

ADP | TRUJILLO

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

2010

**Gerencia de
Regulación**



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

2010

**Gerencia de
Regulación**

Lima, diciembre de 2011

TABLA DE CONTENIDO

I. CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	7
I.1 Descripción de los servicios	9
I.2 Compromisos de Inversión	10
I.2.1 Definiciones de Obras	10
I.3 Modalidad de Concesión y Esquema de Cofinanciamiento.....	11
I.3.1 Pago por Obras	12
I.3.2 Pago por mantenimiento y operación (PAMO)	12
I.3.3 Incentivos a la Generación de Ingresos Regulados (IGI)	13
I.4 Tarifas reguladas	13
I.5 Adendas al Contrato de Concesión	14
II. DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2010	15
II.1 Movimiento aeroportuario.....	15
II.1.1 Tráfico de aeronaves	15
II.1.2 Tráfico de Carga	18
II.1.3 Tráfico de Pasajeros.....	20
II.2 Indicadores Operativos	22
II.2.1 Ingreso por pasajero y por WLU.....	22
II.2.2 Gastos por pasajero y por WLU	23
II.3 Inversiones y mantenimiento	24
II.3.1 Mantenimiento preventivo rutinario lado aire	25
II.3.2 Mantenimiento preventivo rutinario	25
II.3.3 Mantenimiento correctivo	26
II.4 Resultados Financieros	26
II.4.1 Ingresos por servicios	26
II.4.2 Gastos.....	28
II.4.3 Desempeño financiero	29
III. DESENVOLVIMIENTO DEL SERVICIO DE RAMPA	32
CONCLUSIONES.....	37
ANEXO 1	39

TABLA DE CUADROS

Cuadro N° 1: Aeropuertos tomados en posesión	8
Cuadro N° 2: Aeropuertos Adicionales.....	8
Cuadro N° 3: Clasificación de Aeropuertos Concesionados.....	9
Cuadro N° 4: Servicios Aeroportuarios por Tipo de Regulación	9
Cuadro N° 5: Operadores Aeroportuarios	10
Cuadro N° 6: Inversiones a Ejecutar por Periodo Contractual	10
Cuadro N° 7: Tráfico de aeronaves, carga y pasajeros	15
Cuadro N° 8: Número de operaciones ADP	16
Cuadro N° 9: Número de operaciones por aeropuerto, según tipo de vuelo.....	17
Cuadro N° 10: Tráfico de Carga ADP por aeropuerto	19
Cuadro N° 11: Tráfico de carga por aeropuerto, según tipo de vuelo	19
Cuadro N° 12: Tráfico de Pasajeros por aeropuerto.....	21
Cuadro N° 13: Tráfico de pasajeros por aeropuerto, según tipo de vuelo	21
Cuadro N° 14: Ingreso por pasajero con y sin cofinanciamiento	23
Cuadro N° 15: Variación de Ingresos por tipo de Servicio.....	26
Cuadro N° 16: Variación de Gastos por rubro	29
Cuadro N° 17: Balance General ADP.....	30
Cuadro N° 18: Estado de Ganancias y Pérdidas ADP	31
Cuadro N° 19: Ratios Financiero ADP	31
Cuadro N° 20: Operadores de Rampa por aeropuerto	33
Cuadro N° 21: Pagos por cofinanciamiento reconocidos a ADP	33
Cuadro N° 22: Pagos por Mantenimiento Correctivo a través de liquidaciones, 2010 .	34
Cuadro N° 23: Pagos por ORI y equipamiento mínimo a través de liquidaciones	34
Cuadro N° 24: Pagos por cofinanciamiento del PAMO, 2010.....	36
Cuadro N° 25: Pagos por Obras - PAO, Año 2010.....	36

TABLA DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Mapa de Aeropuertos de Provincia Concesionados.....	7
Gráfico N° 2: Evolución trimestral de operaciones por aeropuerto	18
Gráfico N° 3: Evolución trimestral de tráfico de carga por aeropuerto	20
Gráfico N° 4: Evolución trimestral de tráfico de pasajeros por aeropuerto.....	22
Gráfico N° 5: Ingreso promedio por pasajero	23
Gráfico N° 6: Gasto promedio por pasajero	24
Gráfico N° 7: Composición de los Ingresos Regulados, año 2010	27
Gráfico N° 8: Composición de los Ingresos no Regulados, año 2010.....	28

RESUMEN EJECUTIVO

El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y el 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 estableció entre otros aspectos, el esquema de cofinanciamiento y compromisos de inversión que el Concesionario debiera asumir, las Garantías a favor de cada una de las partes, así como el esquema de Regulación Tarifaria de los servicios prestados.

A diferencia de otros esquemas de cofinanciamiento en los que el PAO y el PAMO son aportes fijos por parte del Concedente, en el esquema de Cofinanciamiento del Contrato de Concesión de los Aeropuertos Regionales, 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.

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, los cuales estarán definidos dentro de los Planes Maestros, Planes de Equipamiento, y Programas de Mantenimiento Periódico, respectivamente.

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.

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 como son: la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) cobrada a los pasajeros de salida y las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), y de estacionamiento y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas. El establecimiento de tarifas máximas permite al Concesionario establecer sus tarifas por debajo de estos niveles, pero 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 pasajeros movilizadas.

Durante el año 2010, el tráfico de pasajeros para los doce aeropuertos concesionados presentó un importante crecimiento de 30,3% respecto del año 2009. En particular, los principales aeropuertos –Iquitos, Piura y Pucallpa- registraron incrementos de 28,4%, 38,5% y 29,2%, respectivamente, concentrando en conjunto el 54,3% del tráfico total de pasajeros. Asimismo, el tráfico de pasajeros de vuelos nacionales predomina de manera

significativa sobre el tráfico de vuelos internacionales; y, el número de pasajeros en tránsito aumentó 18,5% con relación al año anterior.

En el año 2010, el transporte de carga por los aeropuertos regionales bajo Concesión mostraron un crecimiento importante de 36,9% con respecto al año anterior, alcanzando a movilizar 22,8 miles de toneladas. Con relación a la carga movilizada por tipo de vuelo, la mayor parte del tráfico corresponde al comercio interno, siendo únicamente los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa los que movilizan carga a nivel internacional.

Durante el año 2010, el movimiento de aeronaves alcanzó el número de 98,1 mil operaciones para los doce aeropuertos tomados en posesión por parte del Concesionario. Dicho resultado superó en 1,3% el número de operaciones registradas en el año 2009 (96,8 mil). El aeropuerto que registró la mayor cantidad de operaciones de aterrizaje y despegue fue el de Pisco, cuyos principales usuarios son la FAP, las Escuelas de Pilotos, la Dirección de Aviación Policial, el Ejército Peruano y el Ministerio de Defensa.

En cuanto a los ingresos percibidos por el Concesionario, este recaudó S/. 47,5 millones durante el año 2010, siendo los ingresos regulados y los ingresos por cofinanciamiento las dos principales fuentes de recaudación. Dentro de los ingresos regulados, el cobro por el Uso del Terminal Aeroportuario (TUJA) alcanzó a representar el 60%, seguido de los ingresos provenientes de los servicios de aterrizaje y despegue (19%) y asistencia en rampa (9%).

Con respecto al desempeño financiero, durante el año 2010 el Concesionario logró mejorar sus indicadores de rentabilidad. Así, el margen neto se elevó de 0,10 a 0,22 y el rendimiento sobre el patrimonio y sobre los activos se incrementaron en 34 y 4 puntos porcentuales, respectivamente. Asimismo, ADP alcanzó una razón corriente de 1,63 en el mismo año, indicando que en cuanto a la liquidez de la Empresa Concesionaria, esta se encontraba en la capacidad de hacer frente a la totalidad de sus pasivos de corto plazo.

En lo concerniente al mercado del servicio de rampa, en todos los aeropuertos existen aerolíneas/naves que se auto-proveen dicho servicio; incluso, en aeropuertos pequeños o de poco tráfico, como son los de Chachapoyas, Huaraz y Talara, no existen operadores especializados en brindar el servicio. A diferencia de ello, en los aeropuertos con considerable tráfico de pasajeros y de carga, existen empresas como Talma que se dedican exclusivamente a prestar el servicio de rampa a las aerolíneas; sólo el aeropuerto de Iquitos, que ostenta los mayores niveles de tráfico, cuenta con dos operadores de rampa: Talma y Transber.

Finalmente, cada una de las tarifas reguladas que el Concesionario cobra son ajustadas de manera anual por concepto de inflación; sin perjuicio de ello, OSITRAN tiene la potestad de efectuar revisiones quinquenales de dichas tarifas.

INFORME DE DESEMPEÑO DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DEL PERÚ: AÑO 2010

I. CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 18 de agosto del año 2006, se adjudicó la Buena Pro de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú al consorcio Swissport - GBH Aeropuertos, conformado por las empresas GBH Investments S.A. y Swissport GBH Perú.
2. El 11 de diciembre del mismo año, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano, y la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, **el Concesionario**) celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú (en adelante, **el Contrato**). El plazo de la Concesión fue establecido en 25 años¹ contados desde la Toma de Posesión.
3. La modalidad bajo la cual se otorgó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia es Cofinanciada por el Estado de la República del Perú², mediante la figura de ingreso mínimo garantizado³. Cabe precisar que el factor de competencia para la adjudicación de la Concesión fue el menor pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)⁴.

Gráfico N° 1
Mapa de los Aeropuertos de Provincia Concesionados



Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación

¹ Cláusula 4.1 del Contrato de Concesión (p.30-31).

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)

4. El primer grupo de aeropuertos está conformado por un total de 12 aeropuertos, los cuales se encuentran divididos en dos subconjuntos de aeropuertos, 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:

Cuadro N° 1
Aeropuertos tomados en posesión

	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

5. El Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el grupo de aeropuertos adicionales dentro del plazo de dos años. Es decir, vencido dicho plazo, 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.
6. Sin embargo, los aeropuertos adicionales fueron entregados a la Empresa Concesionaria de acuerdo al plazo establecido en el Contrato, mediante la firma de 3 Adendas. Los aeropuertos entregados son:

Cuadro N° 2
Aeropuertos Adicionales

	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

7. Los 12 aeropuertos concesionados se encuentran clasificados en cuatro grupos, en función al tráfico de pasajeros. El Grupo I está conformado por aquellos aeropuertos que movilizan más de 500 mil pasajeros anualmente; el Grupo II comprende a los aeropuertos cuyo tráfico de pasajeros por año fluctúa entre 500 - 250 mil pasajeros; el Grupo III agrupa a los aeropuertos que movilizan pasajeros en el rango de 250 - 100 mil por año. Por último, el Grupo IV se encuentra comprendido por los aeropuertos que movilizan hasta 100 mil pasajeros por año.

Cuadro N° 3
Clasificación de Aeropuertos Concesionados

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

(*) Aeropuertos Adicionales

Fuente: ADP, con base en la información del tráfico de pasajeros de dic.08 a nov.09

Elaboración: Gerencia de Regulación

8. 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.

I.1 Descripción de los servicios

9. Los servicios brindados por la Empresa Concesionaria 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.
10. Dicho lo anterior, los servicios brindados por el Concesionario pueden clasificarse en servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
11. Los servicios aeroportuarios son aquellos que se prestan habitualmente para el transporte de pasajeros y la carga/descarga de aeronaves. Cabe mencionar que 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.
12. De acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión de ADP, los servicios sujetos a regulación son:

Cuadro N° 4
Servicios Aeroportuarios por Tipo de Regulación

Servicio	Tipo de regulación
Utilización del Terminal Aeroportuario	Regulación tarifaria
Aterrizaje y despegue	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	Regulación tarifaria
Puentes de embarque (mangas) *	Regulación tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves	Regulación por acceso
Movimiento de carga	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

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación

13. Por su parte, los servicios no aeroportuarios son aquellos servicios adicionales que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria. Entre los servicios no aeroportuarios prestados en los aeropuertos regionales, se tiene: el uso de la playa de estacionamiento de vehículos, el alquiler de locales, servicios comerciales y la publicidad dentro de los aeropuertos. Las tarifas cobradas por la prestación de estos servicios serán fijados libremente por la empresa concesionaria.
14. 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 despacho de combustible	PETROPERU ²
Servicio de rampa	Talma, Aeronorte, Aero Cóndor y otros ³
Mantenimiento de aeronaves	Star UP y Aviación Líder ⁴
Alquiler de counters	ADP
Alquiler de oficinas operativas	ADP
Alquiler de locales comerciales	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.

Fuente: Gerencia de Regulación y Supervisión

Elaboración: Gerencia de Regulación

I.2 Compromisos de Inversión

15. Las inversiones a realizar por el Concesionario se encuentran clasificadas de acuerdo al tipo de obra y su periodo de ejecución. Las inversiones a ejecutar en el período inicial deberán 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**

Período 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

I.2.1 Definiciones de Obras

16. 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 se clasifican en 5 grupos. A continuación se presenta un resumen de dichas obras.

- 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 se dividen en:
- i) **Obras de Rápido Impacto:** son aquellas 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. 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.
- 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 que se realicen 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.3 Modalidad de Concesión y Esquema de Cofinanciamiento

17. 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 Concesión⁵.
18. 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

⁵ En el caso de las 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.

(PAMO) y un monto adicional que incentiva la generación de ingresos regulados (IGI) al Concesionario, siendo estos dos últimos componentes cambiantes en el tiempo.⁶ 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.

19. Asimismo, el esquema de cofinanciamiento de ADP involucra la existencia de un fideicomiso, administrado por la Corporación Financiera de Desarrollo - COFIDE (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 del OSITRAN.

I.3.1 Pago por Obras

20. Con respecto al pago de las obras, el Concedente está obligado a cubrir todos los costos de las obras ejecutadas⁷ por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN, tanto en el periodo inicial como en el remanente.
21. Asimismo, el Contrato de Concesión establece que, para el pago por obras, el Concedente tiene la facultad de elegir entre las siguientes modalidades: (i) el Pago por Avance de Obras (PAO) o (ii) las Liquidaciones (Liq). Cabe precisar que estas modalidades constituyen modalidades de pago alternativas y excluyentes entre sí.
22. De elegir efectuar los pagos por obras mediante PAO, el Concedente podrá pagar a través de: (i) Certificados de Aceptación de Obra (CAO)⁸ 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.3.2 Pago por mantenimiento y operación (PAMO)

23. El PAMO es aquel 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. ADP ganó la subasta al ofrecer el menor pago por PAMO, el cual equivale a US\$ 9,4 millones anuales, pagaderos trimestralmente.
24. 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 menor 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 licitación⁹.
25. Una característica del PAMO es el reajuste al inicio de cada año calendario sobre la base de la siguiente fórmula:

⁶ El detalle de las fórmulas para determinar el cofinanciamiento se encuentra en el Anexo 17 del Contrato.

⁷ Incluye construcción de infraestructura, adquisición de equipamiento y mantenimiento periódico.

⁸ Los CAOs serán entregados por cada hito que el Concesionario haya concluido.

⁹ Puede verse el PAMO como una especie de ingreso mínimo que garantiza el Concedente al Concesionario.

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

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.

26. 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 del OSITRAN.

I.3.3 Incentivos a la Generación de Ingresos Regulados (IGI)

27. Este componente consiste en 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:

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

28. 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.4 Tarifas reguladas

29. 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 a la política comercial del Concesionario. Asimismo, por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, el Concesionario podrá solicitar a OSITRAN una reducción de las tarifas reguladas por un plazo determinado.
30. Por otro lado, el Contrato de Concesión establece un ajuste de las tarifas reguladas de forma anual¹⁰, de acuerdo a la siguiente fórmula:

¹⁰ El reajuste tarifario entrará en vigencia el 1 de enero de cada año.

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

Donde:

T: Tarifa (o cargo de acceso)

IPC: Índice de precios al consumidor publicado por el INEI

CPI: Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos

31. El detalle de las tarifas ajustadas para el año 2010, se encuentran descritas en el Anexo 1 del presente informe¹¹, las mismas que fueron actualizadas de acuerdo al mecanismo antes mencionado.

I.5 Adendas al Contrato de Concesión

32. A diciembre del año 2010, se han suscrito 6 adendas al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.
33. Con fecha 5 de febrero de 2008 se suscribió la Primera Adenda, mediante la cual se establecieron las condiciones para la entrega de los aeropuertos adicionales, en aplicación de la Cláusula 5.9.1 del Contrato de Concesión. Asimismo, tuvo por finalidad establecer las condiciones para la entrega en operación del Aeropuerto Internacional de Pisco, ubicado en el Departamento de Ica.
34. Mediante la Segunda Adenda, suscrita el 6 de marzo de 2008, se entregó en operación el Aeropuerto Cap. FAP Abelardo Quiñónez, ubicado en la ciudad de Chiclayo, Departamento de Lambayeque, en aplicación de la Cláusula 5.9.1 del Contrato de Concesión.
35. La Tercera Adenda, suscrita el 17 de setiembre de 2008, tuvo por finalidad:
- a) Viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en el Contrato de Concesión;
 - b) Permitir que el Pago por Obras (PAO) que realizará el Concedente al Concesionario pueda ser realizado tanto en Nuevos Soles como en Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice en la estructuración financiera; y,
 - c) Establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones oficiales que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves del Estado Nacional, y regreso al aeropuerto de salida por malas condiciones meteorológicas.
36. Mediante la Cuarta Adenda, suscrita el 24 de noviembre de 2008, se entregó en operación el Aeropuerto Cap. FAP Guillermo Concha Iberico, ubicado en la ciudad de Piura, en aplicación de la Cláusula 5.9.1 del Contrato de Concesión.
37. Con fecha 23 de diciembre de 2009 se suscribió la Quinta Adenda al Contrato de Concesión, la cual tuvo por finalidad hacer una serie de precisiones al contrato con respecto al tratamiento de los adicionales de obra y de los mecanismos de liquidación de intangibles.
38. Finalmente, el 20 de diciembre de 2010 se suscribió la Sexta Adenda al Contrato de Concesión, que tuvo por finalidad modificar las definiciones contenidas en la

¹¹ Las tarifas iniciales pueden encontrarse en el Anexo 7 del Contrato de Concesión.

cláusula primera, incorporar mecanismos para la emisión de los CAO y CRPAO; en consecuencia, modificar los numerales 1.20, 1.36, 1.55; numeral 2.5 del Anexo 17; y Anexo 18; así como adicionar el numeral 16.6, el numeral 2.5.3 al Anexo 17 y los literales n), o) y p) al numeral 3 del Anexo 17, y el Anexo 9 al Contrato de Concesión.

II. DESEMPEÑO DE LA CONCESION EN EL AÑO 2010

39. 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

40. Durante el año 2010, la Empresa Concesionaria concentró el 30,25%, 16,62% y 7,58% del número de operaciones, tráfico de pasajeros y volumen de carga, respectivamente, registrado por la red aeroportuaria nacional.

Cuadro N° 7
Tráfico de aeronaves, carga y pasajeros

	Operaciones			Carga			Pasajeros*		
	2010	2009	Var (%)	2010	2009	Var (%)	2010	2009	Var (%)
ADP	98 071	96 815	1,30	22 120	19 391	14,08	2 537 366	1 934 820	31,14
Nacional	97 386	96 366	1,06	22 060	19 144	15,24	2 535 409	1 932 080	31,23
Internacional	685	449	52,56	60	247	-75,73	1 957	2 740	-28,58
Red aeroportuaria	324 178	305 976	5,95	291 790	252 988	15,34	15 266 088	12 740 786	19,82
Nacional	274 044	258 518	6,01	63 054	52 260	20,65	10 975 323	8 609 329	27,48
Internacional	50 134	47 458	5,64	228 735	200 728	13,95	4 290 765	4 131 457	3,86
Participación	30,3%	31,6%		7,6%	7,7%		16,6%	15,2%	
Nacional	35,5%	37,3%		35,0%	36,6%		23,1%	22,4%	
Internacional	1,4%	0,9%		0,0%	0,1%		0,0%	0,1%	

(*) No incluye pasajeros en transferencia.

Fuente: ADP, CORPAC y LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación

41. Cabe señalar que ADP cuenta con un mayor nivel de tráfico en los vuelos de origen nacional, siendo su participación en las operaciones de vuelos internacionales menor al 2%, y en el tráfico de carga y pasajeros, menor al 1%. Así, por ejemplo, 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 al comercio interior.

II.1.1 Tráfico de aeronaves

42. Durante el año 2010, los doce aeropuertos tomados en posesión por parte del Concesionario, registraron 98,1 miles de movimientos de aeronaves (aterrizaje y despegue), lo que representó un incremento de 1,3% con respecto al año anterior. El aeropuerto concesionado que registró el mayor número de operaciones fue el ubicado en Pisco, el cual concentró el 40% del total de movimientos. Cabe señalar que, los principales usuarios de este aeropuerto son el Ministerio de Defensa, el Ejército Peruano, la FAP y las escuelas de pilotos.

Cuadro N° 8
Número de operaciones ADP por aeropuerto

Aeropuerto	2010	2009	Variación
Pisco*	39 312	45 597	-13,8%
Pucallpa	14 032	10 844	29,4%
Iquitos	13 923	11 737	18,6%
Trujillo	7 451	6 154	21,1%
Tarapoto	6 524	5 528	18,0%
Chiclayo*	5 882	8 043	-26,9%
Piura*	5 665	3 523	60,8%
Cajamarca	2 298	2 819	-18,5%
Huaraz	1 242	1 286	-3,4%
Tumbes	1 138	875	30,1%
Talara	384	339	13,3%
Chachapoyas	220	70	214,3%
Total	98 071	96 815	1,3%

(*) Aeropuertos adicionales entregados en el año 2008.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación.

43. Otros aeropuertos que registraron un buen desempeño durante el año 2010 fueron los ubicados en Pucallpa, Iquitos, Trujillo y Tarapoto, los cuales vieron incrementado su número de operaciones y, en conjunto, concentraron el 42,8% del total de movimientos. Cabe señalar que el aeropuerto de Trujillo empezó a operar 24 Hrs. el 1 de enero de 2010. Asimismo, el aeropuerto de Piura mostró un incremento de 81,9% en el número de operaciones, con respecto al año 2009.
44. Por otro lado, los aeropuertos de Chiclayo, Cajamarca y Huaraz presentaron una disminución en el número de operaciones en comparación al año 2009, reduciendo su participación conjunta en el número de operaciones de 13,1% en 2009 a 9,6% en 2010.
45. En cuanto al número de operaciones por tipo de vuelo, las operaciones relacionadas a vuelos nacionales continúan representando más del 99% del total de operaciones. Sin embargo, cabe resaltar que el número de operaciones en vuelos internacionales se incrementó en 57,8% con relación al año 2009, a diferencia del aumento de 8,8% registrado en los vuelos nacionales.
46. En particular, los aeropuertos ubicados al norte del país (Tumbes, Piura y Talara) registraron las mayores tasas de crecimiento, tanto en vuelos nacionales como internacionales.

Cuadro N° 9
Número de operaciones por aeropuerto, según tipo de vuelo

Aeropuerto	Internacional			Nacional		
	2010	2009	Var %	2010	2009	Var %
Cajamarca	10	2	↑ 400,0	2 288	2 817	↓ -18,8
Chachapoyas	-	-		220	70	↑ 214,3
Huaraz	-	1	↓ -100,0	1 242	1 285	↓ -3,3
Iquitos	191	203	↓ -5,9	13 732	11 534	↑ 19,1
Pucallpa	59	36	↑ 63,9	13 973	10 808	↑ 29,3
Talara	30	9	↑ 233,3	354	330	↑ 7,3
Tarapoto	-	-		6 524	5 528	↑ 18,0
Trujillo	86	77	↑ 11,7	7 365	6 077	↑ 21,2
Tumbes	92	6	↑ 1 433,3	1 046	869	↑ 20,4
Pisco*	10	18	↓ -44,4	39 302	45 579	↓ -13,8
Chiclayo*	67	60	↑ 11,7	5 815	7 983	↓ -27,2
Piura*	140	37	↑ 278,4	5 525	3 486	↑ 58,5
Total	685	449	↑ 52,6	97 386	96 366	↑ 1,1

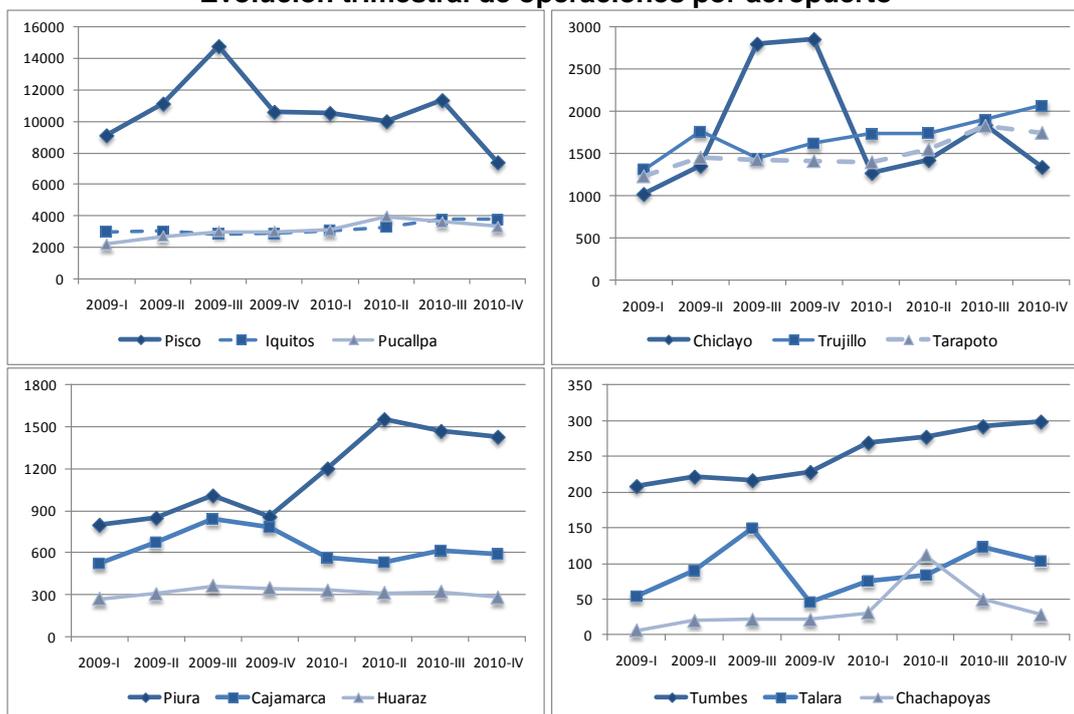
(*) Aeropuertos adicionales entregados en el año 2008.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación

47. Si bien durante el año 2010, el aeropuerto de Pisco presentó el mayor número de operaciones en vuelos nacionales, en los vuelos internacionales el mayor número de movimientos de aeronaves fue registrado en el aeropuerto de Iquitos, seguido de Piura.
48. De acuerdo al siguiente gráfico, los aeropuertos que mostrarían una tendencia creciente son los ubicados en: Iquitos, Pucallpa, Trujillo, Tarapoto, Piura y Tumbes. En tanto, los aeropuertos ubicados en Pisco, Chiclayo, Cajamarca, y Chachapoyas muestran una tendencia descendente en el número de operaciones realizadas. Cabe señalar que, en los aeropuertos de Pisco, Cajamarca y Talara se observa un mayor número de operaciones durante el tercer trimestre; no obstante, en la mayoría de casos existe una variabilidad notoria en el número de operaciones, por lo que no puede concluirse sobre la posibilidad de estacionalidad en las series.

Gráfico N° 2
Evolución trimestral de operaciones por aeropuerto



Fuente: ADP
Elaboración: Gerencia de Regulación

II.1.2 Carga

49. Durante el año 2010, el volumen de carga movilizada por los aeropuertos concesionados mostraron un crecimiento de 36,9% respecto del año anterior, alcanzando 22,8 miles de toneladas (3,4 miles de toneladas por encima de lo registrado en el año 2009). De este total, el 62,6% (14,3 mil toneladas) fue movilizado a través del aeropuerto de Iquitos, cuyo tráfico de carga en 2010 se incrementó 15,7% con respecto al año anterior.
50. Otros aeropuertos que siguen a Iquitos en orden de importancia, por su participación con respecto al total de carga movilizada, fueron los ubicados en Pucallpa (12,3%), Piura (8,0%) y Tarapoto (7,2%); movilizándose por estos, durante el año 2010, 2,8, 1,8 y 1,6 miles de toneladas, respectivamente. Cabe destacar que en el caso de Piura, el tráfico de carga registrado en 2010 representó un incremento de 64,2% con respecto al año anterior.

Cuadro N° 10
Tráfico de Carga ADP por aeropuerto
(En toneladas)

Aeropuerto	2010	2009	Variación
Iquitos	14 285	12 341	15,7%
Pucallpa	2 797	2 710	3,2%
Piura*	1 817	1 107	64,2%
Tarapoto	1 646	1 641	0,3%
Chiclayo*	643	485	32,5%
Trujillo	540	479	12,9%
Cajamarca	476	497	-4,2%
Huaraz	265	8	3111,1%
Talara	168	38	338,6%
Tumbes	124	85	45,9%
Pisco*	41	-	
Chachapoyas	-	-	
Total	22 801	19 391	36,9%

(*) Aeropuertos adicionales entregados en el año 2008.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación

51. Con relación a la carga movilizada por tipo de vuelo, como se ha señalado, el mayor tráfico está relacionado a vuelos nacionales, los cuales concentraron casi la totalidad del volumen de carga (99,7%). Más aun, el volumen de carga internacional se ha visto reducido en 42,16% en el año 2010.

Cuadro N° 11
Tráfico de carga por aeropuerto, según tipo de vuelo
(En toneladas y porcentaje)

Aeropuerto	Internacional			Nacional		
	2010	2009	Var %	2010	2009	Var %
Cajamarca	-	-		519	497	↑ 4,47
Chachapoyas	-	-		-	-	
Huaraz	-	-		1	8	↓ -93,10
Iquitos	37	231	↓ -84,04	14 389	12 110	↑ 18,82
Pucallpa	23	16	↑ 41,88	2 907	2 693	↑ 7,94
Talara	-	-		50	38	↑ 30,64
Tarapoto	-	-		1 722	1 641	↑ 4,91
Trujillo	-	-		571	479	↑ 19,28
Tumbes	-	-		136	85	↑ 59,18
Pisco*	-	-		-	-	
Chiclayo*	-	-		601	485	↑ 23,98
Piura*	-	-		1 165	1 107	↑ 5,28
Total	60	247	↓ -42,16	22 060	19 144	↑ 15,24

(*) Aeropuertos adicionales entregados en el año 2008.

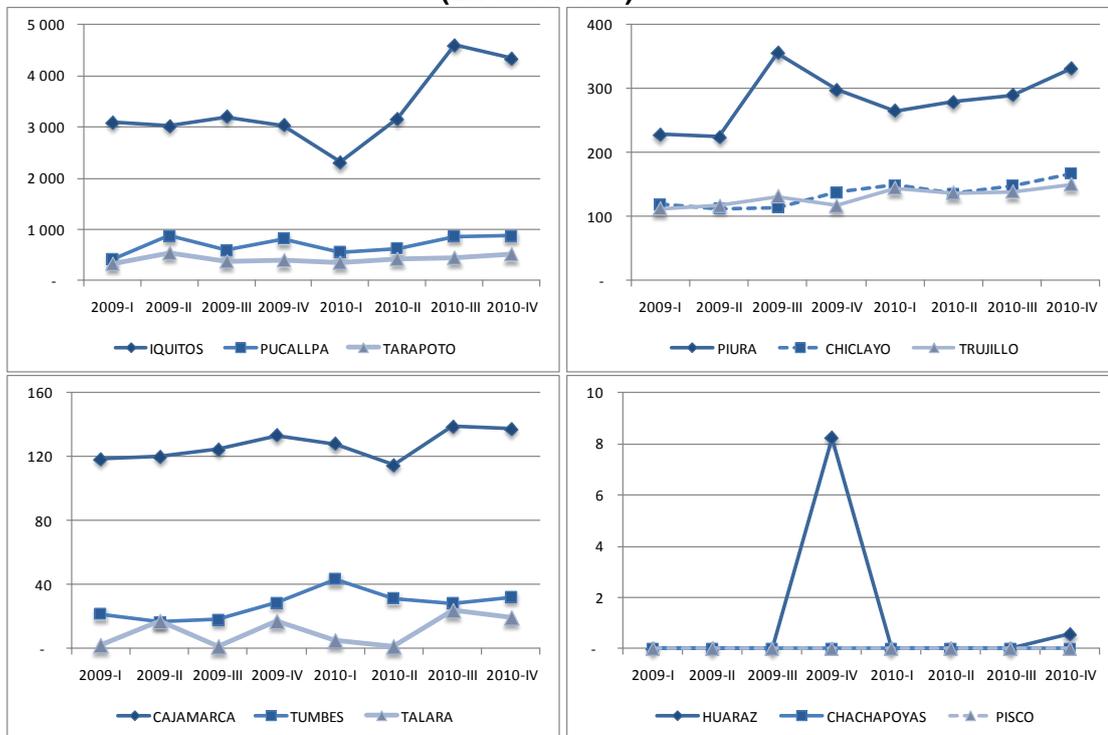
Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación.

52. Con relación a la evolución trimestral, únicamente en el aeropuerto de Iquitos se observa un mayor volumen movilizado de carga en el tercer trimestre; en el caso de Chiclayo, el volumen más alto ha sido registrado durante el cuarto trimestre. Asimismo, se ha observado que, los aeropuertos de Piura y Chiclayo muestran una tendencia creciente en el movimiento de carga. De otro lado, se ha encontrado que

los aeropuertos ubicados en Huaraz, Chachapoyas y Pisco poseen largos periodos de inactividad.

Gráfico N° 3
Evolución trimestral de Tráfico de Carga por Aeropuerto
(En toneladas)



Fuente: ADP
Elaboración: Gerencia de Regulación

II.1.3 Pasajeros

53. Durante el año 2010, el tráfico total de pasajeros registrado en los doce aeropuertos concesionados presentó un crecimiento de 31,1% respecto del año anterior. A diferencia del transporte de carga, en el de pasajeros se observa una menor concentración del tráfico entre los aeropuertos. Así, los principales aeropuertos, de acuerdo a sus participaciones, fueron los ubicados en: Iquitos (26,7%), Piura (15,8%), Pucallpa (12,1%) y Trujillo (11,6%).

Cuadro Nº 12
Tráfico de Pasajeros por aeropuerto

Aeropuerto	2010	2009	Variación
Iquitos	676 359	529 291	↑ 27,8%
Piura*	402 126	291 407	↑ 38,0%
Pucallpa	307 845	241 256	↑ 27,6%
Trujillo	293 250	223 647	↑ 31,1%
Chiclayo*	277 123	204 403	↑ 35,6%
Tarapoto	270 184	217 466	↑ 24,2%
Cajamarca	177 484	127 133	↑ 39,6%
Tumbes	96 338	79 554	↑ 21,1%
Pisco*	23 860	7 885	↑ 202,6%
Huaraz	9 222	8 715	↑ 5,8%
Chachapoyas	3 304	1 047	↑ 215,6%
Talara	238	3 016	↓ -92,1%
Total	2 537 333	1 934 820	↑ 31,1%

(*) Aeropuertos adicionales entregados en el año 2008.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación

54. En cuanto al tráfico de pasajeros por tipo de vuelo, casi en su totalidad corresponde a vuelos nacionales (93,7%) y una pequeña fracción (6,2%) corresponde a pasajeros en tránsito. Cabe resaltar el incremento de 31,23% en el número de pasajeros movilizados en vuelos nacionales; este resultado se explicaría en gran medida por el ingreso de Peruvian Airlines al mercado nacional, así como por las diversas campañas que lanzó Promperú para incentivar el turismo interno. En contraste, si bien son varios los aeropuertos que movilizan pasajeros en vuelos internacionales, el tráfico registrado en 2010 se ha visto reducido en 28,50% con relación al año anterior.

Cuadro Nº 13
Tráfico de pasajeros por aeropuerto, según tipo de vuelo

Aeropuerto	Internacional			Nacional			Tránsito		
	2010	2009	Var %	2010	2009	Var %	2010	2009	Var %
Cajamarca	37	31	↑ 19,35	177 447	127 102	↑ 39,61	4	14	↓ -71,43
Chachapoyas	-	-		3 304	1 047	↑ 215,57	702	364	↑ 92,86
Huaraz	-	3	↓ -100,00	9 222	8 712	↑ 5,85	1 480	2 040	↓ -27,45
Iquitos	563	744	↓ -24,33	675 796	528 547	↑ 27,86	4 991	1 354	↑ 268,61
Pucallpa	564	784	↓ -28,06	307 281	240 472	↑ 27,78	76 992	56 660	↑ 35,88
Talara	32	-		206	3 016	↓ -93,17	356	201	↑ 77,11
Tarapoto	-	-		270 184	217 466	↑ 24,24	36 895	63 061	↓ -41,49
Trujillo	233	207	↑ 12,56	293 017	223 440	↑ 31,14	35 135	7 344	↑ 378,42
Tumbes	54	29	↑ 86,21	96 284	79 525	↑ 21,07	455	668	↓ -31,89
Pisco*	-	5	↓ -100,00	23 860	7 880	↑ 202,79	919	4 586	↓ -79,96
Chiclayo*	224	874	↓ -74,37	276 899	203 529	↑ 36,05	9 383	6 172	↑ 52,03
Piura*	252	63	↑ 300,00	401 874	291 344	↑ 37,94	1 448	8	↑ 18 000,00
Total	1 959	2 740	↓ -28,50	2 535 374	1 932 080	↑ 31,23	168 760	142 472	↑ 18,45

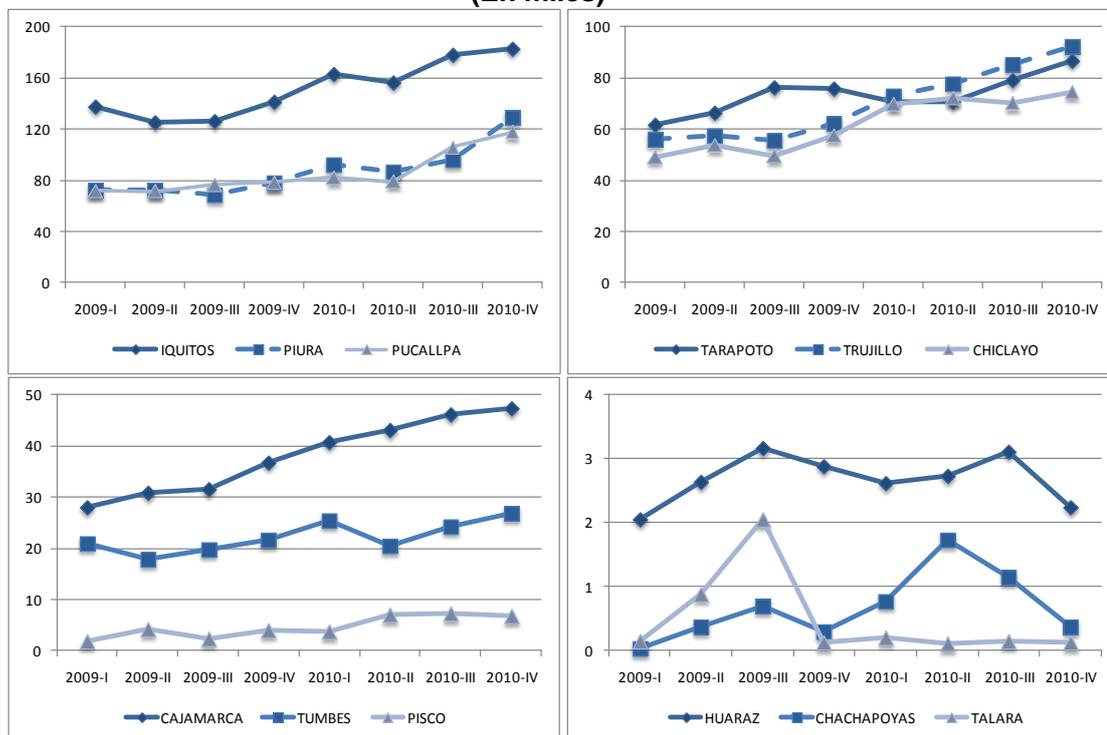
(*) Aeropuertos adicionales entregados en el año 2008.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación

55. De otro lado, al analizar la evolución trimestral del tráfico de pasajeros, se observa que los aeropuertos ubicados en Iquitos, Piura, Pucallpa, Trujillo, Chiclayo, y Cajamarca presentan una tendencia creciente. En tanto, el aeropuerto de Huaraz registró un mayor número de pasajeros durante el tercer trimestre.

Gráfico N° 4
Evolución Trimestral de Tráfico de Pasajeros por Aeropuerto
(En miles)



Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación

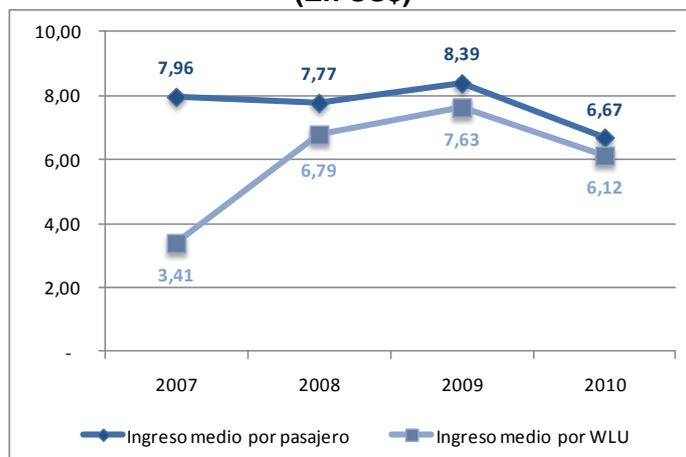
II.2 Indicadores Operativos

II.2.1 Ingreso por pasajero y por WLU

56. El ingreso promedio por pasajero de los aeropuertos administrados por ADP, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario, se redujo a US\$ 6,67 en el año 2010. Este resultado se debió al mayor incremento en el número de pasajeros transportados (+31,1%) con relación al aumento de los ingresos obtenidos -ingresos operativos e ingresos por cofinanciamiento- por el Concesionario (+4,2%). Por su parte, los ingresos por WLU¹² fueron de US\$ 6,12, monto 19,8% inferior al obtenido el año 2009.

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

Gráfico N° 5
Ingreso promedio por pasajero
(En US\$)



Nota: No incluye Ingresos Financieros.
Fuente: ADP
Elaboración: Gerencia de Regulación

57. Es necesario mencionar que para el cálculo de los ingresos se ha considerado aquellos ingresos provenientes del Cofinanciamiento por parte del Estado, los cuales representan alrededor del 50% de los ingresos totales. De no considerar dicho cofinanciamiento, el ingreso promedio por pasajero durante el año 2010 sería de US\$ 3,53.

Cuadro N° 14
Ingreso por pasajero con y sin cofinanciamiento
(En US\$)

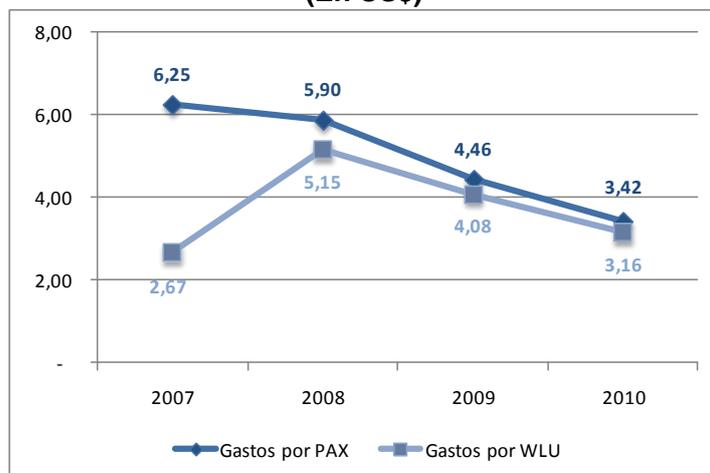
RUBRO	2010	2009	VARIACIÓN
Ingresos por servicios (A)	9 550 247	7 794 408	22,53%
Ingresos por TUUA (B)	4 392 666	3 430 301	28,05%
Cofinanciamiento (C)	7 373 595	8 364 997	-11,85%
Pasajeros (D)	2 706 279	2 077 320	30,28%
Ingresos por servicios por pasajero (A / D)	3,53	3,75	-5,95%
TUUA por pasajero (B / D)	1,62	1,65	-1,71%
TUUA y cofinanciamiento por pasajero ((B+C) / D)	4,35	5,68	-23,43%

Fuente: ADP
Elaboración: Gerencia de Regulación

II.2.2 Gastos por pasajero y por WLU

58. Así como el ingreso promedio por pasajero y por WLU se vieron reducidos en el año 2010, de igual manera el gasto promedio por pasajero (sin considerar gastos financieros) y el gasto promedio por WLU disminuyeron a US\$ 3,42 y US\$ 3,16, respectivamente.

Gráfico N° 6
Gasto promedio por Pasajero
(En US\$)



Nota: No incluye gastos financieros.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación

59. Cabe mencionar que, el ratio de gastos por pasajero (y por WLU) es inferior al ratio de ingreso por pasajero (y por WLU), lo cual significa que los ingresos recaudados por el Concesionario se encuentran por encima de sus gastos operativos.

II.3 Inversiones y Mantenimiento

60. Respecto de las inversiones en obras y equipamiento para los aeropuertos concesionados a ADP durante el año 2010 se puede destacar lo siguiente:

- Se continuó con el proceso de reconocimiento de las inversiones de la primera Estructuración Financiera del periodo inicial que implicó la revisión y levantamiento de observaciones de la documentación de obra y liquidaciones presentadas a OSITRAN.
- Desde el inicio de la Concesión hasta el 31 de diciembre de 2010 se logró una inversión directa de S/. 133,6 millones en obras y equipamiento, que representa el 95% de la inversión total (S/. 141 010 705) de los perfiles de inversión pública aprobados para el periodo inicial.
- Entre las principales obras llevadas a cabo en este periodo para los primeros nueve aeropuertos concesionados, se puede mencionar las obras sanitarias II que complementan las obras principales de saneamiento, las cuales se llevaron a cabo en los aeropuertos de Trujillo, Talara, Chachapoyas, Tarapoto, Tumbes y Pucallpa; y el levantamiento de observaciones de obras que finalizaron el 2009.
- En los aeropuertos de Chiclayo y Piura finalizaron las obras de rápido impacto (ORI) y de seguridad, tales como la remodelación de flujos de los terminales, playas de estacionamiento vehicular, cerco perimétrico, sistemas sanitarios y eléctricos de cada aeropuerto.
- Para la modernización del aeropuerto de Pisco se llevaron a cabo los estudios de pre-inversión, estudios básicos de ingeniería, así como los diseños y

expedientes técnicos para las diferentes obras y equipamiento que comprende el proyecto Pisco, cuya inversión total supera los S/. 130 millones.

61. Con respecto al mantenimiento de la infraestructura y equipamiento de la Concesión, durante el 2010 se trabajó en los siguientes aspectos:

- Mantenimiento preventivo rutinario de lado aire;
- Mantenimiento preventivo rutinario; y,
- Mantenimiento correctivo

II.3.1 Mantenimiento Preventivo Rutinario Lado Aire (MPRLA)

62. Durante el 2010 se continuaron con las actividades de MPRLA en los doce aeropuertos concesionados, siendo las principales las siguientes:

- **Limpieza del área de movimiento:** Se ejecutaron trabajos permanentemente como consecuencia de las inspecciones diarias del personal de operaciones.
- **Parchado, señalización horizontal, sellado de fisuras y grietas del área de movimiento:** Se ejecutaron intervenciones durante las inspecciones diarias realizadas por el personal de operaciones. Estos trabajos fueron ejecutados con materiales y equipos de respuesta inmediata antes de llevarse a cabo las intervenciones de mantenimiento periódico y/o el mantenimiento correctivo. Los aeropuertos con mayor incidencia fueron los de Anta, Piura, Chiclayo y Tumbes.
- **Desbroce de vegetación, conformación de franjas y limpieza de drenes:** Se llevaron a cabo estas actividades en todos los aeropuertos. Para los terminales de costa y sierra se realizó una intervención anual y para los de la selva se realizaron tres intervenciones al año, conforme a lo previsto en el Plan de Mantenimiento Rutinario.
- **Remoción de caucho – medición del coeficiente de fricción:** Para definir la planificación (probable fecha y área de trabajo) y ejecución de las actividades de remoción de caucho, se realizaron las mediciones del coeficiente de fricción a todas las pistas.

II.3.2 Mantenimiento Preventivo Rutinario

63. Durante el 2010 se dio inicio al mantenimiento de diferentes nuevos equipos y sistemas que fueron adquiridos el año 2009. Entre los principales equipos y sistemas se pueden destacar los siguientes:

- Nuevos sistemas de manejo de equipaje de llegadas y salidas para los aeropuertos de Tumbes, Trujillo, Cajamarca, Tarapoto, Pucallpa e Iquitos.
- Nuevas plantas de tratamiento de efluentes para los aeropuertos de Tumbes, Talara, Cajamarca, Anta, Chachapoyas, Trujillo, Pucallpa e Iquitos.
- Nuevas subestaciones eléctricas en media tensión para 11 aeropuertos, quedando pendiente el aeropuerto de Pisco que se integrará al nuevo sistema.
- Nuevos equipos en las cisternas de agua y pozos para el abastecimiento de agua a los aeropuertos.

II.3.3 Mantenimiento Correctivo

64. El Mantenimiento Correctivo tiene el objetivo de corregir cualquier falla o imperfección imprevista en la infraestructura aeroportuaria que atente contra la seguridad operacional del aeropuerto. Durante el 2010 las principales intervenciones de mantenimiento correctivo fueron las siguientes:

- Mantenimiento general del techo del terminal aeroportuario de Pucallpa.
- Reconstrucción de dos de las alcantarillas que cruzan la pista de aterrizaje del aeropuerto de Iquitos.
- 5ª, 6ª, 7ª, 8ª y 9ª intervención de bacheos en los pavimentos del lado aire del aeropuerto de Chiclayo.
- 2ª intervención de bacheos y sellado de fisuras en la pista de aterrizaje de Piura.
- Instalación de rejillas metálicas a los drenajes paralelos a la plataforma y pavimentación del ingreso vehicular al lado aire del aeropuerto de Cajamarca.

II.4 Resultados Financieros

II.4.1 Ingresos por servicios

65. Los ingresos percibidos por la Empresa Concesionaria provienen de la explotación de los aeropuertos, distinguiéndose la prestación de los servicios denominados regulados y no regulados. Asimismo, 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.

Cuadro Nº 15
Variación de Ingresos por tipo de Servicio
(En miles de S/.)

CONCEPTO	2010	2009	VARIACIÓN
Servicios regulados	20 608	17 666	↑ 16,7%
Servicios con regulación tarifaria	18 090	15 531	↑ 16,5%
Terminal de pasajeros TUUA	12 339	9 917	↑ 24,4%
Aterrizaje y despegue	3 912	3 390	↑ 15,4%
Horas extras	1 006	1 344	↓ -25,1%
Uso de instalación carga aérea	662	606	↑ 9,2%
Estacionamiento de aeronaves	171	274	↓ -37,6%
Servicios con regulación por acceso	2 518	2 135	↑ 17,9%
Asistencia en rampa	1 867	1 579	↑ 18,2%
Arrendamiento de oficinas y counters	651	556	↑ 17,1%
Servicios no regulados	6 141	4 845	↑ 26,7%
Arrendamiento de locales comerciales	4 400	3 381	↑ 30,1%
Estacionamiento de vehículos	1 620	1 386	↑ 16,9%
Fotochecks	121	78	↑ 55,1%
Cofinanciamiento	20 712	24 183	↓ -14,4%
Total	47 461	46 694	↑ 1,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2010

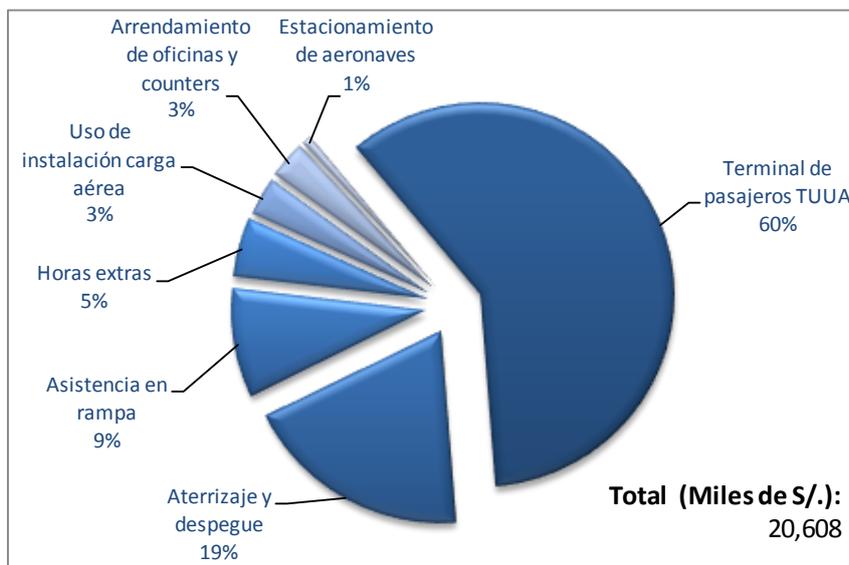
Elaboración: Gerencia de Regulación

66. Los ingresos por servicios regulados, producto de la prestación de servicios aeroportuarios, representaron en el año 2010 el 43,4% del total de ingresos de la Empresa Concesionaria. En tanto, los ingresos por servicios no regulados, producto de la prestación de servicios no aeroportuarios, concentraron el 12,9% del total de

los ingresos recaudados. Por su parte, los ingresos por concepto de Cofinanciamiento constituyeron el 43,6% del total de ingresos de la empresa.

67. Con respecto a los resultados del año 2009, tanto el desempeño de los servicios regulados como el de los no regulados fue favorable, mostrando un incremento de los ingresos de 16,7% y 26,7%, respectivamente.
68. En el caso de los servicios no regulados, este crecimiento se explica por el desarrollo de los rubros de negocios de playa de estacionamiento con implementación de nuevos sistemas de tanqueras electrónicas y ajustes tarifarios en Trujillo, Tumbes y Tarapoto; en el rubro de publicidad, por la implementación de la estrategia de desarrollo de anunciantes de marcas medianas, menores y desarrollo de campañas de exhibición de productos en los terminales; en el rubro de retail, por la incorporación de nuevos locatarios e implementación de nuevos centros de negocios como Trujillo, Tumbes, Pucallpa, Anta-Huaraz e Iquitos. Asimismo, el rubro de alquiler de ambientes para carga y líneas aéreas mostró mayor dinamismo por el desarrollo de mayores frecuencias de vuelos e ingreso de nuevas aerolíneas como Peruvian Airlines y Taca.
69. El siguiente gráfico muestra la estructura de los ingresos provenientes exclusivamente de la prestación de los servicios regulados. Se observa que las principales fuentes corresponden a servicios sujetos a regulación tarifaria; el ingreso por uso del terminal aeroportuario (TUUA) es el principal componente de los ingresos regulados al concentrar el 60%; y los ingresos por aterrizaje y despegue ostentan la segunda mayor participación relativa con un 19%. Por su parte, los ingresos percibidos por el concepto de asistencia en rampa (sujeto a regulación por acceso) figuran en el tercer lugar con una participación de 9%.

Gráfico N° 7
Participación de los Ingresos Regulados, Año 2010

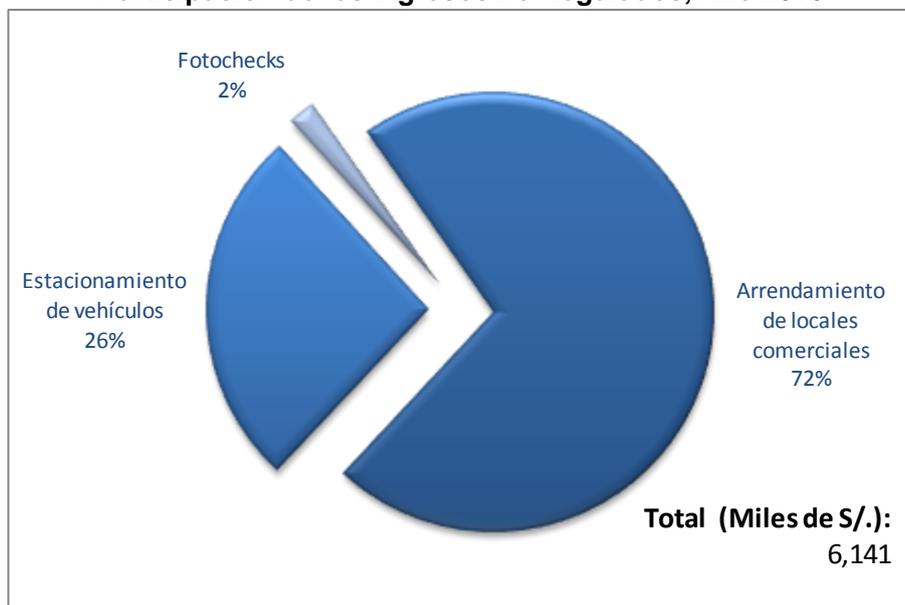


Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2010
Elaboración: Gerencia de Regulación

70. Por otro lado, el siguiente gráfico ilustra la composición del total de ingresos no regulados. En dicho gráfico se destaca que la mayor fuente de ingresos es el

arrendamiento de locales comerciales¹³, el cual representa el 72% del total de los ingresos no regulados. El segundo rubro en importancia fue los ingresos por estacionamiento de vehículos, con una participación del 26%.

Gráfico N° 8
Participación de los Ingresos no Regulados, Año 2010



Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2010
Elaboración: Gerencia de Regulación

II.4.2 Gastos

71. Durante el año 2010, los gastos totales de ADP ascendieron a S/. 36,4 millones, monto 6,6% superior al incurrido el año anterior. De este total, los costos de servicios, gastos de ventas y gastos administrativos concentraron el 72,7%, 6,3% y 21,0%, respectivamente.

¹³ Arrendamiento de locales comerciales corresponde al ingreso registrado por alquiler de espacios publicitarios, alquiler de stands, por otorgar acceso a terceros a las instalaciones de rampa y estaciones de distribución de combustible en los aeropuertos.

Cuadro Nº 16
Variación de Gastos por rubro
(En miles de S/.)

DETALLE	2010	2009	VARIACIÓN
Costo de servicios	26 452	24 874	↑ 6,3%
Cargas de personal	9 797	9 634	↑ 1,7%
Honorarios, comisiones y corretaje	3 287	2 828	↑ 16,2%
Servicios prestados por terceros, seguros y tributos	6 855	7 442	↓ -7,9%
Mantenimiento, reparación, energía, agua y suministros diversos	4 453	3 398	↑ 31,0%
Publicidad, publicaciones, transporte, almacenamiento y alquileres	1 063	1 116	↓ -4,7%
Correos y telecomunicaciones	150	152	↓ -1,3%
Depreciación, cargas de gestión, amortizaciones y otros	847	304	↑ 178,6%
Gasto de ventas	2 301	2 500	↓ -8,0%
Cargas de personal	829	678	↑ 22,3%
Honorarios, comisiones y corretaje	46	969	↓ -95,3%
Tributos, contribuciones y servicio prestado por terceros	1 239	798	↑ 55,3%
Amortización, depreciación, cobranza dudosa, suministros y otros	187	55	↑ 240,0%
Gastos administrativos	7 624	6 754	↑ 12,9%
Honorarios, comisiones y corretajes	3 314	2 814	↑ 17,8%
Cargas de personal y servicios prestados por terceros	3 279	2 786	↑ 17,7%
Publicidad, publicaciones, transporte y almacenamiento	347	385	↓ -9,9%
Depreciación, cargas de gestión, amortización	418	445	↓ -6,1%
Suministros, mantenimiento, reparación y otros	266	324	↓ -17,9%
Total	36 377	34 128	↑ 6,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2010
 Elaboración: Gerencia de Regulación

72. Con el mayor tráfico de pasajeros y de carga, los costos de servicios y gastos administrativos se incrementaron en 6,3% y 12,9%, respectivamente, durante el año 2010. No obstante, los gastos de ventas fueron reducidos en 8,0%
73. Cabe señalar que el gasto por concepto de honorarios, comisiones y corretajes comprende regalías con su accionista GBH Investments S.A. por el uso de su nombre comercial y marca "Aeropuertos del Perú S.A.", su logotipo, know-how, información y experiencia aplicada al desarrollo de proyectos e inversiones.

II.4.3 Desempeño financiero

74. En esta sección se evaluará la capacidad de la Empresa Concesionaria para generar resultados positivos, utilizando para ello información del Balance General y el Estado de Resultados.

Cuadro Nº 17
Balance General ADP
(En miles de S/.)

Activos	2010	2009	Pasivo y patrimonio neto	2010	2009
Activo corriente	59 555	38 826	Pasivo corriente	36 443	40 046
Efectivo y equivalentes de efectivo	6 570	5 900	Obligaciones financieras	26 735	16 903
Cuentas por cobrar comerciales netas	1 603	1 368	Cuentas por pagar comerciales	6 340	20 840
Cuentas por cobrar a parte relacionada	3 483	1 242	Cuentas por pagar a partes relacionadas	71	118
Cuentas por cobrar al MTC	44 562	16 956	Otras cuentas por pagar	3 297	2 185
Otras cuentas por cobrar	1 112	4 924			
Impuestos por recuperar	1 732	8 214	Pasivo no corriente	90 601	90 177
Gastos contratados por anticipado	493	222	Obligaciones financieras	90 601	90 177
Activo no corriente	81 733	103 525	Patrimonio neto	14 244	12 128
Cuentas por cobrar al MTC	74 951	97 938	Capital social	6 450	6 450
Imp. a la renta y participac. de trabaj. diferido	668	206	Reserva legal	1 312	1 312
Inmuebles, equipos y vehículos	4 982	4 219	Resultados acumulados	6 482	4 366
Intangible neto	1 132	1 162			
Total activo	141 288	142 351	Total pasivo y patrimonio neto	141 288	142 351

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2010

Elaboración: Gerencia de Regulación

75. Del cuadro anterior puede apreciarse que los activos corrientes en 2010 se incrementaron en 53,4%, con respecto al año 2009. Ello debido principalmente al incremento de las cuentas por cobrar al MTC (162,8%), por concepto de inversiones pendientes de reconocimiento.
76. Al respecto, el Concesionario se encuentra en proceso de ejecución de obras de infraestructura, inversión en equipamiento, desarrollo y ejecución del programa de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento necesario para el correcto funcionamiento de las operaciones de los aeropuertos.¹⁴ Una vez que la obra y/o inversión ha sido concluida y se cuenta con la conformidad de OSITRAN, el Concesionario puede presentar al MTC las facturas y/o liquidaciones de dichas obras para su cobro. Como resulta evidente, el Concesionario considera que las inversiones pendientes de reconocimiento al 31 de diciembre de 2010 serán aprobadas y cobradas en el corto plazo.
77. Con relación al pasivo corriente, las cuentas por pagar comerciales disminuyeron en casi 70%, quedando un saldo de S/. 6,3 millones; mientras que las obligaciones financieras se incrementaron en 58,2%. Cabe señalar que, al 31 de diciembre de 2010, los intereses de los pagarés bancarios devengan tasas de interés que fluctúan entre 3,15% y 4,50% (entre 5% y 11% al 31 de diciembre de 2009).
78. Por su parte, el patrimonio neto se incrementó en S/. 2,1 millones (17,4%), como resultado de la acumulación de utilidades. De esta forma, los activos de ADP, para el año 2010, han sido financiados en un 89,9% mediante préstamos de terceros (bancos y/o proveedores) y en un 10,1% mediante capital propio.
79. Con respecto al Estado de Resultados, en el año 2010 ADP incrementó sus ingresos por servicios producto del mayor tráfico de pasajeros y carga. Por su parte, los costos por servicios también se incrementaron producto de las actividades de mantenimiento y reparación de los aeropuertos, así como de la incorporación de nuevo personal, entre otros.

¹⁴ Dichas inversiones se vienen ejecutando de acuerdo al tipo de obra y plazo establecidos en la cláusula 8 del Contrato de Concesión.

80. Estos acontecimientos hicieron que la empresa concesionaria, en el año 2010, obtuviese una utilidad operativa de S/. 12 millones, reflejando una reducción de 17,4%. No obstante, los mayores ingresos financieros, generados por los intereses sobre cuentas por cobrar al MTC por concepto de PAO, le permitieron más que duplicar la utilidad –deducidos gastos financieros e impuestos– obtenida en el año 2009, alcanzando en 2010 S/. 10,5 millones.

Cuadro Nº 18
Estado de Ganancias y Pérdidas ADP
(En miles de S/.)

	2010	2009
Ingresos por servicios	26 826	22 534
Ingresos por cofinanciamiento PAMO	20 712	24 183
Total ingresos	47 538	46 717
Costo de servicios	-26 452	-24 874
Utilidad bruta	21 086	21 843
Gastos de ventas	-2 301	-2 500
Gastos de administración	-7 624	-6 754
Otros ingresos	1 643	2 098
Otros gastos	-782	-135
Utilidad de operación	12 022	14 552
Ingresos financieros	13 579	5 340
Gastos financieros	-10 549	-8 609
Diferencia en cambio, neta	-540	-3 019
Utilidad antes de participación e impuesto a la renta	14 512	8 264
Participación de los trabajadores	-588	-509
Impuesto a la renta	-3 396	-2 903
Utilidad del año	10 528	4 852

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2010
Elaboración: Gerencia de Regulación

81. Finalmente, el siguiente cuadro resume el desempeño financiero de la Empresa Concesionaria mediante sus ratios financieros. Como era de esperarse, en el año 2010 ADP presentó un margen operativo menor en 6 puntos porcentuales al registrado el año previo, pero un margen neto superior en más del doble. Asimismo, los ratios de rentabilidad sobre el patrimonio y sobre el activo presentaron aumentos del orden de 34 y 4 puntos porcentuales, respectivamente. Estos resultados se debieron al incremento en más del 100% de la utilidad neta, en comparación con el leve aumento del patrimonio y la reducción de los activos.

Cuadro Nº 19
Ratios Financieros ADP

RATIOS	2010	2009	2008	2007
De rentabilidad				
Margen operativo	0,25	0,31	0,23	0,22
Margen neto	0,22	0,10	0,11	0,13
Rendimiento sobre patrimonio	0,74	0,40	0,43	0,72
Rendimiento sobre activos	0,07	0,03	0,06	0,17
De liquidez				
Razón corriente	1,63	0,97	2,48	1,21
De solvencia				
Endeudamiento sobre patrimonio	8,92	10,74	6,73	3,17

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2010
Elaboración: Gerencia de Regulación

82. Con relación a los indicadores de liquidez, la razón corriente mostró un significativo incremento en el año 2010. No obstante, es preciso tener en cuenta que el principal activo corriente considerado por la empresa concesionaria (cuentas por cobrar al MTC) no necesariamente garantiza recursos suficientes para pagar su obligaciones de corto plazo.
83. En cuanto a los indicadores de solvencia, si bien el nivel de endeudamiento de ADP disminuyó de 10,74 en 2009 a 8,92 en 2010, debido al incremento del patrimonio y a la disminución del pasivo, este sigue encontrándose en un nivel bastante elevado, pues los pasivos representan casi 9 veces el valor de su patrimonio. Incluso, las deudas de corto plazo de la Empresa Concesionaria sobrepasan en 2,5 veces el capital de aportado.

III. DESENVOLVIMIENTO DEL SERVICIO DE RAMPA

84. En la presente sección se analizará el desenvolvimiento de la competencia dentro de la infraestructura aeroportuaria (intramodal), específicamente en el servicio de rampa.
85. El servicio de rampa consiste en asistir a la nave en tierra dentro del aeropuerto, lo cual involucra actividades como clasificación de equipajes y carga, escalinatas, limpieza de escarcha, depuración de aguas, equipos para entrega y recepción de equipaje y carga (fajas transportadoras), zonas de almacenamiento o estacionamiento de equipos de *handling* de operadores de asistencia en tierra. Este servicio puede ser prestado por operadores independientes o vinculados al Concesionario.
86. Durante el año 2008, el servicio de rampa fue tercerizado por ADP para la totalidad de aeropuertos. Ello significó que cualquier operador no vinculado al Concesionario podía participar de manera competitiva en este mercado. En el siguiente cuadro se muestra los actores que han participado en el mercado de rampa de cada uno de los aeropuertos concesionados, en paréntesis se muestra su participación dentro del mercado.

Cuadro Nº 20
Operadores de Rampa por Aeropuerto

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010
Cajamarca	Autoservicio (100%)	Autoservicio (91%) Talma Menzies (9%)	Autoservicio (65%) Talma Menzies (35%)	Autoservicio (24%) Talma Servicios Aeroportuarios (76%)
Chachapoyas	Autoservicio (100%)	Autoservicio (100%)	Autoservicio (100%)	Autoservicio (100%)
Chiclayo	n.d. n.d.	Autoservicio (48%) Talma Menzies (52%)	Autoservicio (72%) Talma Menzies (28%)	Autoservicio (49%) Talma Servicios Aeroportuarios (51%)
Huaraz	Autoservicio (100%)	Autoservicio (100%)	Autoservicio (100%)	Autoservicio (100%)
Iquitos	Autoservicio (21%) Talma Menzies (51%) Transber (28%)	Autoservicio (24%) Talma Menzies (36%) Transber (40%)	Autoservicio (40%) Talma Menzies (47%) Transber Iquitos (14%)	Autoservicio (32%) Talma Servicios Aeroportuarios (50%) Transber Iquitos (18%)
Pisco	n.d.	Autoservicio (100%)	Autoservicio (100%)	Autoservicio (97%) Talma Servicios Aeroportuarios (3%)
Piura	n.d.	Autoservicio (20%) Talma Menzies (80%)	Autoservicio (21%) Talma Menzies (79%)	Autoservicio (36%) Talma Servicios Aeroportuarios (64%)
Pucallpa	Autoservicio (83%) Talma Menzies (17%)	Autoservicio (84%) Talma Menzies (16%)	Autoservicio (87%) Talma Menzies (13%)	Autoservicio (75%) Talma Servicios Aeroportuarios (25%)
Talara	Autoservicio (100%)	Autoservicio (100%)	Autoservicio (100%)	Autoservicio (100%)
Tarapoto	Autoservicio (56%) Talma Menzies (44%)	Autoservicio (53%) Talma Menzies (47%)	Autoservicio (49%) Talma Menzies (51%)	Autoservicio (43%) Talma Servicios Aeroportuarios (57%)
Trujillo	Autoservicio (55%) Talma Menzies (45%)	Autoservicio (57%) Talma Menzies (43%)	Autoservicio (51%) Talma Menzies (49%)	Autoservicio (34%) Talma Servicios Aeroportuarios (66%)
Tumbes	Autoservicio (100%)	Autoservicio (60%) Talma Menzies (40%)	Autoservicio (19%) Talma Menzies (81%)	Autoservicio (31%) Talma Servicios Aeroportuarios (69%)

n.d.: No disponible.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación

87. Como se observa, en todos los aeropuertos existen aerolíneas/naves que se auto-proveen el servicio de rampa. En aeropuertos pequeños o de poco tráfico, como son los de Chachapoyas, Huaraz y Talara, las propias naves se prestan este servicio, no existiendo un operador especializado. A diferencia de ello, en los aeropuertos con considerable tráfico de pasajeros y carga, existen empresas como Talma que se dedican exclusivamente a prestar el servicio de rampa a las aerolíneas. Sólo el aeropuerto de Iquitos, que ostenta los mayores niveles de tráfico, cuenta con dos operadores de rampa, Talma y Transber.
88. En cuanto al nivel de participación relativa de mercado del servicio de rampa en el año 2010, se observa que en los aeropuertos de Cajamarca, Chiclayo, Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo y Tumbes, la empresa Talma obtuvo la mayor participación con relación a las naves que se auto-proveen el servicio de rampa. En el caso del aeropuerto de Iquitos, Talma concentró el 50%, mientras que la empresa Transber obtuvo el 18% de participación.
89. Considerando lo expuesto, puede decirse que los mercados de servicios de rampa de la mayoría de los aeropuertos concesionados se encuentran relativamente concentrados. Asimismo, se observa que en los aeropuertos de Cajamarca, Iquitos, Tarapoto y Trujillo, la empresa Talma ha ido ganando cada vez una mayor participación de mercado; en particular, en el aeropuerto de Cajamarca, donde ha alcanzado el 76% de las operaciones de rampa.
90. A raíz de estas evidencias, puede afirmarse que el servicio de rampa se ha transformado en los últimos años; mientras que en el 2007 era prestado

mayoritariamente por las propias aerolíneas, en 2010 se aprecia un mayor nivel de tercerización del servicio.

91. Por último, debe señalarse que el hecho que exista la posibilidad de la auto-provisión del servicio de rampa limita cualquier probable poder de mercado de los operadores que prestan exclusivamente el servicio de rampa en la mayoría de los Aeropuertos Regionales.

IV. PAGOS EFECTUADOS AL CONCESIONARIO

92. Como puede apreciarse en el siguiente cuadro, en el año 2010 los pagos aprobados al Concesionario ascendieron a US\$ 9,9 millones, de los cuales el 88% correspondió a Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), y a S/. 81, 8 millones por concepto de Pago por Obras (PAO). En total, desde el inicio de la Concesión se ha aprobado la suma de US\$ 47 millones y S/. 93 millones por cofinanciamiento.

Cuadro N° 21
Pagos por Cofinanciamiento Reconocidos a ADP
(Incluye IGV)

CONCEPTO	2007	2008	2009	2010	TOTAL
Mantenimiento correctivo - Liquidaciones (US\$)	117 591	902 393	1 015 193	779 340	2 814 517
Obras de Rápido Impacto y equipamiento mínimo - Liquidaciones (US\$)	968 473	4 426 761	4 079 009	401 346	9 875 590
Pago por Mantenimiento y Operación - PAMO (US\$)	7 156 823	8 963 717	9 509 207	8 722 071	34 351 818
Total cofinanciado (US\$)	8 242 887	14 292 872	14 603 409	9 902 757	47 041 925
Pago por Obras - PAO (S/.)	-	-	11 240 601	81 807 775	93 048 375
Total cofinanciado (S/.)	-	-	11 240 601	81 807 775	93 048 375

Fuente: Gerencia de Supervisión
Elaboración: Gerencia de Regulación

IV.1 Mantenimiento Correctivo

93. Como se observa en el siguiente cuadro, el pago por Mantenimiento Correctivo durante el año 2010 se ha aprobado mediante 9 liquidaciones, cuyo importe total asciende a US\$ 779,3 mil. Los mayores importes aprobados (liquidaciones N° 48 y 50) fueron destinados a inversiones en el aeropuerto de Talara.
94. El monto aprobado de la liquidación N° 48 fue destinado principalmente a la construcción de techo de la zona de embarque, montaje de equipo de aire acondicionado, así como a la construcción de muro de ladrillo para separación del lado tierra del lado aire, entre otros trabajos.
95. El monto aprobado de la liquidación N° 50 fue destinado a la demolición de la escalera y cerramiento de techo en antiguo acceso al terminal, demolición de nueve casas antiguas, instalación de acometida de red de agua para la nueva estación SEI, y reconstrucción de losas de concreto en la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Cuadro Nº 22
Pagos por Mantenimiento Correctivo a través de Liquidaciones, Año 2010
(En US\$, incluye IGV)

CONCEPTO	FACTURA	PRONUNCIAMIENTO DE OSITRAN		MONTO TOTAL
		Documento de Reconocimiento	Fecha Instrucción de Pago	
Liquidación Nº 42	Nº 001-0010717	Oficio Nº 2819-2010-GS-OSITRAN	07/07/2010	73 202
Liquidación Nº 46	Nº 001-0010487	Oficio Nº 0121-2010-GS-OSITRAN	11/01/2010	15 874
Liquidación Nº 47	Nº 001-0010734	Oficio Nº 1640-2010-GS-OSITRAN	27/04/2010	30 864
Liquidación Nº 48	Nº 001-0011330	Oficio Nº 4289-2010-GS-OSITRAN	29/10/2010	194 894
Liquidación Nº 49	Nº 001-0010733	Oficio Nº 1633-2010-GS-OSITRAN	26/04/2010	39 381
Liquidación Nº 50	Nº 001-0010953	Oficio Nº 2689-2010-GS-OSITRAN	30/06/2010	155 199
Liquidación Nº 51	Nº 001-0010733	Oficio Nº 1697-2010-GS-OSITRAN	29/04/2010	96 102
Liquidación Nº 53	Nº 001-0010733	Oficio Nº 2213-2010-GS-OSITRAN	01/06/2010	98 680
Liquidación Nº 54	Denegada	Oficio Nº 337-2010-GG-OSITRAN	23/11/2010	-
Liquidación Nº 56	Nº 001-0011511	Oficio Nº 5008-2010-GS-OSITRAN	26/11/2010	75 143
Total Mantenimiento Correctivo				779 340

Fuente: Gerencia de Supervisión
 Elaboración: Gerencia de Regulación

IV.2 Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo

96. En el año 2010, se dio instrucción para el pago a favor de la empresa concesionaria de US\$ 401,3 mil. Dicho monto correspondió a las liquidaciones de los aeropuertos de Chiclayo y Pisco, presentadas por ADP en diciembre de 2009, y a la liquidación de la fase III de las Auditorías Ambientales.

Cuadro Nº 23
Pagos por ORI y equipamiento mínimo a través de Liquidaciones, Año 2010
(En US\$, incluye IGV)

CONCEPTO	FACTURA	PRONUNCIAMIENTO DE OSITRAN		MONTO TOTAL
		Documento de Reconocimiento	Fecha Instrucción de Pago	
Segunda Liquidación ORIS y Eq. Min. de Chiclayo	Nº 001-0010269	Oficio Nº 4774-09-GS-OSITRAN	05/01/2010	129 213
Segunda Liquidación ORIS Y Eq. Min. de Pisco	Nº 001-0010270	Oficio Nº 0015-10-GS-OSITRAN	06/01/2010	122 165
Liquidación de Fase III de Auditorías Ambientales	Nº 001-0010628	Oficio Nº 0843-2010-GS-OSITRAN	03/03/2010	149 968
Total ORI y Equipamiento Mínimo				401 346

Fuente: Gerencia de Supervisión
 Elaboración: Gerencia de Regulación

97. Con relación a las liquidaciones de los aeropuertos de Chiclayo y Pisco, la empresa concesionaria presentó la adquisición de polvo químico seco, extintores de CO2 y extintores portátiles multipropósito, equipos de respiración autocontenido, bidones de concentrado de espuma, y trajes resistentes al fuego. Estas adquisiciones fueron aprobadas al estar previstas en los Perfiles de Preinversión denominados "Mejoramiento de los servicios y condiciones de seguridad del aeropuerto de Chiclayo" y "Mejoramiento de los servicios y condiciones de seguridad del Aeropuerto Internacional de Pisco".
98. De otro lado, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 12.2 del Contrato de Concesión, la empresa concesionaria deberá realizar una Auditoría Ambiental para cada uno de los aeropuertos concesionados. En ese sentido, el Concedente mediante Oficio Nº 350-2008-MTC/25, señaló, entre otros, que el pago de las auditorías ambientales se realizarán bajo la modalidad de Liquidaciones, siendo

consideradas como obras de rápido impacto. Así, en marzo de 2010 OSITRAN aprobó el pago de las Auditorías Ambientales – Fase III realizadas a los 12 aeropuertos concesionados.

IV.3 Pago por Mantenimiento y Operación - PAMO

99. El monto aprobado por concepto de cofinanciamiento del PAMO en el año 2010 ascendió a US\$ 8,7 millones, el cual fue pagado al Concesionario durante el año 2011. Cabe mencionar que los componentes calculados para la determinación del pago por Cofinanciamiento del PAMO de cada trimestre fueron establecidos mediante el criterio de $PAMO_t > IR_t + INRB$.

Cuadro Nº 24
Pagos por Cofinanciamiento del PAMO, Año 2010
(En US\$, incluye IGV)

CONCEPTO	Nº DE FACTURA	FECHA	MONTO
PAMO I - 2010	001-0010913	15/04/2011	2 275 134
PAMO II - 2010	001-0011044	07/07/2011	2 369 198
PAMO III - 2010	001-0011329	12/10/2011	2 042 405
PAMO IV - 2010	001-0011739	11/01/2011	2 035 334
Total Pago por Mantenimiento y Operación			8 722 071

Fuente: Gerencia de Supervisión
Elaboración: Gerencia de Regulación

IV.4 Pago por Obras – PAO

100. En el año 2010, se aprobó S/. 81,8 millones por concepto de Pago por Obras, correspondiente a inversiones realizadas desde el año 2007, inclusive. El 32% de dicho monto estuvo referido a inversiones en obras de seguridad, tales como cercos perimetrales, construcción de carteles de advertencia, estaciones SEI, entre otros. Asimismo, el 28% del total de PAO reconocido en 2010 correspondió a inversiones en equipamiento necesario para los distintos aeropuertos concesionados.

Cuadro Nº 25
Pagos por Obras - PAO, Año 2010
(En S/., incluye IGV)

CONCEPTO	MONTO PARCIAL	MONTO POR PERIODO DE LA INVERSION		
		2007	2008	2009
Inversiones en Obras de Seguridad - OSE	26 478 741	34 776	15 563 967	10 879 999
Inversiones en Equipamiento Necesario - ENE	22 771 406	12 780	4 714 236	18 044 390
Inversiones en Obras Necesarias - ONE	15 808 126	-	39 270	15 768 856
Inversiones en Mantenimiento Periódico	5 460 275	-	4 297 812	1 162 463
Inversiones en Estudios Formulados por AdP	3 419 618	2 007 995	870 298	541 326
Inversiones en OART	3 380 279	-	-	3 380 279
Inversiones en Supervisión de Obras y Revisión de Estudios	1 765 003	-	872 273	892 730
Inversiones en Estructuración financiera y Legales	2 724 327	775 939	1 544 810	403 578
TOTAL PAO 2010	81 807 775	2 831 489	27 902 666	51 073 620

CONCLUSIONES

Del análisis del desempeño económico y financiero del primer grupo de aeropuertos de provincia del Perú en 2010, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1. Durante el año 2010, el tráfico de pasajeros para los doce aeropuertos concesionados presentó un importante crecimiento de 30,3% respecto del año 2009. En particular, los principales aeropuertos, Iquitos, Piura y Pucallpa, registraron incrementos de 28,4%, 38,5% y 29,2%, respectivamente, concentrando en conjunto el 54,3% del tráfico total de pasajeros.
2. En cuanto al tráfico de pasajeros por tipo de vuelo, se puede afirmar que el tráfico de pasajeros de vuelos nacionales predomina de manera significativa sobre el tráfico de vuelos internacionales. Asimismo, se ha observado un aumento del 18,5% en el número de pasajeros en tránsito.
3. En el año 2010, el transporte de carga por los aeropuertos regionales bajo Concesión mostraron un crecimiento importante de 36,9% con respecto al año anterior, alcanzando a movilizar 22,8 miles de toneladas. Con relación a la carga movilizada por tipo de vuelo, la mayor parte del tráfico corresponde al comercio interno, siendo únicamente los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa los que movilizan carga a nivel internacional.
4. Durante el año 2010, el movimiento de aeronaves alcanzó el número de 98,1 mil operaciones para los doce aeropuertos tomados en posesión por parte del Concesionario. Dicho resultado superó en 1,3% el número de operaciones registradas en el año 2009 (96,8 mil). El aeropuerto que registró la mayor cantidad de operaciones de aeronaves (aterrizaje y despegue) fue el de Pisco, cuyos principales usuarios son la FAP, Escuelas de Pilotos, la Dirección de Aviación Policial, el Ejército Peruano y el Ministerio de Defensa.
5. Asimismo, con respecto al número de operaciones por tipo de vuelo, las operaciones de vuelos nacionales registraron casi la totalidad del número de operaciones, alcanzando una concentración de 99,3% sobre el total de operaciones.
6. Durante el año 2010, el Concesionario obtuvo ingresos por valor de S/. 47,5 millones, siendo los ingresos regulados y los ingresos por cofinanciamiento por parte del Estado las dos principales fuentes de recaudación. Dentro de los ingresos regulados, el cobro por el uso del Terminal Aeroportuario (TUUA) alcanzó a representar el 60%, seguido por el ingreso proveniente del servicio por aterrizaje y despegue (19%) y asistencia en rampa (9%).
7. Con respecto al desempeño financiero, durante el año 2010 el Concesionario logró mejorar sus indicadores de rentabilidad. Así, el margen neto se incrementó de 0,10 a 0,22 y el rendimiento sobre el patrimonio y sobre los activos se elevaron en 34 y 4 puntos porcentuales, respectivamente. Con relación al nivel de liquidez, ADP presentó una razón corriente equivalente a 1,63, señalando que, al término del ejercicio financiero, la Empresa Concesionaria se encontraba en la capacidad de hacer frente a la totalidad de sus deudas de corto plazo.
8. En lo concerniente al mercado del servicio de rampa, en todos los aeropuertos existen aerolíneas/naves que se auto-proveen el servicio. En aeropuertos pequeños o de poco tráfico, como son los de Chachapoyas, Huaraz y Talara, no existe un

operador especializado. A diferencia de ello, en los aeropuertos con considerable tráfico de pasajeros y carga, existen empresas como Talma que se dedican exclusivamente a prestar el servicio de rampa a las aerolíneas. Sólo el aeropuerto de Iquitos, que ostenta los mayores niveles de tráfico, cuenta con dos operadores de rampa, Talma y Transber.

9. Cada una de las tarifas reguladas que el Concesionario cobra son ajustadas de manera anual, de acuerdo con el promedio de la inflación de Perú y Estados Unidos de América. Sin perjuicio de ello, OSITRAN tiene la potestad de efectuar una revisión quinquenal de las mismas.
10. Finalmente, durante el año 2010, se ha efectuado el reconocimiento de US\$ 9,9 millones por cofinanciamiento, de los cuales el 88% correspondió a Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), 8% a liquidaciones por mantenimiento correctivo y 4% a liquidaciones de Obras de Rápido Impacto (ORI) y equipamiento mínimo. Asimismo, se ha reconocido S/. 81, 8 millones por concepto de Pago por Obras (PAO).

ANEXO 1

Tarifas reguladas en los Aeropuertos Concesionados de Provincia – Año 2010
(En US\$, no incluye IGV)

Concepto	PMD	Unidad de cobro	TARIFAS PARA 9 AEROPUERTOS				TARIFA PARA 3 AEROPUERTOS		
			Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Piura	Chiclayo	Pisco
TUUA Internacional	-	Pasajero embarcado	10,91	10,91	10,91	10,91	10,50	10,50	10,50
TUUA Nacional	-	Pasajero embarcado	3,93	3,27	3,19	3,19	3,15	3,07	3,07
Aterrizaje y despegue internacional ¹	Hasta 10 TM	Por operación	17,46	13,09	8,73	4,36	12,60	8,40	4,20
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	3,24	2,77	2,31	1,86	2,67	2,23	1,79
	Más de 35 hasta 70 TM	Por TM	3,93	3,37	2,80	2,18	3,25	2,70	2,10
	Más de 70 hasta 105 TM	Por TM	4,14	3,55	2,96	2,37	3,41	2,85	2,28
	Más de 106 TM	Por TM	4,23	3,63	3,02	2,42	3,50	2,91	2,33
Aterrizaje y despegue nacional ²	Hasta 10 TM	Por operación	8,73	6,55	4,36	2,18	6,30	4,20	2,10
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	1,89	1,05	0,94	0,73	1,01	0,90	0,70
	Más de 35 hasta 70 TM	Por TM	2,36	1,09	0,98	0,76	1,05	0,95	0,74
	Más de 70 hasta 105 TM	Por TM	2,46	1,14	1,03	0,80	1,09	0,99	0,77
	Más de 106 TM	Por TM	2,52	1,17	1,05	0,82	1,12	1,01	0,79
Estacionamiento de aeronaves internacional ³	Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,44	0,33	0,22	0,11	0,32	0,21	0,11
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/ hora o fracción	0,08	0,07	0,06	0,05	0,07	0,06	0,05
	Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/ hora o fracción	0,10	0,08	0,07	0,06	0,08	0,07	0,05
	Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/ hora o fracción	0,10	0,09	0,07	0,06	0,09	0,07	0,06
	Más de 106 TM	Por TM/ hora o fracción	0,11	0,09	0,08	0,06	0,09	0,07	0,06
Estacionamiento de aeronaves nacional ⁴	Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,22	0,16	0,11	0,05	0,16	0,11	0,05
	Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/ hora o fracción	0,05	0,03	0,02	0,02	0,03	0,02	0,02
	Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/ hora o fracción	0,06	0,03	0,03	0,02	0,03	0,02	0,02
	Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/ hora o fracción	0,06	0,03	0,03	0,02	0,03	0,03	0,02
	Más de 106 TM	Por TM/ hora o fracción	0,06	0,03	0,03	0,02	0,03	0,03	0,02
Uso de instalaciones de carga aérea	-	Por kilo	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Cargo por abastecimiento y almacenamiento de combustible		Por galón	0,06	0,06	0,06	0,06	0,05	0,05	0,05

1/ y 2/ Tarifa diurna de aterrizaje y despegue, incluye 90 minutos de estacionamiento.

Aterrizaje / despegue nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas.

Aterrizaje / despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas.

Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de A/D.

3/ y 4/ Tarifa por los minutos posteriores a los 90 minutos incluidos en la tarifa de A/D.

Fuente: Tarifario 2010 ADP

Tarifa fuera de hora – Año 2010
(En US\$, no incluye IGV)

Aeropuerto	Con	Sin
	pasajeros	pasajeros
Anta - Huaraz	20,73	17,46
Chachapoyas	32,73	27,28
Cajamarca	54,56	54,56
Talara	54,56	54,56
Tumbes	76,38	70,92
Tarapoto	76,38	70,92
Trujillo	89,47	86,20
Piura	89,47	86,20
Pucallpa	89,47	86,20
Iquitos	120,02	110,20