como resultado del mayor saldo de préstamos bancarios a largo plazo. Cabe señalar que el único acreedor financiero es el BBVA Banco Continental, con quien mantiene una deuda hasta marzo de 2020. Asimismo, el patrimonio neto se elevó en 20,8%, producto del incremento de S/. 913 mil en la reserva legal.
68. Con relación a los resultados del Estado de Pérdidas y Ganancias, el nivel de Utilidad Neta en el año se incrementó en 13,4%, debido al aumento en los ingresos por cofinanciamiento (+12,7%), por servicios (+36,5%), financieros (+344,2%) y otros ingresos (+286,6%). Cabe señalar que este último concepto comprende devoluciones de ajustes de PAO y PAMO,¹⁷ así como ingresos por servicios¹⁸.

¹⁷ Los ingresos por ajustes PAO y PAMO corresponden principalmente al cambio de estimación en la determinación de las provisiones de cuentas por cobrar que el Concesionario mantiene con el Estado Peruano (MTC).

¹⁸ Los ingresos por servicios corresponden principalmente al reembolso de servicios públicos y gastos de mantenimiento administrativos cobrados a arrendatarios.

Cuadro N° 20: Estado de Ganancias y Pérdidas - ADP, 2008-2009
(En miles de S/.)

	2009	2008
Ingresos por cofinanciamiento PAMO	24 183	21 466
Ingresos por servicios	22 534	16 512
Costos del servicio	-24 874	-20 090
Utilidad bruta	21 843	17 888
Gastos de ventas	-2 500	-2 739
Gastos de administración	-6 754	-6 250
Otros Ingresos	2 921	-
Otros Gastos	-958	-
Utilidad de operación	14 552	8 899
Ingresos financieros	5 340	1 202
Gastos financieros	-8 609	-4 688
Diferencia en cambio, neta	-3 019	1 608
Utilidad antes de participación e impuesto a la renta	8 264	7 021
Participación de los trabajadores	-509	-409
Impuesto a la renta	-2 903	-2 332
Utilidad neta del año	4 852	4 280

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2009.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

69. De otro lado, respecto del desempeño financiero del Concesionario, expresado en ratios financieros, en el 2009, ADP presentó un margen operativo mayor en 8 puntos porcentuales al registrado el año previo, pero un margen neto inferior en un punto porcentual. Asimismo, los ratios de rentabilidad sobre el patrimonio y sobre el activo presentaron descensos del orden de 3 puntos porcentuales en ambos casos. Estos resultados se debieron al incremento de 21% y 83% en el patrimonio neto y el activo, respectivamente, en comparación con el aumento de sólo 13% en la utilidad neta.

Cuadro N° 21: Ratios Financieros - ADP, 2008-2009

INDICADORES	2008	2009
De rentabilidad		
Margen operativo	0,23	0,31
Margen neto	0,11	0,10
Rendimiento sobre patrimonio	0,43	0,40
Rendimiento sobre activo	0,06	0,03
De liquidez		
Razón de Liquidez	2,48	0,79
De Solvencia		
Endeudamiento sobre patrimonio	6,73	10,74

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2009.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

70. Por su parte, la liquidez de la empresa concesionaria se ha visto severamente afectada. De igual manera, la razón deuda / patrimonio se ha elevado de manera significativa; no obstante, la deuda de corto plazo representa el 38% del pasivo total, mientras que el 62% restante corresponde a deuda de largo plazo.

III. PAGOS EFECTUADOS AL CONCESIONARIO

71. En el 2009, se liquidó el monto de US\$ 4 079 009 por inversiones realizadas en obras de rápido impacto y equipamiento mínimo de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, así como en auditorías ambientales. Asimismo, se reconoció la suma de S/. 11 240 601 por inversiones en vehículos SEI para los aeropuertos de Anta, Chachapoyas, Iquitos, Pucallpa y Talara, así como en obras de seguridad (cerco perimetral) en el aeropuerto de Chachapoyas. Finalmente, se reconoció US\$ 1 015 193 en inversiones por mantenimientos correctivos en todos los aeropuertos concesionados.

Cuadro N° 22: Resumen de Pagos Efectuados al Concesionario, 2007-2009

Descripción	Moneda	2007	2008	2009
1.- Inversiones (Liquidaciones)				
Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo	US\$	968 473	4 426 761	4 079 009
2.- Inversiones Reconocidas (PAO)				
Obras de Seguridad, Equipamiento, Remodelación de Terminales y otros	S/.	-	-	11 240 601
3.- Mantenimientos Correctivos				
Intervenciones para garantizar la seguridad y Continuidad de las Operaciones	US\$	117 591	902 393	1 015 193

Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

III.1. Mantenimiento Correctivo

72. El siguiente cuadro muestra las liquidaciones efectuadas por el reconocimiento de inversiones en mantenimiento correctivo, según los aeropuertos involucrados. Como se observa, en el 2009 se aprobaron 16 liquidaciones, cuyo importe total asciende a US\$ 1,015 millones. Desde el 2007 al 2009, el total de liquidaciones ha sumado US\$ 2,035 millones.

Cuadro N° 23: Pagos por Mantenimiento Correctivo a través de Liquidaciones, 2009
(En US\$)

CONCEPTO	FECHA INSTRUCCION DE PAGO	MONTO TOTAL (inc. IGV)	AEROPUERTOS
Liquidación N° 22	24/04/2009	85 618,49	Anta, Pucallpa, Talara y Tumbes
Liquidación N° 23	17/04/2009	38 155,07	Cajamarca, Chiclayo y Tumbes
Liquidación N° 24	04/05/2009	21 144,85	Chachapoyas, Talara y Tumbes
Liquidación N° 27	29/04/2009	15 027,64	Cajamarca
Liquidación N° 30	16/03/2009	49 179,13	Anta, Chiclayo y Talara
Liquidación N° 31	26/03/2009	90 038,40	Cajamarca, Pisco, Talara, Tumbes y Trujillo
Liquidación N° 32	31/03/2009	84 283,58	Talara y Tarapoto
Liquidación N° 34	18/08/2009	84 023,17	Chiclayo, Pisco y Tarapoto
Liquidación N° 35	13/05/2009	73 103,45	Anta y Chiclayo
Liquidación N° 36	22/07/2009	31 208,86	Chachapoyas y Piura
Liquidación N° 38	07/08/2009	58 673,46	Chiclayo
Liquidación N° 39	11/08/2009	106 782,76	Chiclayo
Liquidación N° 41	26/08/2009	48 802,79	Chiclayo
Liquidación N° 43	31/08/2009	24 734,54	Iquitos
Liquidación N° 44	30/12/2009	184 546,66	Chiclayo, Iquitos, Piura, Pisco y Pucallpa
Liquidación N° 45	10/12/2009	19 870,03	Iquitos, Pucallpa y Tumbes
TOTAL		1 015 192,88	

Nota: Las liquidaciones 25 y 26 fueron presentadas en el 2009.

Fuente: Gerencia de Supervisión.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

III.2. Obras de Rápido Impacto

73. Los pagos por Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo sumaron en el 2009 un total de US\$ 4 079 009,42 lo cual acumula un total de US\$ 9 474 243,73 para el período 2007-2009.

Cuadro N° 24: Pagos por ORIs y Equipamiento Mínimo a través de Liquidaciones, 2009
(En US\$)

CONCEPTO	FECHA INSTRUCCIÓN DE PAGO	MONTO TOTAL (inc. IGV)
Sexta Liquidación de ORIS y Equip. Mínimo	26/01/2009	1 426 106,66
Primera Liquidación de ORIS y Equip. Mínimo de Pisco (I Parte)	23/03/2009	678 797,17
Primera Liquidación de ORIS y Equip. Mínimo de Pisco (II Parte)	29/05/2009	812 105,41
Liquidación de Fase II de Auditorías Ambientales	15/07/2009	349 545,72
Primera Liquidación de ORIS Y Equip. Mínimo de Chiclayo	11/08/2009	683 241,52
Primera Liquidación de ORIS Y Equip. Mínimo de Piura	30/12/2009	129 212,94
TOTAL		4 079 009,42

Fuente: Gerencia de Supervisión.

Elaboración: Gerencia de Regulación - OSITRAN

III.3. Cofinanciamiento del PAMO y pago del PAO

74. Al 31 de diciembre de 2009, el valor del Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) correspondiente a los 12 aeropuertos concesionados asciende a US\$ 9 814 000; mientras que, para a la misma fecha de 2008, el valor del PAMO ascendió a US\$ 13 901 232.

75. De acuerdo con lo reportado en los Estados Financieros Auditados 2009, al cierre de 2009 y 2008, la modalidad de pago definida por el MTC para el Pago por Obras (PAO) es a través de pagos diferidos con fondos del fideicomiso para las obras del periodo inicial distintas de las obras de rápido impacto (es decir, para el mantenimiento periódico del periodo 2009-2010, las obras de seguridad, las obras de ampliación y remodelación de terminales y el equipamiento distinto al equipamiento mínimo y de pagos al contado para las liquidaciones de las obras de rápido impacto, las obras del lado aire y los mantenimientos correctivos.

IV. CONTRIBUCIÓN POR REGULACIÓN

76. El Concesionario deberá pagar a OSITRAN una tasa de regulación, igual al 1% del valor de la facturación anual, deducida del impuesto general a las ventas y el impuesto de promoción municipal. Este gasto se incluyó como *Tributos y Contribuciones* dentro del Gasto de Ventas.
77. A la fecha de cierre de los Estados Financieros de 2009, el Concesionario solicitó el reembolso del 1% pagado como tasa de regulación aplicada por los ingresos obtenidos como reembolso por inversiones –ya sea bajo la modalidad de liquidación o de PAO- y ha sustentado su posición en información solicitada a PROINVERSIÓN que acredita que este porcentaje no fue objeto de la modelación económica financiera, puesto que el costo por la supervisión de obras viene siendo pagado mediante pagos directos a los supervisores de OSITRAN y mantener este cobro supone cargar dos veces al Concesionario por el mismo hecho.

ANEXO 1**Tarifas Reguladas en los Aeropuertos Concesionados de Provincia a Mayo 2009**

TARIFAS MÁXIMAS
ENTIDAD PRESTADORA: AEROPUERTOS DEL PERÚ
(en US dólares, no incluye IGV)

Grupo 1: IQUITOS

1. Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)						
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10.80	TUUA nacional	Pasajero embarcado	3.89	Anexo 7 del Cto. de Concesión

2. Vuelos internacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)						
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	17.27	19.86	18.57	4.32	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	3.21	3.69	3.45	0.80	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3.89	4.47	4.18	0.97	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	4.09	4.71	4.40	1.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM	4.19	4.82	4.50	1.05	Anexo 7 del Cto. de Concesión

3. Vuelos nacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)						
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	8.64	9.93	9.28	2.16	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.87	2.15	2.01	0.47	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.33	2.68	2.51	0.58	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.43	2.79	2.61	0.61	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM	2.49	2.87	2.68	0.62	Anexo 7 del Cto. de Concesión

4. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)				
PMD	Unidad de cobro	Vuelo internacional	Vuelo nacional	Referencia
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.43	0.220	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0.08	0.050	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0.10	0.060	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0.10	0.060	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0.11	0.060	Anexo 7 del Cto. de Concesión

5. Cargo de acceso a la rampa. Según Peso Máximo de Despegue (PMD)			
PMD	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	2.70	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	12.42	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	29.69	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	41.03	Anexo 7 del Cto. de Concesión
105 TM a más	Por operación	60.46	Anexo 7 del Cto. de Concesión

6. Otros servicios.				
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia	
Uso de instalaciones por carga aérea	Por kilo	0.01	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Cargo por abastecimiento y almacenamiento de combustible	Por galón	0.050	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Atención en Horas Extra	Por hora	Con pasajeros	118.76	Anexo 7 del Cto. de Concesión
		Sin pasajeros	109.04	Anexo 7 del Cto. de Concesión

TARIFAS MÁXIMAS
ENTIDAD PRESTADORA: AEROPUERTOS DEL PERÚ
(en US dólares, no incluye IGV)

Grupo 2: PUCALLPA, TRUJILLO Y TARAPOTO

1. Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)						
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10.80	TUUA nacional	Pasajero embarcado	3.24	Anexo 7 del Cto. de Concesión

2. Vuelos internacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)						
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	12.96	14.90	13.93	3.24	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.74	3.15	2.95	0.69	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3.34	3.84	3.59	0.83	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3.51	4.04	3.77	0.88	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM	3.59	4.14	3.86	0.90	Anexo 7 del Cto. de Concesión

3. Vuelos nacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)						
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	6.48	7.45	6.96	1.62	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.04	1.19	1.11	0.26	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	1.08	1.24	1.16	0.27	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	1.12	1.29	1.21	0.28	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM	1.16	1.33	1.24	0.29	Anexo 7 del Cto. de Concesión

4. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)				
PMD	Unidad de cobro	Vuelo internacional	Vuelo nacional	Referencia
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.32	0.16	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0.07	0.03	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0.08	0.03	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0.09	0.03	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0.09	0.03	Anexo 7 del Cto. de Concesión

5. Cargo de acceso a la rampa. Según Peso Máximo de Despegue (PMD)			
PMD	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	2.16	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	9.72	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	18.35	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	26.99	Anexo 7 del Cto. de Concesión
105 TM a más	Por operación	43.18	Anexo 7 del Cto. de Concesión

6. Otros servicios.				
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia	
Uso de instalaciones por carga aérea	Por kilo	0.01	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Cargo por abastecimiento y almacenamiento de combustible (Pucallpa)	Por galón	0.03	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Cargo por abastecimiento y almacenamiento de combustible (Trujillo)	Por galón	0.05	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Cargo por abastecimiento y almacenamiento de combustible (Tarapoto)	Por galón	0.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Atención en Horas Extra (Pucallpa)	Por hora	Con pasajeros	88.53	Anexo 7 del Cto. de Concesión
		Sin pasajeros	85.29	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Atención en Horas Extra (Trujillo)	Por hora	Con pasajeros	88.53	Anexo 7 del Cto. de Concesión
		Sin pasajeros	85.29	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Atención en Horas Extra (Trujillo)	Por hora	Con pasajeros	75.57	Anexo 7 del Cto. de Concesión
		Sin pasajeros	70.17	Anexo 7 del Cto. de Concesión

TARIFAS MÁXIMAS
ENTIDAD PRESTADORA: AEROPUERTOS DEL PERÚ
(en US dólares, no incluye IGV)

Grupo 3: CHICLAYO Y PIURA

1. Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)						
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10.39	TUUA nacional	Pasajero embarcado	3.03	Anexo 7 del Cto. de Concesión

2. Vuelos internacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)						
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	8.31	9.56	8.94	2.08	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.20	2.53	2.37	0.55	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.67	3.07	2.87	0.67	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.82	3.24	3.03	0.70	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM	2.88	3.31	3.09	0.72	Anexo 7 del Cto. de Concesión

3. Vuelos nacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)						
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	4.16	4.78	4.47	1.04	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.89	1.03	0.96	0.22	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.94	1.08	1.01	0.23	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0.98	1.12	1.05	0.24	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM	1.00	1.15	1.07	0.25	Anexo 7 del Cto. de Concesión

4. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)				
PMD	Unidad de cobro	Vuelo internacional	Vuelo nacional	Referencia
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.21	0.10	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0.06	0.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0.07	0.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0.07	0.03	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0.07	0.03	Anexo 7 del Cto. de Concesión

5. Cargo de acceso a la rampa. Según Peso Máximo de Despegue (PMD)			
PMD	Unidad de cobro	Importe	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	2.08	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	10.39	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	21.82	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	37.41	Anexo 7 del Cto. de Concesión
105 TM a más	Por operación	64.42	Anexo 7 del Cto. de Concesión

6. Otros servicios.				
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia	
Uso de instalaciones por carga aérea	Por kilo	0.01	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Cargo por abastecimiento y almacenamiento de combustible (Chiclayo)	Por kilo	0.05	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Atención en Horas Extra (Piura)	Por hora	Con pasajeros	85.21	Anexo 7 del Cto. de Concesión
		Sin pasajeros	82.09	Anexo 7 del Cto. de Concesión

TARIFAS MÁXIMAS
ENTIDAD PRESTADORA: AEROPUERTOS DEL PERÚ
(en US dólares, no incluye IGV)

Grupo 4: TUMBES, TALARA, CAJAMARCA, ANTA Y CHACHAPOYAS

1. Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)						
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10.80	TUUA nacional	Pasajero embarcado	3.15	Anexo 7 del Cto. de Concesión

2. Vuelos internacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)						
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	4.32	4.97	4.64	1.08	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.84	2.11	1.97	0.46	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.16	2.48	2.32	0.54	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.34	2.69	2.52	0.59	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM	2.40	2.76	2.58	0.60	Anexo 7 del Cto. de Concesión

3. Vuelos nacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)						
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	2.16	2.48	2.32	0.54	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.72	0.83	0.78	0.18	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.76	0.87	0.81	0.19	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0.79	0.91	0.85	0.20	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM	0.81	0.93	0.87	0.20	Anexo 7 del Cto. de Concesión

4. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Vuelo internacional	Vuelo nacional	Referencia	
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.11	0.05	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción.	0.05	0.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción.	0.05	0.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción.	0.06	0.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción.	0.06	0.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
5. Cargo de acceso a la rampa. Según Peso Máximo de Despegue (PMD)					
PMD	Unidad de cobro	Importe	Referencia		
Hasta 10 TM	Por operación	2.2	Anexo 7 del Cto. de Concesión		
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	10.8	Anexo 7 del Cto. de Concesión		
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	22.7	Anexo 7 del Cto. de Concesión		
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	38.9	Anexo 7 del Cto. de Concesión		
105 TM a más	Por operación	66.9	Anexo 7 del Cto. de Concesión		
6. Atención en Horas Extras					
Concepto		Unidad de cobro	Importe con pasajeros	Importe sin pasajeros	Referencia
Atención en Horas Extra Lun-Sab	Anta	Por hora	20.51	17.27	Anexo 7 del Cto. de Concesión
	Chachapoyas		32.39	26.99	Anexo 7 del Cto. de Concesión
	Cajamarca		53.98	53.98	Anexo 7 del Cto. de Concesión
	Talara		53.98	53.98	Anexo 7 del Cto. de Concesión
	Tumbes		75.57	70.17	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Atención en Horas Extra Domingo	Anta	Por hora	21.59	21.59	Anexo 7 del Cto. de Concesión
	Chachapoyas		43.18	43.18	Anexo 7 del Cto. de Concesión
	Cajamarca		70.17	70.17	Anexo 7 del Cto. de Concesión
	Talara		70.17	70.17	Anexo 7 del Cto. de Concesión
7. Otros servicios.					
Concepto		Unidad de cobro	Importe	Referencia	
Uso de instalaciones por carga aérea		Por kilo	0.011	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Cargo por abastecimiento y almacenamiento de combustible (Talara)		Por galón	0.022	Anexo 7 del Cto. de Concesión	

TARIFAS MÁXIMAS
ENTIDAD PRESTADORA: AEROPUERTOS DEL PERÚ
(en US dólares, no incluye IGV)

Grupo 4: PISCO

1. Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)						
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10.39	TUUA nacional	Pasajero embarcado	3.03	Anexo 7 del Cto. de Concesión

2. Vuelos internacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)						
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	4.16	4.78	4.47	1.04	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.77	2.03	1.90	0.44	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.08	2.39	2.23	0.52	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.25	2.59	2.42	0.56	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM	2.31	2.65	2.48	0.58	Anexo 7 del Cto. de Concesión

3. Vuelos nacionales. Aterrizaje / Despegue – (incluye 90 minutos de estacionamiento). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)						
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento	Referencia
Hasta 10 TM	Por operación	2.08	2.39	2.23	0.52	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.70	0.80	0.75	0.17	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.73	0.84	0.78	0.18	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0.76	0.87	0.82	0.19	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM	0.78	0.90	0.84	0.19	Anexo 7 del Cto. de Concesión

4. Estacionamiento (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despegue (PMD)				
PMD	Unidad de cobro	Vuelo internacional	Vuelo nacional	Referencia
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.10	0.05	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción.	0.04	0.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción.	0.05	0.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción.	0.06	0.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción.	0.06	0.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión
5. Cargo de acceso a la rampa. Según Peso Máximo de Despegue (PMD)				
PMD	Unidad de cobro	Importe	Referencia	
Hasta 10 TM	Por operación	2.1	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	10.4	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	21.8	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	37.4	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
105 TM a más	Por operación	64.4	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
7. Otros servicios.				
Concepto	Unidad de cobro	Importe	Referencia	
Uso de instalaciones por carga aérea	Por kilo	0.01	Anexo 7 del Cto. de Concesión	
Cargo por abastecimiento y almacenamiento de combustible	Por galón	0.02	Anexo 7 del Cto. de Concesión	