

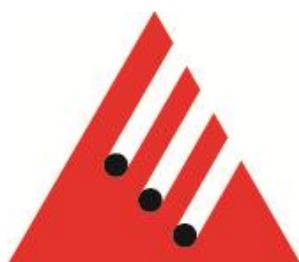


**Evaluación  
Económica de La  
Concesión del  
Primer Grupo de  
Aeropuertos de  
Provincia del  
Perú.**

**ADP | TRUJILLO**

**2008**

**Gerencia  
de  
Regulación**



# OSITRAN

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN  
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Evaluación  
Económica de la  
Concesión del Primer  
Grupo de Aeropuertos  
de Provincia del Perú

2008

**Gerencia de  
Regulación**

Lima, agosto, 2009

**TABLA DE CONTENIDO**

<b>I</b>	<b>CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>9</b>
I.1	Descripción de los servicios.....	13
I.2	Compromisos de Inversiones .....	14
I.2.1	Definiciones de Obras .....	14
I.3	Modalidad de Concesión y Esquema de Cofinanciamiento.....	15
I.3.1	Pago por Obras .....	16
I.3.2	Pago por mantenimiento y operación (PAMO).....	16
I.3.3	Incentivos a la Generación de Ingresos Regulados (IGI) .....	17
I.4	Tarifas reguladas.....	18
<b>II</b>	<b>DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN EN EL AÑO 2008 .....</b>	<b>19</b>
II.1	Tráfico de aeronaves, carga y pasajeros .....	19
II.1.1	Operaciones .....	19
II.1.2	Carga .....	22
II.1.3	Pasajeros .....	25
II.2	Indicadores Operativos .....	28
II.2.1	Ingreso por pasajero y por WLU .....	28
II.2.2	Gastos por pasajero y por WLU.....	29
II.3	Inversiones Realizadas.....	29
II.3.1	Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo .....	29
II.3.2	Mantenimiento Correctivo .....	29
II.4	Resultados Financieros .....	30
II.4.1	Ingresos (regulados y no regulados).....	30
II.4.2	Gastos .....	33
II.4.3	Desempeño financiero.....	33
<b>III</b>	<b>DESENVOLVIMIENTO DEL SERVICIO DE RAMPA .....</b>	<b>37</b>
<b>IV</b>	<b>PAGOS EFECTUADOS AL CONCESIONARIO.....</b>	<b>41</b>
IV.1	Mantenimiento Correctivo .....	41
IV.2	Obras de Rápido Impacto .....	43
IV.3	Cofinanciamiento del PAMO .....	44
<b>V</b>	<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>45</b>
<b>VI</b>	<b>ANEXO 1 .....</b>	<b>47</b>

**TABLA DE CUADROS**

Cuadro N° 1: Aeropuertos tomados en posesión .....	10
Cuadro N° 2: Aeropuertos Adicionales.....	10
Cuadro N° 3: Clasificación de Aeropuertos Concesionados.....	11
Cuadro N° 4: Servicio Aeroportuario por Tipo de Regulación.....	13
Cuadro N° 5: Operadores Aeroportuarios .....	14
Cuadro N° 6: Inversiones a Ejecutar por Periodo Contractual .....	14
Cuadro N° 7: Control de obras ejecutadas 2008 (S/.) .....	15
Cuadro N° 8: Tráfico operaciones, carga y pasajeros, 2007 – 2008.....	19
Cuadro N° 9: Número de operaciones ADP, 2007- 2008 .....	20
Cuadro N° 10: Número de operaciones trimestrales por tipo de vuelo, 2008 .....	21
Cuadro N° 11: Tráfico de Carga ADP, 2007 -2008.....	23
Cuadro N° 12: Tráfico de carga trimestral por tipo de vuelo ADP, 2008 .....	24
Cuadro N° 13: Tráfico de Pasajeros, 2007 - 2008.....	25
Cuadro N° 14: Tráfico de pasajeros trimestral por tipo de vuelo ADP, 2008 .....	27
Cuadro N° 15: Ingreso por pasajero (E/S) ADP, 2007 - 2008.....	28
Cuadro N° 16: Ingreso por pasajero con y sin cofinanciamiento de ADP, 2008 .....	28
Cuadro N° 17: Gastos por Pasajero (E/S) ADP, 2007 – 2008 (En US\$).....	29
Cuadro N° 18: Total de Ingresos por tipo de Servicio.....	31
Cuadro N° 19: Total de Gastos por rubro, 2008 .....	33
Cuadro N° 20: Balance General ADP, 2007 – 2008 .....	34
Cuadro N° 21: Estado de Ganancias y Pérdidas ADP, 2007 – 2008.....	35
Cuadro N° 22: Ratios Financiero ADP, 2007 - 2008.....	36
Cuadro N° 23: Número de Operadores de Rampa por Trimestre, 2007 - 2008 .....	37
Cuadro N° 24: Participación de Operadores de Rampa por trimestre ADP, 2008 .....	38
Cuadro N° 25: Evolución trimestral HHI y el Índice de Dominancia.....	39
Cuadro N° 26: Pagos por Cofinanciamiento Reconocidos a ADP .....	41
Cuadro N° 27: Pagos por Mantenimiento Correctivo a través de Liquidaciones.....	41
Cuadro N° 28: Pagos por ORIs y equipamiento mínimo a través de Liquidaciones.....	43
Cuadro N° 29: Pagos por Cofinanciamiento del PAMO.....	44

**TABLA DE GRÁFICOS**

Gráfico N° 1 : Mapa Aeropuertos de Provincia Concesionados .....	9
Gráfico N° 2: Evolución mensual de operaciones por grupo de Aeropuertos, 2007-2008 .....	22
Gráfico N° 3: Participación Relativa en el Tráfico de Carga ADP, 2008 .....	23
Gráfico N° 4: Evolución Mensual de Tráfico de Carga (TM) por grupo de Aeropuertos, 2007-2008.....	25
Gráfico N° 5: Participación relativa en el tráfico de pasajeros ADP, 2008.....	26
Gráfico N° 6: Evolución Mensual de Tráfico de Pasajeros (miles) por grupo de Aeropuertos, 2008.....	27
Gráfico N° 7: Mantenimiento Correctivo (%) ADP, 2008 .....	30
Gráfico N° 8: Participación de los Ingresos Regulados ,2008 .....	32
Gráfico N° 9: Participación de los Ingresos no Regulados y Otros, 2008.....	32
Gráfico N° 10 Evolución trimestral HHI.....	40

## **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 el único postor que ofreció US \$ 9'400,000 anuales, pagaderos trimestralmente.

El Contrato de Concesión estableció entre otros aspectos, el Esquema de Cofinanciamiento, Compromisos de Inversión que el Concesionario debiera 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, los cuales estarán definidos 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 (PAXE) y las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), y de estacionamiento y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas. El establecimiento de tarifas máximas permite al Concesionario establecer sus tarifas por debajo de estos niveles, pero 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 carga movilizada.

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.

Los aeropuertos de provincia bajo Concesión se encuentran agrupados de acuerdo al movimiento de pasajeros registrado; de esa forma se han establecido niveles tarifarios así como estándares de servicio de forma homogénea para cada grupo de aeropuertos.

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.

Durante el año 2008, el tráfico de pasajeros para los doce aeropuertos concesionados presentó un importante crecimiento de 16,7%, respecto al año 2007. En particular, el aeropuerto de Chachapoyas registró el mayor crecimiento (239,0%), sin embargo, la participación relativa de dicho aeropuerto no es significativa (0,08%). De otro lado, el aeropuerto de Trujillo presentó el segundo mejor resultado alcanzando una variación positiva de 29,8%.

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. En tal sentido, se determinó que el tráfico nacional de pasajeros representó el 99,9%.

En el año 2008, el transporte de carga por los aeropuertos regionales bajo concesión mostraron un crecimiento relevante de 29,6%, alcanzando a movilizar 23,9 miles de toneladas (5,5 miles de toneladas por encima de lo registrado en el año 2007). En relación a la carga movilizada por tipo de vuelo, el mayor tráfico lo registró los vuelos con embarque y/o desembarque nacional, los cuales poseen casi la totalidad de la carga movilizada (99,8%).

El número de operaciones durante el año 2008 alcanzó el número de 80,5 miles de operaciones para los doce aeropuertos tomados en posesión por parte del Concesionario. Dicho resultado superó el número de operaciones registradas (55,1 miles) en el año 2007. En consecuencia, se obtuvo un aumento de 46,0% en el número de operaciones.

Asimismo, con respecto al número de operaciones por tipo de vuelo, las operaciones de vuelos nacionales fueron las que registraron aproximadamente la totalidad del número de operaciones, alcanzando una participación de 99,3% sobre el total de operaciones.

En cuanto a la estructura de los ingresos regulados, se puede afirmar que el principal componente de dichos ingresos proviene del cobro por el uso del Terminal Aeroportuario (TUUA), el cual alcanzó a representar el 17,9%. Le siguen en importancia, el ingreso proveniente del servicio por Aterrizaje y Despegue, y Asistencia en Rampa con participaciones relativas de 5,5% y 4,6%, respectivamente. Cabe mencionar, que los ingresos regulados representaron el 31,7% del total de ingresos que registró la Empresa Concesionaria en el 2008.

Durante el año 2008, la rentabilidad de la Empresa Concesionaria, medida en relación al patrimonio y activos, fue de 42,6% y 5,5%, respectivamente. Asimismo, la liquidez de la Empresa Concesionaria, para el año 2008, expresado en el ratio o razón de liquidez alcanzó a ser 2,48. Este resultado, significa que ADP al término del ejercicio financiero pudo hacer frente a sus obligaciones de corto plazo.

El nivel de participación relativa del mercado del servicio de rampa se encuentra predominado por la auto-provisión del servicio de rampa por las mismas aerolíneas. De esta manera, el auto-servicio ostenta la mayor importancia con una participación de 67,6%. Le sigue en importancia la empresa Talma y luego la empresa Transber, con participaciones del 20,7% y 7,2%, respectivamente.

Los Índices de Dominancia a nivel de aeropuerto mostraron que no existe una empresa que tenga el poder sobre el servicio de rampa en alguno de los aeropuertos. Si bien es cierto, muchas veces son las aerolíneas quienes se auto proveen el servicio de rampa, cierto es también que esta situación limita el poder de mercado de algún

operador de rampa. Sin embargo, la regulación por el acceso a la infraestructura es indispensable, debido a la condición de monopolio natural que la caracteriza.

Las tarifas que el Concesionario cobra son aquellas establecidas en el Anexo 7 del Contrato de Concesión o aquellas establecidas por el OSITRAN, de ser el caso siguiendo la normativa del RETA. Asimismo, el Contrato establece un ajuste anual por concepto de inflación y variación de tipo de cambio, para cada una de las tarifas reguladas y la revisión quinquenal de las mismas bajo la potestad del OSITRAN.

El importe total por Mantenimiento Correctivo reconocido al Concesionario asciende a US \$ 1 019 984. 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.

Asimismo, el Concesionario presentó obras correspondientes a la construcción de pórticos y pintado general de los terminales (Obras de Rápido Impacto). Estas inversiones fueron presentadas al OSITRAN y fueron reconocidas íntegramente; el monto ascendió a US \$ 5 395 234 (incluido IGV).

Al término del año 2008, se ha efectuado el reconocimiento por Cofinanciamiento del IV trimestre del año 2007, así como de los tres (I, II y III) primeros trimestres del año 2008. El importe total reconocido asciende a US \$12 352 272.

## **DESEMPEÑO ECONÓMICO DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DEL PERÚ: AÑO 2008**

### **I CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN**

1. El 14 de febrero del año 2005, el Consejo Directivo de PROINVERSION aprobó las Bases Consolidadas del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.
2. El 18 de agosto del año 2006, se adjudicó la Buena Pro a la empresa GBH Investments S.A.
3. El 11 de diciembre del año 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones<sup>1</sup> y la empresa Concesionaria Consorcio GBH-Swissport Aeropuertos<sup>2</sup>, conformada por GHB Investment y Swissport GBH Perú, celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú<sup>3</sup>.
4. La modalidad bajo la cual se otorga la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia es Cofinanciada por el Estado de la República del Perú<sup>4</sup>, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado<sup>5</sup>.

**Gráfico N° 1 : Mapa Aeropuertos de Provincia Concesionados**



Fuente: Contrato de Concesión.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

5. Es necesario precisar que el factor de competencia para la adjudicación del Primer grupo de Aeropuertos fue el menor pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> En adelante MTC y/o Concedente en representación del Estado Peruano.

<sup>2</sup> En adelante ADP, Concesionario y/o Empresa Concesionario.

<sup>3</sup> En adelante Aeropuertos Regionales.

<sup>4</sup> De conformidad con el literal c) del Artículo 14 del TUO – Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

<sup>5</sup> Constituye una obligación contractual por parte del Concedente hacia el Concesionario.

<sup>6</sup> Circular N° 025 (p.2)

De otro lado, el plazo de la Concesión fue establecido en 25 años<sup>7</sup> contados desde la Toma de Posesión.

6. Cabe mencionar que, como parte de las garantías a favor del Concesionario<sup>8</sup>, el Concedente no autorizará la construcción ni operación de un nuevo aeropuerto de uso comercial en un radio de 150 km.
7. El primer grupo de aeropuertos está conformado por un total de 12 aeropuertos, los cuales se encuentran divididos en dos conjuntos 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 Nº 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.

8. El grupo de aeropuertos adicionales, fueron entregados de acuerdo al plazo establecido en el Contrato (dos años) en forma individual. Cabe señalar, que 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, serán 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.
9. Los aeropuertos adicionales fueron entregados a la Empresa Concesionaria mediante la firma de 3 Adendas al Contrato de Concesión. Los aeropuertos entregados son:

**Cuadro Nº 2: Aeropuertos Adicionales**

	Aeropuerto	Departamento
1	Pisco <sup>(1)</sup>	Ica
2	Chiclayo <sup>(2)</sup>	Lambayeque
3	Piura <sup>(3)</sup>	Piura

(1) Entregado el 05 febrero 2008, mediante Adenda 1.  
(2) Entregado el 06 marzo 2008, mediante Adenda 2.  
(3) Entregado el 24 noviembre 2008, mediante Adenda 4.  
Fuente: Contrato de Concesión.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

<sup>7</sup> Cláusula 4.1 del Contrato de Concesión (p.30-31).

<sup>8</sup> Cláusula 10.1 del Contrato de Concesión (p.67)

10. Como se muestra en el Cuadro 3, los 12 aeropuertos concesionados se encuentran clasificados en función al tráfico de pasajeros. 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.

**Cuadro N° 3: Clasificación de Aeropuertos Concesionados**

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.

11. Cabe señalar, que el Grupo I está conformado por aquellos aeropuertos que movilizan más de 500 mil pasajeros anualmente; mientras que el Grupo II comprende a los aeropuertos cuyo tráfico de pasajeros por año fluctúa entre 500 - 250 mil pasajeros. Asimismo, el Grupo III agrupa a los aeropuertos que movilizan pasajeros en el rango de 250 - 100 miles por año. Por último, el Grupo IV se encuentra comprendido por los aeropuertos que movilizan hasta 100 mil pasajeros por año.

### **Adendas al Contrato de Concesión**

12. A diciembre del año 2008, se han suscrito 4 adendas al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.
13. La primera adenda fue suscrita el 5 de febrero del año 2008. Mediante esta adenda 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.
14. Adicionalmente, se realizan las siguientes adiciones y modificaciones al Contrato de Concesión:
- Se adicionan los Numerales 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 OSITRAN, y se incorporan los domicilios de correspondencia del Ministerio de Defensa y de la Fuerza Aérea del Perú (Numeral 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.

- d. 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.
      - e. Se modifican respecto al aeropuerto de Pisco los Anexos 1 (Apéndice 2 y 3), Anexo 2 (Apéndice 1), Anexo 3 (Apéndice 1 y 2) y Anexo 14. 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.
15. Mediante la segunda adenda, suscrita el 6 de marzo del año 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 OSITRAN.
16. Asimismo, se realizan las siguientes modificaciones al Contrato de Concesión:
  - a. Se modifican respecto al aeropuerto de Chiclayo los Anexos 1 (Apéndice 2 y 3), Anexo 2 (Apéndice 1), Anexo 3 (Apéndice 1 y 2) y Anexo 14 del Contrato de Concesión.
  - b. Se modifica el Numeral 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.
17. En la tercera adenda, suscrita el 17 de setiembre del año 2008, se realizan las siguientes modificaciones y adiciones al Contrato de Concesión:
  - a. Se modifica la Cláusula 1.1, referida a la definición de los acreedores permitidos, con lo cual se permite la titulación de activos y el uso de fideicomisos.
  - b. Asimismo, se modifica la Cláusula 1.83, referida 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. Por otro lado, se adiciona el Numeral 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.
18. Finalmente, mediante la cuarta adenda, suscrita el 24 de noviembre del año 2008, se entrega en operación el aeropuerto de Piura, en aplicación de la Cláusula 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.
19. Asimismo, se modifican respecto al aeropuerto de Piura los Anexos 1 (Apéndice 2 y 3), Anexo 2 (Apéndice 1), Anexo 3 (Apéndice 1 y 2) y Anexo 14 del Contrato de Concesión.

## I.1 Descripción de los servicios

20. 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 proveídos exclusivamente por CORPAC, no se encuentran incluidos dentro del grupo de actividades a ser explotados por parte del Concesionario.
21. Dicho lo anterior, los servicios brindados por el Concesionario pueden clasificarse en servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
22. 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.
23. Al respecto, la normativa vigente señala que las empresas prestadoras de servicios de transporte de uso público aplicarán las tarifas fijadas en sus respectivos Contratos de Concesión o en las resoluciones tarifarias emitidas por OSITRAN.
24. De acuerdo a lo señalado en el Contrato de Concesión de ADP, los servicios sujetos a regulación son:

**Cuadro N° 4: Servicio Aeroportuario 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
Mantenimiento	Regulación por acceso
Oficinas operativas	Regulación 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.

25. Por su parte, los servicios no aeroportuarios son aquellos servicios adicionales que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria (servicios del aeropuerto para el transporte de pasajeros y carga, por ejemplo).
26. 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.
27. En cuanto a los proveedores u operadores de los servicios aeroportuarios dentro de los aeropuertos regionales, puede mencionarse a los siguientes:

**Cuadro Nº 5: Operadores Aeroportuarios**

Servicios	Empresa
Aterrizaje / Despegue	CORPAC <sup>1</sup> y ADP
Estacionamiento de aeronaves	ADP
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	PETROPERU <sup>2</sup>
Servicio de rampa	Talma, Aeronorte, Aero Cóndor, Transber, LC Busre y otros <sup>+</sup> .
Mantenimiento	Star UP y Aviación Líder <sup>3</sup>
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) Iquitos y Trujillo.

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

Fuente: Gerencia de Regulación y Supervisión.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

## I.2 Compromisos de Inversiones

28. Las inversiones a realizar por el Concesionario se encuentran clasificadas de acuerdo al tipo de obra y su periodo de ejecución.

**Cuadro Nº 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	Obras de rehabilitación y mantenimiento - lado aire
Obras de ampliación y remodelación de terminal	Equipamiento
Actividades de mantenimiento periódico	Actividades de mantenimiento periódico

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

29. 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.

### I.2.1 Definiciones de Obras

30. 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 (ver Cláusula Octava del Contrato).

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

32. El Cuadro N° 7 detalla los montos de obras ejecutadas hasta el 30 de diciembre del año 2008.

**Cuadro N° 7: Control de obras ejecutadas 2008 (S/.)**

Aeropuerto	Obras de rápido impacto (ORI)	Obras de seguridad (OSE)	Obras de mantenimiento periódico (OMP)	Total
Cajamarca	705 430	1 184 063	87 905	1 977 398
Chachapoyas*	859 980	831 834	0	1 691 814
Huaraz	232 989	2 155 948	1 146 977	3 535 915
Iquitos	875 621	2 895 320	1 039 050	4 809 992
Pucallpa	1 138 302	1 684 473	296 242	3 119 017
Talara	1 232 318	1 661 341	525 168	3 418 827
Tarapoto	1 228 501	911 705	494 848	2 635 054
Trujillo	1 253 306	1 370 811	7 231	2 631 348
Tumbes	1 749 104	1 469 727	613 088	3 831 918
<b>Total inversión directa</b>	<b>9 275 551</b>	<b>14 165 222</b>	<b>4 210 509</b>	<b>27 651 283</b>

\* No se realizaron obras de mantenimiento periódico debido que dichas obras fueron adelantadas en el año 2007 a solicitud del MTC.

Fuente: Memoria anual ADP.

Elaboración: Gerencia de regulación.

### I.3 Modalidad de Concesión y Esquema de Cofinanciamiento

33. Las concesiones cofinanciadas permiten la provisión de un servicio público a partir del esfuerzo compartido del sector público y privado. De ese modo, las

concesiones cofinanciadas constituyen un esquema alternativo para la concesión de proyectos económica y financieramente no sostenibles pero socialmente rentables.

34. 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 IIRSAs, 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 Concesión<sup>9</sup>.
35. En tanto, el esquema de cofinanciamiento para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación de los Aeropuertos Regionales (COF), 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.<sup>10</sup> 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.
36. Asimismo, el esquema de cofinanciamiento de ADP involucra la existencia de un fideicomiso, administrado por COFIDE<sup>11</sup> (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 AIJCH<sup>12</sup>. Cabe señalar, que el procedimiento para el pago por cofinanciamiento se encuentra sujeto a la aprobación del OSITRAN.

### **I.3.1 Pago por Obras**

37. Con respecto pago de las obras, el Concedente está obligado a cubrir todos los costos de las obras ejecutadas<sup>13</sup> por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN, tanto en el periodo inicial como en el remanente.
38. El Contrato de Concesión establece que, para el pago por obras, el Concedente tiene la facultad de elegir entre las modalidades de pago: (a) el Pago por Avance de Obras (PAO) o (b) las Liquidaciones (Liq). Cabe precisar que estas modalidades constituyen modalidades de pago alternativas y excluyentes entre sí.
39. De elegir efectuar los pagos por obras mediante PAO, el Concedente podrá pagar a través de: (i) Certificados de Aceptación de Obra (CAO)<sup>14</sup> 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)**

40. De acuerdo al Contrato de Concesión, el PAMO es aquel pago requerido por el Concesionario para el mantenimiento (exceptuando el mantenimiento periódico) y operación de los aeropuertos.

<sup>9</sup> En el caso de las IIRSAs 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.

<sup>10</sup> El detalle de las fórmulas para determinar el cofinanciamiento se encuentra en el Anexo 17 del Contrato.

<sup>11</sup> Corporación Financiera de Desarrollo.

<sup>12</sup> Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

<sup>13</sup> Incluye construcción de infraestructura, adquisición de equipamiento y mantenimiento periódico.

<sup>14</sup> Los CAOs serán entregados por cada hito que el Concesionario haya concluido.

41. Cabe señalar, que el PAMO 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.
42. 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 licitación<sup>15</sup>.
43. 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.

44. 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.
45. Es necesario mencionar que, ante la inclusión/exclusión de alguno de los Aeropuertos Adicionales (Piura, Chiclayo y Pisco) se realizará un reajuste del PAMO<sup>16</sup>. Los importes por concepto de PAMO marginal por cada aeropuerto adicional se encuentran en la Circular N° 046<sup>17</sup> y son: Piura (US\$ 675 mil), Chiclayo (US\$ 800 mil) y Pisco (US\$ 1 millón).

### 1.3.3 Incentivos a la Generación de Ingresos Regulados (IGI)

46. 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:

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

47. 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:

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

<sup>15</sup> Puede verse el PAMO como una especie de ingreso mínimo que garantiza el Concedente al Concesionario.

<sup>16</sup> El procedimiento de ajuste del PAMO se encuentra en el Numeral 7 del Anexo 17 del Contrato.

<sup>17</sup> <http://www.proinversion.gob.pe/0/0/modulos/JER/PlantillaStandardsinHijos.aspx?ARE=0&PFL=0&JER=3173>

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

48. 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.

49. Asimismo, se establece que por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, el Concesionario podrá solicitar al OSITRAN una reducción de las tarifas reguladas por un plazo determinado.

50. Por otro lado, el Contrato de Concesión también establece un ajuste de las tarifas reguladas de forma anual<sup>18</sup>, de acuerdo a la siguiente fórmula:

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

Donde:

T: Tarifa (o cargo de acceso)

IPC: Índice de precios al consumidor publicado por el INEI

CPI: Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos

51. El detalle de las tarifas ajustadas para el año 2008, se encuentran descritas en el Anexo 1 del presente informe<sup>19</sup>, las mismas que fueron actualizadas de acuerdo al mecanismo antes mencionado.

<sup>18</sup> El reajuste tarifario entrará en vigencia el 1 de enero de cada año.

<sup>19</sup> Las tarifas iniciales pueden encontrarse en el Anexo 7 del Contrato de Concesión.

## II DESEMPEÑO DE LA CONCESION EN EL AÑO 2008

52. 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. Cabe señalar que, el presente análisis es elaborado de acuerdo a la información proporcionada por la Empresa Concesionaria en relación a los diferentes servicios brindados durante el año 2008.

### II.1 Tráfico de aeronaves<sup>20</sup>, carga y pasajeros

53. Durante el año 2008, la Empresa Concesionaria concentró el 28,3%, 20,7% y 9,1% del número de operaciones, tráfico de pasajeros y volumen de carga, respectivamente, registrado por la red aeroportuaria nacional.

**Cuadro Nº 8: Tráfico operaciones, carga y pasajeros, 2007 – 2008**

	Operaciones			Carga			Pasajeros**		
	2008*	2007*	Var (%)	2008*	2007*	Var (%)	2008*	2007*	Var (%)
<b>ADP</b>	<b>80 452</b>	<b>55 122</b>	<b>46,0</b>	<b>23 864</b>	<b>18 414</b>	<b>29,6</b>	<b>1 817 031</b>	<b>1 557 569</b>	<b>16,7</b>
Nacional	79 907	54 593	46,4	23 805	18 272	30,3	1 816 131	1 555 368	16,8
Internacional	545	529	3,0	59	141	-58,2	900	2 201	-59,1
<b>Red aeroportuaria</b>	<b>283 851</b>	<b>274 511</b>	<b>3,4</b>	<b>261 368</b>	<b>245 690</b>	<b>6,4</b>	<b>8 776 610</b>	<b>11 624 646</b>	<b>-24,5</b>
Nacional	239 279	234 412	2,1	61 783	50 001	23,6	4 821 821	8 019 124	-39,9
Internacional	44 572	40 099	11,2	199 585	195 688	2,0	3 954 789	3 605 522	9,7
<b>Participación %</b>	<b>28,3</b>	<b>20,1</b>	<b>41,2</b>	<b>9,1</b>	<b>7,5</b>	<b>21,8</b>	<b>20,7</b>	<b>13,4</b>	<b>54,5</b>
Nacional	33,4	23,3	43,4	38,5	36,5	5,4	37,7	19,4	94,2
Internacional	1,2	1,3	-7,3	0,0	0,1	-59,0	0,0	0,1	-62,7

\* Información para los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura fue complementada con data proporcionada por CORPAC.

\*\* No incluye pasajeros en transferencia.

Fuente: ADP, CORPAC y LAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

54. Es necesario señalar que, ADP cuenta con una mayor participación en el número de operaciones, tráfico de pasajeros y tráfico de carga de origen nacional (33,4%, 37,7% y 38,5% respectivamente).

#### II.1.1 Operaciones

55. Durante el año 2008, los doce aeropuertos tomados en posesión por parte del Concesionario, registraron 80,5 miles de operaciones, lo que representó un incremento de 46,0%, respecto al año anterior. De no incorporarse el tráfico registrado en los aeropuertos adicionales durante los años 2007 y 2008 –aún administrados por CORPAC–, el incremento en el número de operaciones hubiese sido únicamente del orden del 22,4%.

56. Durante el periodo de análisis, el aeropuerto concesionado que registró el mayor número de operaciones fue el ubicado en Pisco, el cual concentró el 32,9% del total de operaciones. Cabe señalar que, los principales usuarios del aeropuerto son: el Ministerio de Defensa, el Ejército Peruano, la FAP y las escuelas de pilotos.

<sup>20</sup> Operaciones.

**Cuadro N° 9: Número de operaciones ADP, 2007- 2008**

Operaciones	2008	2007	Variación (%)
<b>Cajamarca</b>	2 844	3 384	-16,0%
<b>Chachapoyas</b>	128	68	88,2%
<b>Chiclayo*</b>	4 569	4 068	12,3%
<b>Huaraz</b>	1 287	1 423	-9,6%
<b>Iquitos</b>	13 162	8 162	61,3%
<b>Piura*</b>	6 551	5 268	24,4%
<b>Pisco*</b>	26 459	10 756	146,0%
<b>Pucallpa</b>	11 907	10 167	17,1%
<b>Talara</b>	330	678	-51,3%
<b>Tarapoto</b>	5 821	4 328	34,5%
<b>Trujillo</b>	6 502	5 579	16,5%
<b>Tumbes</b>	892	1 241	-28,1%
<b>Total</b>	<b>80 452</b>	<b>55 122</b>	<b>46,0%</b>

\* La información mostrada para estos aeropuertos fue complementada con data proporcionada por CORPAC.

Fuente: ADP y CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

57. Otros aeropuertos que registraron un buen desempeño, durante el año 2008, fueron los ubicados en Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto, Pucallpa y Trujillo, los cuales, en conjunto, concentraron el 46,6% del total de operaciones. Debe señalarse que, los aeropuertos adicionales también mostraron un desempeño positivo, con respecto al año 2007, periodo en el que aún eran administrados por CORPAC.
58. Por otro lado, los aeropuertos de Cajamarca, Huaraz, Talara y Tumbes presentaron un decrecimiento en el número de operaciones, en comparación al año 2007. Dichos aeropuertos representaron tan solo el 7,4% del total de las operaciones, siendo poco significativa su participación en el movimiento de los aeropuertos concesionados.
59. En cuanto al número de operaciones por tipo de vuelo, las operaciones relacionadas a vuelos nacionales registraron una participación de 99,3% del total de operaciones.

**Cuadro N° 10: Número de operaciones trimestrales por tipo de vuelo, 2008**

Aeropuerto	Tipo de vuelo	Trimestre I	Trimestre II	Trimestre III	Trimestre IV	Total
Cajamarca	Nacional	819	773	662	590	2 844
Chachapoyas	Nacional	0	60	40	28	128
Chiclayo*	Internacional	6	16	14	82	118
	Nacional	1 114	1 162	1 022	1 153	4 451
Iquitos	Internacional	36	42	45	30	153
	Nacional	2 804	3 194	3 434	3 577	13 009
Huaraz	Internacional	0	8	0	0	8
	Nacional	322	330	347	280	1 279
Pisco*	Internacional	11	8	8	7	34
	Nacional	3 085	6 229	10 863	6 248	26 425
Piura*	Internacional	9	12	13	16	50
	Nacional	1 219	1 458	2 778	1 046	6 501
Pucallpa	Internacional	20	4	19	4	47
	Nacional	3 000	2 581	3 220	3 059	11 860
Talara	Internacional	0	2	4	4	10
	Nacional	196	50	46	28	320
Tarapoto	Internacional	0	0	5	0	5
	Nacional	1 357	1 427	1 620	1 412	5 816
Trujillo	Internacional	30	12	30	34	106
	Nacional	1 659	1 598	1 612	1 527	6 396
Tumbes	Internacional	2	4	2	6	14
	Nacional	324	160	184	210	878
<b>Total</b>	<b>Internacional</b>	<b>114</b>	<b>108</b>	<b>140</b>	<b>183</b>	<b>545</b>
	<b>Nacional</b>	<b>15 899</b>	<b>19 022</b>	<b>25 828</b>	<b>19 158</b>	<b>79 907</b>

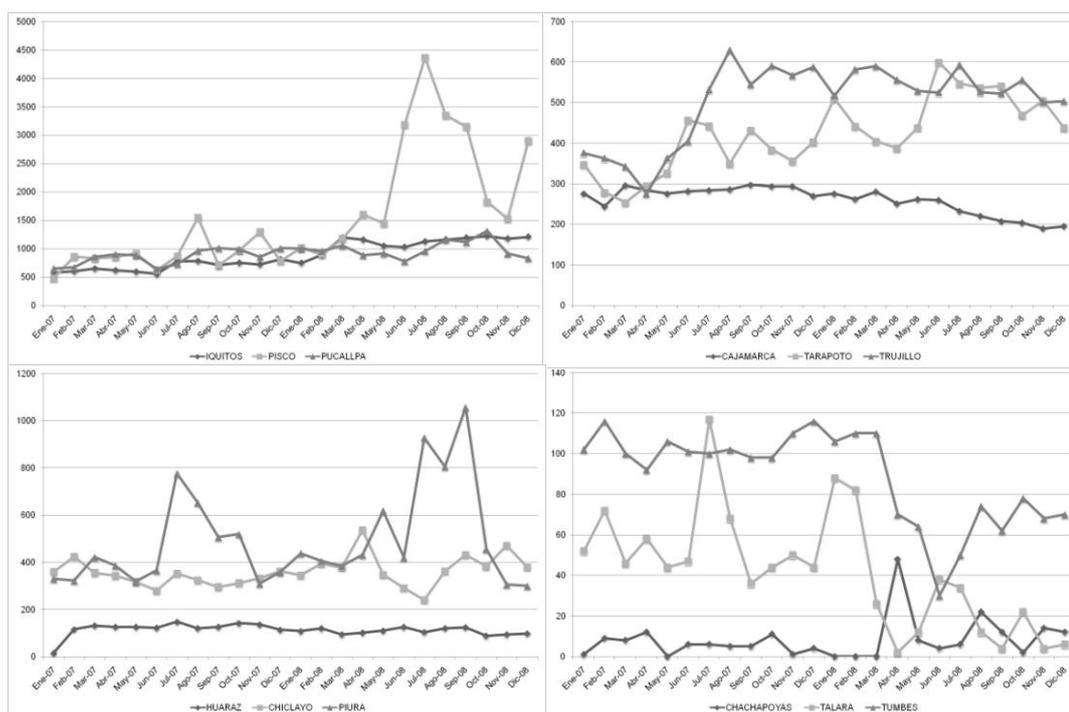
\* La información mostrada para estos aeropuertos fue complementada con información brindada por CORPAC.

Fuente: ADP y CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

60. Como se observa en el Cuadro N° 10, el aeropuerto de Pisco presentó el mayor número de operaciones nacionales, durante el año 2008; consiguiendo una participación de 33,1%. Del mismo modo, el aeropuerto de Iquitos registró el mayor número de operaciones relacionado a vuelos internacionales, registrando una participación de 28,1%.
61. De acuerdo al siguiente gráfico, los aeropuertos que mostrarían una tendencia creciente son los ubicados en: Iquitos, Chachapoyas, Pisco, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo. Mientras que, los aeropuertos ubicados en Cajamarca, Talara y Tumbes muestran una tendencia descendente en el número de operaciones realizadas. Cabe señalar que, en la mayoría de casos existe una variabilidad notoria en el número de operaciones reportadas; no obstante, no puede concluirse sobre la posibilidad de estacionalidad en las series.

**Gráfico N° 2: Evolución mensual de operaciones por grupo de Aeropuertos, 2007-2008**



Fuente: ADP y CORPAC.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

### II.1.2 Carga

62. Durante el año 2008, el volumen de carga movilizado por los aeropuertos concesionados mostraron un crecimiento de 29,6%, respecto al año anterior; alcanzando 23,9 miles de toneladas (5,5 miles de toneladas por encima de lo registrado en el año 2007). Cabe mencionar que, de no incorporar el tráfico registrado en los aeropuertos adicionales durante los años 2007 y 2008 –aún administrados por CORPAC–, el incremento en el volumen de carga hubiera ascendido a 36,9%.<sup>21</sup>
63. Los aeropuertos que mostraron mejor desempeño, por su participación con respecto al total de carga movilizada, fueron los ubicados en Iquitos (67,1%) y en Pucallpa (13,6%); movilizándose por estos, durante el año 2008, 16,0 miles de TM y 3,2 miles de TM, respectivamente. En el caso de Iquitos, el tráfico de carga registrado durante el año 2008 representó un incremento de 52,3% con respecto a lo registrado en año anterior; mientras que, en el caso de Pucallpa, una disminución de 2,7%.

<sup>21</sup> Nótese en el Cuadro N° 11 que los aeropuertos adicionales mostraron una reducción en el volumen de carga movilizada para el año 2008 (con excepción del aeropuerto de Piura), lo que impacta negativamente en el volumen total de carga movilizada al incluir estos aeropuertos.

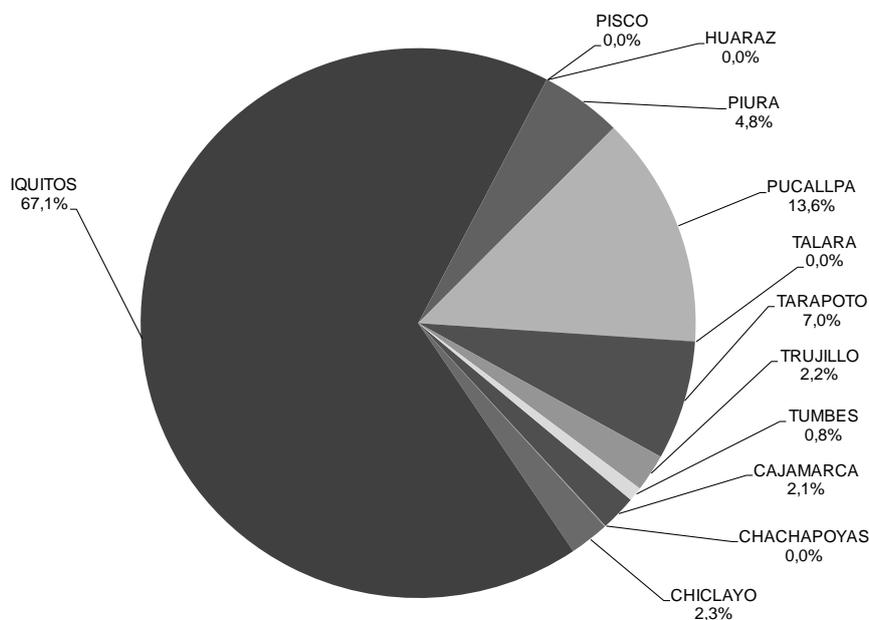
**Cuadro Nº 11: Tráfico de Carga ADP, 2007 -2008**

Carga	2008	2007	Variación (%)
Cajamarca	501	388	29,2
Chachapoyas	12	7	66,8
Chiclayo*	550	572	-3,9
Huaraz	0	42	-100,0
Iquitos	16 014	10 516	52,3
Pisco*	0	669	-100,0
Piura*	1 136	968	17,4
Pucallpa	3 247	3 336	-2,7
Talara	8	31	-74,5
Tarapoto	1 673	1 204	38,9
Trujillo	525	528	-0,7
Tumbes	199	152	30,8
<b>Total</b>	<b>23 864</b>	<b>18 414</b>	<b>29,6</b>

\* La información para estos aeropuertos fue complementada con data proporcionada por CORPAC.

Fuente: ADP, CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

**Gráfico Nº 3: Participación Relativa en el Tráfico de Carga ADP, 2008**

Fuente: ADP, CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

64. En relación a la carga movilizada por tipo de vuelo, el mayor tráfico de carga estuvo relacionado a vuelos nacionales, los cuales concentraron casi la totalidad del volumen movilizado (99,8%). De esta manera, 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.

**Cuadro N° 12: Tráfico de carga trimestral por tipo de vuelo ADP, 2008**

Aeropuerto	Tipo de vuelo	Trimestre I	Trimestre II	Trimestre III	Trimestre IV	Total
<b>Cajamarca</b>	Nacional	106	126	119	151	501
<b>Chachapoyas</b>	Nacional	0	12	0	0	12
<b>Chiclayo*</b>	Internacional	0	0	0	0	0
	Nacional	132	132	143	143	550
<b>Huaraz</b>	Internacional	0	0	0	0	0
	Nacional	0	0	0	0	0
<b>Iquitos</b>	Internacional	0	0	5	51	56
	Nacional	3 236	3 203	4 426	5 094	15 959
<b>Pisco*</b>	Internacional	0	0	0	0	0
	Nacional	0	0	0	0	0
<b>Piura*</b>	Internacional	0	0	3	0	3
	Nacional	240	269	342	282	1 133
<b>Pucallpa</b>	Internacional	0	0	0	0	0
	Nacional	691	617	1 325	614	3 246
<b>Talara</b>	Internacional	0	0	0	0	0
	Nacional	8	0	0	0	8
<b>Tarapoto</b>	Internacional	0	0	0	0	0
	Nacional	386	459	378	449	1 673
<b>Trujillo</b>	Internacional	0	0	0	0	0
	Nacional	137	131	134	123	525
<b>Tumbes</b>	Internacional	0	0	0	0	0
	Nacional	134	25	16	24	199
<b>Total</b>	Internacional	0	0	8	51	59
	Nacional	5 069	4 974	6 882	6 880	23 805

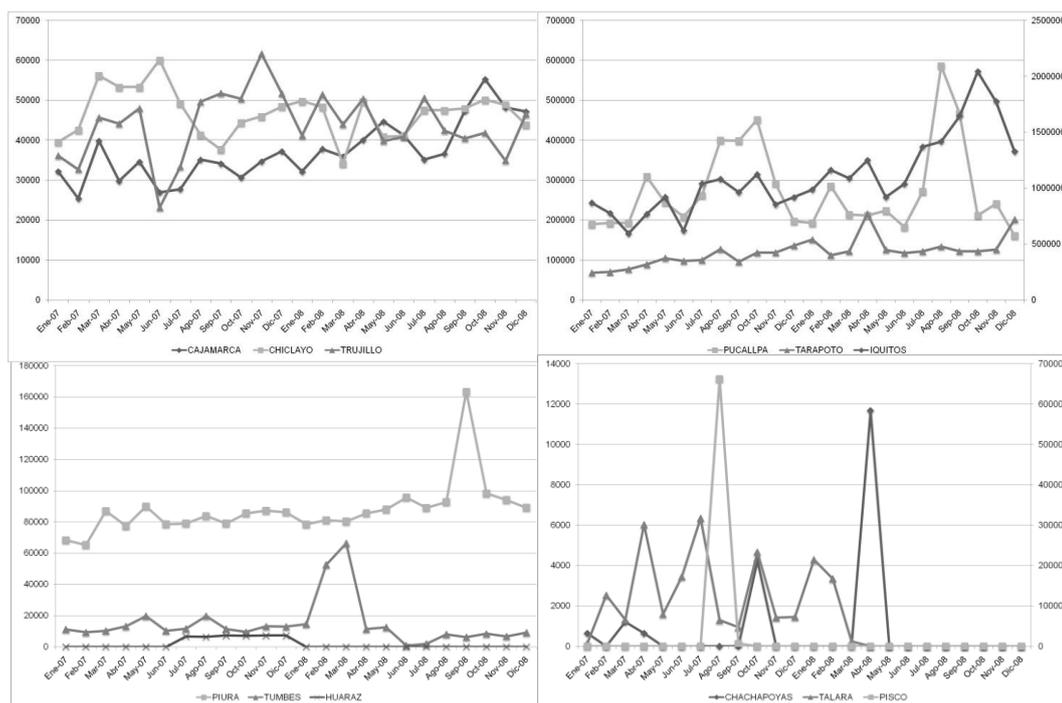
\* La información para estos aeropuertos fue complementada con data proporcionada por CORPAC.

Fuente: ADP y CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

65. En 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 largos periodos de inactividad. Por otro lado, se ha observado que, los aeropuertos de Cajamarca, Iquitos, Piura y Tarapoto muestran una tendencia creciente, en cuanto al movimiento de carga registrado.

**Gráfico Nº 4: Evolución Mensual de Tráfico de Carga (TM) por grupo de Aeropuertos, 2007-2008**



Fuente: ADP y CORPAC.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

### II.1.3 Pasajeros

66. Durante el año 2008, el tráfico de pasajeros registrado en los doce aeropuertos concesionados presentó un crecimiento de 16,7% respecto al año anterior. Cabe mencionar que, de no incorporar el tráfico registrado en los aeropuertos adicionales durante los años 2007 y 2008 –aún administrados por CORPAC–, el incremento en el número de pasajeros hubiese sido del orden del 15,1%.

**Cuadro Nº 13: Tráfico de Pasajeros, 2007 - 2008**

Pasajeros	2008	2007	Variación (%)
Cajamarca	97 187	76 650	26,8
Chachapoyas	1 451	428	239,0
Chiclayo*	174 904	150 616	16,1
Huaraz	8 186	9 991	-18,1
Iquitos	549 428	493 565	11,3
Pisco*	2 096	1 734	20,9
Piura*	245 682	194 178	26,5
Pucallpa	240 778	208 819	15,3
Talara	4 971	9 884	-49,7
Tarapoto	215 487	180 748	19,2
Trujillo	217 618	167 603	29,8
Tumbes	59 243	63 353	-6,5
<b>Total</b>	<b>1 817 031</b>	<b>1 557 569</b>	<b>16,7</b>

\* La información para estos aeropuertos fue complementada con data proporcionada por CORPAC.

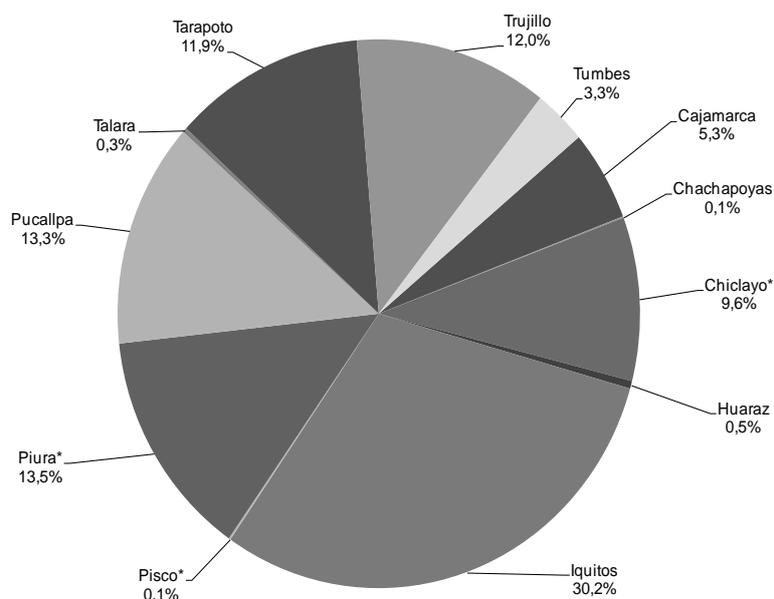
No incluye pasajeros en transferencia.

Fuente: ADP, CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

67. Como se observa en el cuadro anterior, los aeropuertos con mayor participación en el tráfico total de pasajeros fueron los ubicados en: Iquitos (30,2%), Piura (13,5%), Pucallpa (13,3%), Trujillo (12,0%) y Tarapoto (11,9%). Entre estos aeropuertos, aquellos que contribuyeron en mayor medida al incremento total registrado en el tráfico de pasajeros, fueron: Iquitos, Piura y Trujillo; cuyas variaciones de tráfico representaron: 21,5%, 19,9% y 19,3% del incremento total de tráfico de pasajeros.

**Gráfico N° 5: Participación relativa en el tráfico de pasajeros ADP, 2008**



Fuente: ADP, CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

\*La información para estos aeropuertos fue complementada con data proporcionada por CORPAC.

68. En cuanto al tráfico de pasajeros por tipo de vuelo, puede afirmarse casi la totalidad del tráfico de pasajeros corresponde a vuelos nacionales (99,9%). Adicionalmente, si bien es cierto que, el tráfico internacional de pasajeros registrado por todos los aeropuertos de provincia es relativamente bajo, los aeropuertos de Iquitos y Tarapoto son los que presentan una mayor concentración del tráfico total de pasajeros (46,4% y 28,2%, respectivamente)

**Cuadro Nº 14: Tráfico de pasajeros trimestral por tipo de vuelo ADP, 2008**

Aeropuerto	Tipo de vuelo	Trimestre I	Trimestre II	Trimestre III	Trimestre IV	Total
<b>Cajamarca</b>	Nacional	19 464	23 245	23 814	30 664	97 187
<b>Chachapoyas</b>	Nacional	0	966	485	0	1 451
<b>Chiclayo*</b>	Internacional	14	14	26	0	54
	Nacional	38 951	43 096	45 358	47 445	174 850
<b>Huaraz</b>	Nacional	2 029	2 182	2 229	1 746	8 186
<b>Iquitos</b>	Internacional	211	147	21	39	418
	Nacional	133 744	123 963	144 211	147 092	549 010
<b>Pisco*</b>	Internacional	0	0	6	0	6
	Nacional	500	917	207	466	2 090
<b>Piura*</b>	Internacional	0	3	14	2	19
	Nacional	60 388	58 967	62 327	63 981	245 663
<b>Pucallpa</b>	Internacional	67	0	0	9	76
	Nacional	62 417	56 518	59 735	62 032	240 702
<b>Talara</b>	Internacional	0	11	5	0	16
	Nacional	4 657	154	78	66	4 955
<b>Tarapoto</b>	Internacional	0	0	254	0	254
	Nacional	53 624	50 278	57 710	53 621	215 233
<b>Trujillo</b>	Internacional	18	7	0	0	25
	Nacional	52 206	52 633	58 863	53 891	217 593
<b>Tumbes</b>	Internacional	10	11	6	5	32
	Nacional	17 828	8 635	13 318	19 430	59 211
<b>Total</b>	<b>Internacional</b>	<b>320</b>	<b>193</b>	<b>332</b>	<b>55</b>	<b>900</b>
	<b>Nacional</b>	<b>445 808</b>	<b>421 554</b>	<b>468 335</b>	<b>480 434</b>	<b>1 816 131</b>

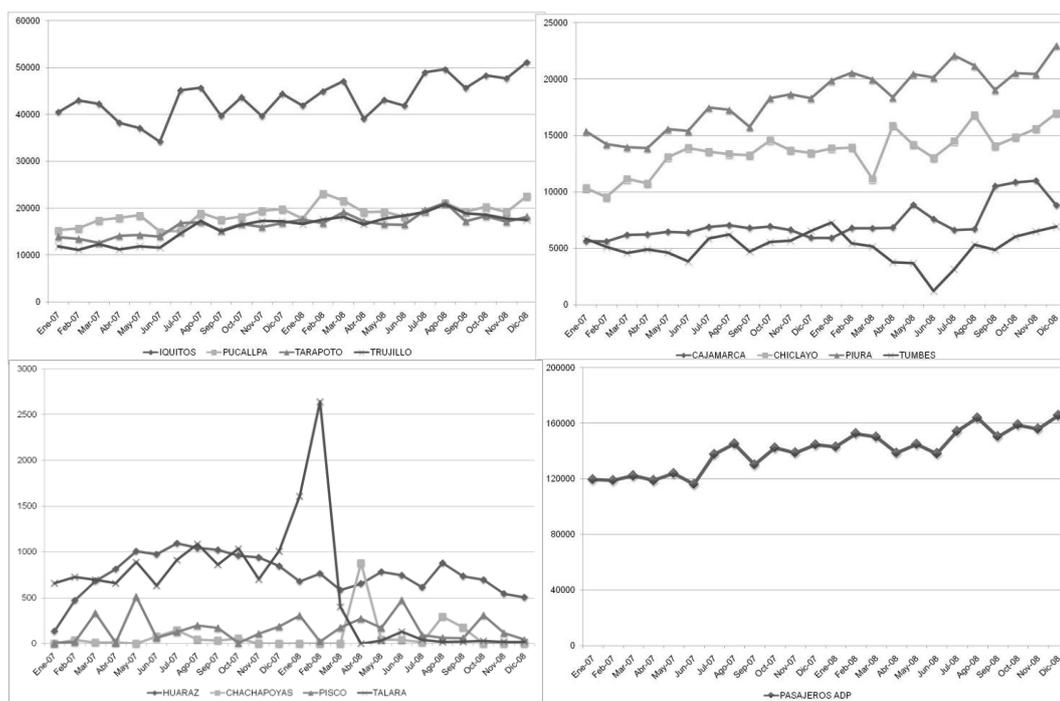
\*La información para estos aeropuertos fue complementado con data proporcionada por CORPAC.

Fuente: ADP y CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

69. De otro lado, al analizar el tráfico de pasajeros mensual, se observa que los aeropuertos ubicados en Cajamarca, Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo presentan una tendencia creciente. Mientras que, el aeropuerto de Talara presenta una tendencia decreciente.

**Gráfico Nº 6: Evolución Mensual de Tráfico de Pasajeros (miles) por grupo de Aeropuertos, 2008**



Fuente: ADP y CORPAC.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

## II.2 Indicadores Operativos

### II.2.1 Ingreso por pasajero y por WLU

70. El ingreso total promedio por pasajero de los aeropuertos administrados por ADP, considerando todos los ingresos generados por el negocio aeroportuario (excepto los financieros), alcanzó los US\$ 7,70. Este resultado se debió a la mayor proporción de ingresos obtenidos (ingresos operativos e ingresos por cofinanciamiento) en relación al número de pasajeros transportados, por el Concesionario.

**Cuadro N° 15: Ingreso por pasajero (E/S)<sup>22</sup> ADP, 2007 - 2008  
(en US\$)<sup>23</sup>**

Indicadores	2008	2007	Var.
Ingresos totales (En miles) <sup>1/</sup>	12 099	9 645	25,4
PAX total (En miles) <sup>2/</sup>	1 571	1 211	29,7
WLU (En miles) <sup>3/</sup>	1 798	2 831	-36,5
Ingresos por PAX	7,7	8,0	-3,2
Ingresos por WLU	6,7	3,4	97,3

1/ No incluye Ingresos Financieros.

2/ No incluye pasajeros en transferencia.

3/ WLU expresado en unidades de pasajeros.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

71. Por su parte, los ingresos por WLU<sup>24</sup> fueron de US\$ 6,73, 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.

72. 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 el 56,52% de los ingresos totales.

**Cuadro N° 16: Ingreso por pasajero con y sin cofinanciamiento de ADP, 2008  
(en US\$)**

Rubro	2008
Ingresos Totales*	5 643 407
Ingresos por TUUA	2 434 895
Cofinanciamiento	7 336 620
Nº total de pasajeros	1 817 031
WLU	1 798 456
<b>TUUA / Nº pax</b>	1,34
<b>TUUA + cofinanciamiento / Nº pax</b>	5,38
<b>IT / Nº pax</b>	3,14
<b>IT + Cofinanciamiento / Nº pax</b>	7,22

\* Ingresos aeroportuarios (TUUA y otros) y no aeroportuarios.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

<sup>22</sup> Entrada y Salida

<sup>23</sup> Tipo de Cambio Bancario promedio mensual. Fuente, BCR.

<sup>24</sup> Work Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).

## II.2.2 Gastos por pasajero y por WLU

73. Los gastos totales por pasajero (sin considerar gastos financieros) fue de US\$ 5,90. Por su parte, el gasto por WLU alcanzó los US\$ 5,15.

**Cuadro Nº 17: Gastos por Pasajero (E/S) ADP, 2007 – 2008 (En US\$)<sup>25</sup>**

Indicadores	2008	2007	Var. %
Gastos totales (En miles) <sup>1/</sup>	9 264	7 564	22,5
PAX totales (En miles) <sup>2/</sup>	1 571	1 211	29,7
WLU (En miles) <sup>3/</sup>	1 798	2 831	-36,5
Gastos por PAX	5,90	6,25	-5,7
Gastos por WLU	5,15	2,67	92,9

1/ No incluye Ingresos Financieros.

2/ No incluye pasajeros en transferencia.

3/ WLU expresado en unidades de pasajeros.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

74. Es necesario mencionar, que el ratio de gastos por pasajero (WLU) es inferior al ratio de ingreso por pasajero (WLU), lo cual significa que la Empresa Concesionaria ha obtenido utilidad operativa; es decir, los ingresos recaudados se encuentran por encima de los gastos operativos.

## II.3 Inversiones Realizadas

75. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, durante los primeros tres años se ejecutarán inversiones correspondientes a Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo, Obras de Seguridad y Actividades de Mantenimiento Periódico. Cabe precisar que, hasta diciembre de 2008 la inversión reconocida por OSITRAN ascendió a US\$ 6,4 millones (incluye IGV).

### II.3.1 Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo

76. Durante el año 2008, el Concesionario culminó las obras de rápido impacto correspondientes a los terminales de los primeros 9 aeropuertos concesionados. Por su parte, las obras de rápido impacto de los otros 3 aeropuertos transferidos durante el 2008 (Chiclayo, Pisco y Piura), recién se encuentran en ejecución.

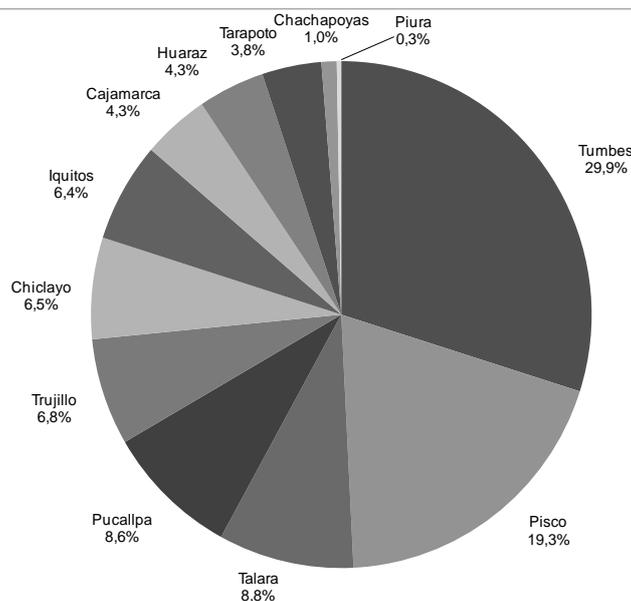
77. La inversión reconocida durante el año 2008 ascendió a US \$ 4,4 millones (incluido IGV), el mismo que fue pagado por el Concesionario por medio del mecanismo de Liquidación.

### II.3.2 Mantenimiento Correctivo

78. 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.

79. Durante el año 2008, la inversión reconocida en actividades de mantenimiento correctivo, ejecutadas por el concesionario, ascendieron a US\$ 902,4 miles.

<sup>25</sup> Tipo de Cambio Bancario promedio mensual. Fuente BCR.

**Gráfico N° 7: Mantenimiento Correctivo (%) ADP, 2008**

Fuente: Memoria Anual ADP 2008.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

80. Como se observa en el Gráfico N° 7, el 30% (US\$ 331 miles) de los gastos en mantenimiento correctivo fueron realizados por el Concesionario en el aeropuerto de Tumbes.
81. Al igual que en el caso del aeropuerto de Tumbes, otros aeropuertos con bajos niveles relativos de tráfico de pasajeros y de carga (Pisco y Talara) concentraron una mayor proporción de los gastos en mantenimiento correctivo.

## II.4 Resultados Financieros

### II.4.1 Ingresos (regulados y no regulados)

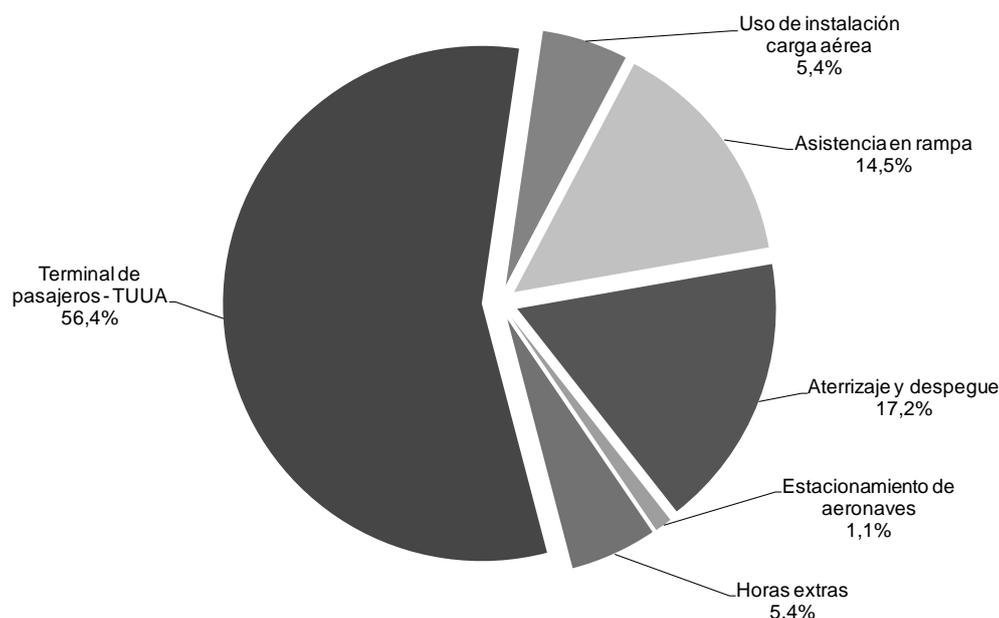
82. Los ingresos percibidos por la Empresa Concesionaria provienen de la explotación de los aeropuertos, distinguiéndose la prestación de los servicios denominados regulados y no regulados. Además, ADP tiene derecho de recibir de parte del Estado Peruano un monto trimestral como parte del acuerdo de cofinanciamiento establecido en el Contrato de Concesión.

**Cuadro N° 18: Total de Ingresos por tipo de Servicio**  
(En miles de S./.)

Detalle	Ingresos	%
<b>Servicios regulados</b>	<b>12 659</b>	<b>31,7%</b>
<b>Servicios con regulación tarifaria</b>	<b>10 819</b>	<b>27,1%</b>
Aterrizaje y despegue	2 178	5,5%
Estacionamiento de aeronaves	136	0,3%
Horas extras	687	1,7%
Terminal de pasajeros TUUA	7 136	17,9%
Uso de instalación carga aérea	681	1,7%
<b>Servicios con regulación por acceso</b>	<b>1 840</b>	<b>4,6%</b>
Asistencia en rampa	1 840	4,6%
<b>Servicios no regulados</b>	<b>3 853</b>	<b>9,6%</b>
Estacionamiento de vehículos	1 082	2,7%
Arrendamiento de locales comerciales	2 716	6,8%
Fotochecks	55	0,1%
<b>Otros ingresos</b>	<b>23 424</b>	<b>58,7%</b>
Cofinanciamiento	21 466	53,8%
Ingresos financieros	1 202	3,0%
Otros	756	1,9%
<b>Total</b>	<b>39 936</b>	<b>100,0%</b>

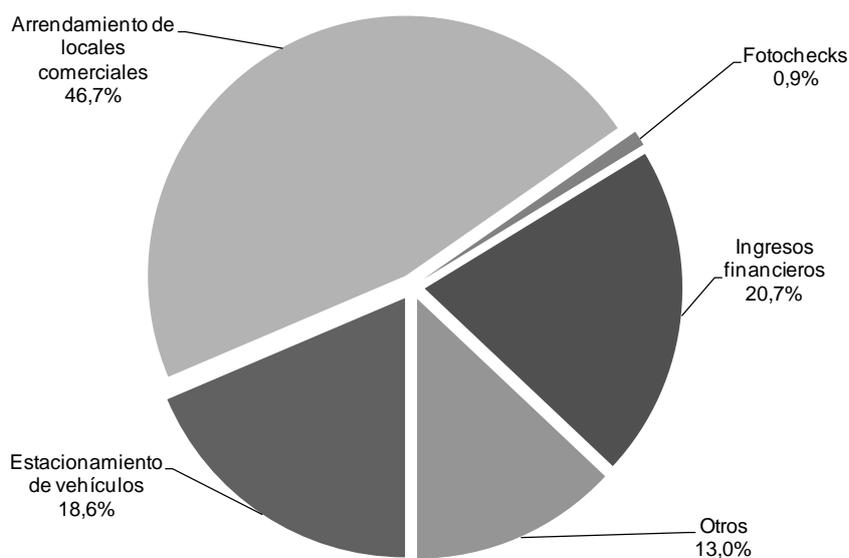
Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2008.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

83. Los ingresos por servicios regulados, producto de la prestación de servicios aeroportuarios, representaron en el año 2008 el 31,7% del total de ingresos de la Empresa Concesionaria.
84. Por su parte, los ingresos por servicios no regulados, producto de la prestación de servicios no aeroportuarios, sólo concentraron el 9,7% del total de los ingresos recaudados por el Concesionario.
85. Cabe señalar, que los ingresos por concepto de Cofinanciamiento constituyen el 53,8% del total de ingresos de la empresa.
86. El Gráfico N° 8 muestra la estructura de los ingresos provenientes exclusivamente de la prestación de servicios regulados. Se observa que el ingreso por uso del terminal aeroportuario (sujeto a regulación tarifaria) es el principal componente de los ingresos regulados al concentrar el 56,4%. Asimismo, los ingresos por aterrizaje y despegue (también sujeto a regulación tarifaria) ostenta la segunda mayor participación relativa con un 17,2% del total del ingreso regulado. 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 del 14,5%.

**Gráfico N° 8: Participación de los Ingresos Regulados ,2008**

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2008.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

87. Por otro lado, el Gráfico N° 9 ilustra la composición del total de ingresos no regulados y otros ingresos. En dicho gráfico se destaca que la mayor fuente de ingresos es el arrendamiento de locales comerciales, el cual representa el 46,7% del total de los ingresos no regulados. El segundo rubro en importancia fueron los ingresos por estacionamiento de vehículos, con una participación del 18,6%. Los ingresos financieros no dejaron de ser importantes, al concentrar el 20,7%.

**Gráfico N° 9: Participación de los Ingresos no Regulados y Otros, 2008**

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2008.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

## II.4.2 Gastos

88. Durante el año 2008, los gastos totales de ADP ascendieron a S/. 33,9 millones. Los costos de servicios, gastos de ventas y gastos administrativos concentraron el 59,3%, 8,1% y 18,4% del total de gastos, respectivamente.

**Cuadro N° 19: Total de Gastos por rubro, 2008**  
(En miles de S/.)

Detalle	Costos	%
<b>Costos de servicios</b>	<b>20 090</b>	<b>59,3%</b>
Cargas de personal	8 204	24,2%
Honorarios, comisiones y corretaje <sup>(1)</sup>	2 429	7,2%
Servicios prestados por terceros, seguros y tributos	5 800	17,1%
Mantenimiento, reparación, energía, agua, telecomunicaciones y suministros	2 471	7,3%
Publicidad, publicaciones, transporte, almacenamiento y alquileres	935	2,8%
Depreciación, cargas de gestión, amortizaciones y otros	252	0,7%
<b>Gasto de ventas</b>	<b>2 739</b>	<b>8,1%</b>
Cargas de personal	525	1,6%
Honorarios, comisiones y corretaje	1 015	3,0%
Tributos, contribuciones y servicio prestado por terceros	758	2,2%
Amortización, depreciación, cobranza dudosa, suministros y otros	441	1,3%
<b>Gastos administrativos</b>	<b>6 250</b>	<b>18,4%</b>
Honorarios, comisiones y corretajes <sup>(2)</sup>	2 733	8,1%
Cargas de personal y servicios prestados por terceros	1 734	5,1%
Publicidad, publicaciones, transporte y almacenamiento	421	1,2%
Depreciación, cargas de gestión, amortización	284	0,8%
Suministros, mantenimiento, reparación y otros	1 079	3,2%
<b>Otros gastos</b>	<b>4 802</b>	<b>14,2%</b>
Gastos financieros	4 688	13,8%
Otros	113	0,3%
<b>Total</b>	<b>33 881</b>	<b>100,0%</b>

(1) Incluye los honorarios de ANA Aeropuertos de Portugal S.A. por S/. 844 239.

(2) Incluye los soportes administrativos pagados a GBH por S/. 1 673 609.

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2008.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

89. 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.

90. Asimismo, la empresa concesionaria incurrió en gastos por asesorías, consultorías y soportes para las operaciones de los aeropuertos regionales, los cuales corresponden a los honorarios de ANA Aeropuertos de Portugal S.A. (S/, 844 mil) y de GHB Investment (S/. 1,7 millones).

91. Por otro lado, para el desarrollo de sus actividades durante el año 2008, la empresa concesionaria contrató 288 empleados y 18 funcionarios, lo que significó gastos de personal de cerca del 30,2% del total de los gastos.

## II.4.3 Desempeño financiero

92. Para esta sección, el desempeño financiero consistirá en evaluar la capacidad de la Empresa Concesionaria para generar resultados positivos, enfocado principalmente en los elementos del Balance General y el Estado de Resultados.

**Cuadro N° 20: Balance General ADP, 2007 – 2008**  
(En miles de S/.)

Activos	2008	2007	Pasivo y patrimonio neto	2008	2007
<b>Activo corriente</b>	<b>73 116</b>	<b>20 301</b>	<b>Pasivo corriente</b>	<b>29 540</b>	<b>16 736</b>
Caja y bancos	11 871	1 727	Préstamos bancarios	18 381	9 207
Depósitos a plazo	5 490	0	Cuentas por pagar comerciales	9 063	3 581
Inversiones disponibles para la venta	0	2 928	Cuentas por pagar a accionistas y afiliados	131	1 732
Cuentas por cobrar comerciales netas	2 746	4 968	Tributos, remuneraciones y otras ctas. por pagar	1 966	2 216
Cuentas por cobrar a accionistas y afiliados	207	17			
Cuentas por cobrar al MTC por PAO	49 745	9 475	<b>Pasivo no corriente</b>	<b>38 092</b>	<b>798</b>
Cuentas por cobrar diversas	74	26	Ganancia diferida	50	0
Gastos contratados por anticipado	2 982	1 160	Préstamo bancario a largo plazo	38 042	798
<b>Activo no corriente</b>	<b>4 560</b>	<b>2 767</b>	<b>Patrimonio neto</b>	<b>10 044</b>	<b>5 535</b>
Imp. a la renta y participaciones de trabajadores	681	102	Capital social	6 450	2 257
Inmuebles, equipos y vehículos	2 637	1 405	Reserva legal	399	399
Intangible neto	1 243	1 260	Resultados no realizados en inversiones disp.	0	-229
			Resultados acumulados	3 195	3 108
<b>Total activo</b>	<b>77 676</b>	<b>23 068</b>	<b>Total pasivo y patrimonio neto</b>	<b>77 676</b>	<b>23 068</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2008.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

93. Del Cuadro N° 20 puede apreciarse que los activos corrientes se han incrementado en 260,2%, con respecto al año 2007. Ello en razón al incremento de los saldos mantenidos en caja y bancos (587,4%) y al incremento de las cuentas por cobrar producto de las emisiones de los PAO's y PAMO's (425,0%). Ambos rubros concentran el 84,3% de los activos corrientes.
94. Los incrementos en estas cuentas de activos se deben, principalmente, a las inversiones en infraestructura (en algunos casos aún por reconocer) en cada uno de los aeropuertos concesionados, las cuales ascendieron a S/. 44,6 millones durante el año 2008.
95. Cabe mencionar que, mediante Oficio N° 886-2008-MTC/25, el MTC informa a ADP que aún se encuentra subsanando el registro de los bienes muebles e inmuebles de los aeropuertos concesionados, lo que imposibilita la transferencia de los mismos a la empresa concesionaria. Esta situación deja sin efecto la obligación de inscripción en el Registro de la Propiedad Inmueble de los nuevos bienes producto de las obras ejecutadas por la empresa concesionaria (Cláusula 5.12.1 del Contrato de Concesión), limitando la incorporación de dichos activos dentro de los Estados Financieros de ADP.
96. Como era de esperarse, la gran mayoría de las inversiones ejecutadas por la empresa concesionaria fueron financiadas mediante préstamos bancarios (concentran el 83,4% de los pasivos totales), los cuales están garantizados por la Concesión. Las deudas bancarias de largo plazo corresponden al contrato de préstamo con el BBVA Banco Continental (suscrito el 7 de diciembre del año 2007 por un importe máximo de S/. 107 millones) para la estructuración financiera conforme a lo estipulado en el Contrato de Concesión. Cabe mencionar que, según la Cláusula 5.2 del Contrato, dicho préstamo está destinado única y exclusivamente a la financiación de las inversiones, mantener el capital social en un importe no menor al capital mínimo, cumplir con sus obligaciones tributarias, entre otros.
97. El contrato suscrito entre el Concesionario y la entidad bancaria considera que el importe máximo sea dividido en dos tramos. El monto por el tramo inicial (Tramo I) asciende a US\$ 15 millones y comprende 12 años contando desde la fecha del primer desembolso. El tramo complementario (Tramo II) asciende a US\$ 20 millones y comenzará a ser computado una vez transcurrido o finalizado el Tramo I. Cabe precisar, que los desembolsos indicados serán múltiples y se efectuarán a requerimiento del Concesionario durante el periodo de ejecución de inversiones. Al

cierre del año 2008, se ha desembolsado S/. 38 millones del total de la línea de crédito otorgada por el BBVA Banco Continental.

98. De esta forma, los activos de ADP, para el año 2008, han sido financiados en un 87,1% mediante préstamos de terceros (bancos y/o proveedores) y en un 12,9% mediante capital propio.
99. En relación al Estado de Resultados, se observa que, para el año 2008, ADP ha incrementado sus ingresos por servicios producto del mayor tráfico de pasajeros y carga, así como del mayor ingreso por concepto de cofinanciamiento. Por su parte, los costos por servicios se incrementaron producto de las actividades de mantenimiento y reparación de los aeropuertos, así como de la incorporación de nuevo personal, entre otros.
100. Estos acontecimientos permitieron que la empresa concesionaria, en el año 2008, obtuviese utilidades –deducido pagos operativos, financieros e impuestos– de S/. 4,3 millones; que equivale a un incremento del 7,3% en las utilidades netas, con respecto a lo registrado en el periodo anterior. Cabe recordar que, en febrero y marzo del 2008 se entregaron a favor de ADP los aeropuertos de Pisco y Chiclayo, respectivamente.

**Cuadro N° 21: Estado de Ganancias y Pérdidas ADP, 2007 – 2008**  
(miles de S/.)

	2008	2007
<b>Ingresos por cofinanciamiento PAMO</b>	<b>21 466</b>	<b>17 856</b>
<b>Ingresos por servicios</b>	<b>16 512</b>	<b>12 323</b>
<b>Costos del servicio</b>	<b>-20 090</b>	<b>-15 714</b>
<b>Utilidad bruta</b>	<b>17 888</b>	<b>14 465</b>
<b>Gastos de ventas</b>	<b>-2 739</b>	<b>-2 462</b>
<b>Gastos de administración</b>	<b>-6 250</b>	<b>-5 491</b>
<b>Utilidad de operación</b>	<b>8 899</b>	<b>6 511</b>
<b>Ingresos financieros</b>	<b>1 202</b>	<b>28</b>
<b>Gastos financieros</b>	<b>-4 688</b>	<b>-770</b>
<b>Ingresos y gastos diversos</b>	<b>1 608</b>	<b>301</b>
<b>Utilidad antes de impuesto</b>	<b>7 021</b>	<b>6 070</b>
<b>Participación líquida diferida</b>	<b>-409</b>	<b>-311</b>
<b>Impuesto a la renta diferido</b>	<b>-2 332</b>	<b>-1 770</b>
<b>Utilidad del año</b>	<b>4 280</b>	<b>3 989</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2008.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

101. El Cuadro N° 22 muestra el desempeño financiero de la Empresa Concesionaria expresado en ratios financieros. En ese sentido, para el año 2008 ADP, ha presentado un margen operativo y neto de 0,23 y 0,11; respectivamente, lo cual significa que la Empresa Concesionaria ha operado eficientemente, llegando a cubrir todos sus costos. No obstante ello, el margen neto se redujo en 14,7%, con respecto al año 2007, debido a los mayores gastos financieros incurridos por la Empresa en el año 2008.

Cuadro N° 22: Ratios Financiero ADP, 2007 - 2008

Indicadores	2008	2007
<b><u>De rentabilidad</u></b>		
Margen operativo	0,23	0,22
Margen neto	0,11	0,13
Rendimiento sobre patrimonio	0,43	0,72
Rendimiento sobre activos	0,06	0,17
<b><u>De liquidez</u></b>		
Razón corriente	2,48	1,21
<b><u>De solvencia</u></b>		
Endeudamiento sobre patrimonio	6,73	3,17

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2008.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

102. De igual manera, para el año 2008, los ratios de rentabilidad sobre patrimonio y activos han presentado reducciones del orden del 40,9% y 68,1%, respectivamente. Estos resultados se deben al incremento en el nivel del patrimonio neto en 81,5% y de los activos en 236,7%, mientras que los ingresos totales sólo se incrementaron en 25,8%.
103. Con relación al ratio de liquidez, para el año 2008, este alcanzó a ser 2,48; lo cual implica que ADP, al término del ejercicio financiero, puede hacer frente a la totalidad de sus compromisos (deudas) de corto plazo.
104. En cuanto a los indicadores de solvencia, puede apreciarse que el ratio de endeudamiento sobre patrimonio muestra que las deudas obtenidas por la Empresa Concesionaria sobrepasan en más de seis veces el capital de aportado.

### III DESENVOLVIMIENTO DEL SERVICIO DE RAMPA

105. En la presente sección se analizará el desenvolvimiento de la competencia dentro de la infraestructura aeroportuaria (intramodal), específicamente en el servicio de rampa, durante los dos primeros años de Concesión de ADP.
106. 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.
107. Durante el año 2008, el servicio de rampa fue tercerizado por ADP para la totalidad de aeropuertos. Ello significó que operadores no vinculados al Concesionario participaron de manera competitiva en este mercado.

**Cuadro N° 23: Número de Operadores de Rampa por Trimestre, 2007 - 2008**

Aeropuerto	Empresas	2007-I	2007-II	2007-III	2007-IV	2008-I	2008-II	2008-III	2008-IV
Cajamarca	Operadores	2	2	2	3	3	2	3	3
	Auto-servicio*	11	9	9	9	8	8	10	5
Chachapoyas	Operadores	0	0	0	0	0	0	0	0
	Auto-servicio*	5	3	7	5	0	8	5	2
Chiclayo	Operadores	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1	1	1	1
	Auto-servicio*	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	13	18	30	18
Huaraz	Operadores	0	0	0	0	0	0	0	0
	Auto-servicio*	6	5	10	7	6	7	10	6
Iquitos	Operadores	2	2	3	2	2	2	2	2
	Auto-servicio*	14	4	22	28	36	40	33	34
Pisco	Operadores	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0	1	1	0
	Auto-servicio*	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	25	26	27	29
Piura	Operadores	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1
	Auto-servicio*	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	7
Pucallpa	Operadores	2	2	2	2	3	3	3	3
	Auto-servicio*	27	31	21	24	24	22	24	22
Talara	Operadores	1	0	0	0	1	0	0	0
	Auto-servicio*	10	19	4	9	10	5	7	6
Tarapoto	Operadores	1	1	1	1	2	2	1	2
	Auto-servicio*	21	29	26	26	26	23	29	26
Trujillo	Operadores	2	2	2	2	2	2	1	2
	Auto-servicio*	18	21	21	23	27	19	29	25
Tumbes	Operadores	2	2	2	2	2	2	2	1
	Auto-servicio*	9	13	6	4	9	4	8	6

(\*) Las propias aerolíneas/naves se auto-proveen el servicio de rampa.

n.d.: No disponible.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

108. Como se observa del Cuadro N° 23, en todos los aeropuertos, existen empresas que se dedican exclusivamente a prestar el servicio de rampa a las aerolíneas, así como aerolíneas/naves que se auto-proveen el servicio de rampa. Esta modalidad de auto-servicio es predominante en todos los aeropuertos concesionados; mientras que el número de empresas que prestan exclusivamente el servicio de rampa oscila entre 2 y 3 en cada uno de los aeropuertos concesionados.
109. Asimismo, pareciera que el número total de operadores en cada aeropuerto se encuentra en función al nivel de tráfico de aeronaves, carga y pasajeros. El Cuadro

Nº 23 muestra que aeropuertos como el de Iquitos, Pucallpa y Trujillo, que ostentan los mayores niveles de tráfico, gozan de un mayor número de operadores de rampa, respecto del resto de aeropuertos. No obstante, la mayoría de dichos operadores siguen siendo aerolíneas que se auto-proveen el servicio de rampa.

110. En cuanto al nivel de participación relativa de mercado del servicio de rampa, se observa que, en el año 2008, la empresa Talma Menzies obtuvo la mayor participación en los Aeropuertos Regionales, concentrando el 20,7% del total de operaciones de rampa. Cabe mencionar que, las aerolíneas que se auto-proveen el servicio de rampa concentraron, en conjunto, el 67,6% de las operaciones realizadas durante el mismo periodo. Les sigue en importancia la empresa Transber con 7,2% de participación.

**Cuadro Nº 24: Participación de Operadores de Rampa por trimestre ADP, 2008**

Empresa de rampa	I	II	III	IV	Total general
Aerocóndor <sup>1/</sup>	2,5%	2,5%	0,0%	0,0%	0,9%
Aeronorte <sup>2/</sup>	4,2%	1,2%	0,1%	0,0%	1,0%
Auto servicio <sup>3/</sup>	57,1%	64,4%	76,0%	64,8%	67,6%
Bacla <sup>4/</sup>	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
L.C. Busre <sup>1/</sup>	3,0%	1,3%	0,8%	0,8%	1,3%
Patrgonic Rengifo <sup>5/</sup>	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%
Star Up <sup>1/</sup>	0,0%	0,0%	0,2%	1,0%	0,3%
Talma Menzies <sup>6/</sup>	25,6%	21,7%	16,3%	23,4%	20,7%
Transber <sup>7/</sup>	6,7%	8,2%	5,3%	9,6%	7,2%
Transportes Fénix <sup>5/</sup>	0,7%	0,5%	1,3%	0,3%	0,8%

1/ Cajamarca.

2/ Cajamarca, Chiclayo, Talara, Trujillo y Tumbes.

3/ En todos los aeropuertos, las propias aerolíneas se auto-proveen el servicio de rampa.

4/ Iquitos.

5/ Pucallpa.

6/ Cajamarca, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Tarapoto, Tumbes y Trujillo

7/ Iquitos, Pisco y Trujillo.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

111. No obstante, para evaluar la estructura del mercado de servicio de rampa, se ha estimado 2 índices de concentración de mercado: el Índice de Herfindahl – Hirschman (IHH) y el Índice de Dominancia (ID)<sup>26</sup>, cuyos límites se encuentran entre cero (menos concentrado) y uno (más concentrado). Para un país en desarrollo como el Perú, puede considerarse que un mercado en particular se encuentra concentrado si ambos índices superan el umbral de 0,25<sup>27</sup>.
112. Cabe mencionar que para efectos del cálculo de ambos índices, se ha considerado a las aerolíneas/naves que se auto-proveen el servicio de rampa como un operador del servicio de rampa, las cuales potencialmente competirían con las empresas que prestan exclusivamente el servicio de rampa.<sup>28</sup>
113. Considerando lo expuesto en el Cuadro Nº 25, puede decirse que todos los mercados de servicios de rampa de los Aeropuertos Regionales se encuentran relativamente concentrados, con excepción del aeropuerto de Pucallpa que

<sup>26</sup> Se estiman sobre la base de las participaciones de empresas. El índice de Herfindahl – Hirschman (IHH) se calcula mediante la suma al cuadrado de las participaciones. Para el cálculo del índice de Dominancia (ID), primero se estima la contribución de cada empresa al IHH (cada participación al cuadrado se divide por el IHH), y luego se calcula la suma al cuadrado de las contribuciones. Este segundo índice está diseñado para revelar los efectos que producen las altas participaciones.

<sup>27</sup> Recomendación de la Comisión Federal de Competencia de México.

<sup>28</sup> Existe una potencial competencia debido a que las empresas que prestan exclusivamente el servicio de rampa podrían prestar dicho servicio a las aerolíneas que se auto-proveen. Asimismo, las propias aerolíneas tienen la posibilidad de auto-proveerse el servicio de rampa si encuentran que el servicio ofrecido por las empresas que lo prestan exclusivamente, no les satisface.

muestra índices por debajo del umbral de 0,25. Inclusive, los aeropuertos que poseen el mayor número de empresas operadoras (Iquitos, Pisco, Pucallpa y Trujillo) muestran cierto grado de concentración.

114. Los aeropuertos que muestran el mayor nivel de concentración son Chachapoyas, Tumbes, Piura y Tarapoto, los cuales presentan un Índice de Dominancia por encima del 0,80. Estos resultados se deben a las altas participaciones que ostenta la empresa Talma Menzies en estos aeropuertos, con excepción del aeropuerto de Chachapoyas. En este aeropuerto, la F.A.P. y la empresa Horizons South América son las que concentran el mayor número de operaciones de rampa (se auto-proveen el servicio).

**Cuadro Nº 25: Evolución trimestral HHI y el Índice de Dominancia**

Aeropuerto	Indicador	2007-I	2007-II	2007-III	2007-IV	2008-I	2008-II	2008-III	2008-IV		
Alto tráfico	CHICLAYO	IHH	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,33	0,25	0,30	0,34	
		DOMINANCIA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,82	0,53	0,54	0,80	
	IQUITOS	IHH	0,41	0,41	0,32	0,31	0,29	0,22	0,31	0,36	
		DOMINANCIA	0,66	0,59	0,58	0,56	0,54	0,46	0,50	0,56	
	PIURA	IHH	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,67	
		DOMINANCIA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,94	
	PUCALLPA	IHH	0,11	0,10	0,11	0,10	0,11	0,10	0,09	0,10	
		DOMINANCIA	0,16	0,22	0,19	0,18	0,25	0,22	0,12	0,16	
	TARAPOTO	IHH	0,15	0,14	0,25	0,33	0,21	0,26	0,23	0,32	
		DOMINANCIA	0,50	0,51	0,82	0,87	0,70	0,79	0,80	0,87	
	TRUJILLO	IHH	0,26	0,23	0,37	0,25	0,26	0,29	0,31	0,28	
		DOMINANCIA	0,41	0,71	0,74	0,41	0,43	0,49	0,60	0,50	
	Bajo tráfico	CAJAMARCA	IHH	0,45	0,45	0,46	0,44	0,41	0,26	0,22	0,28
			DOMINANCIA	0,50	0,50	0,51	0,51	0,51	0,50	0,39	0,35
CHACHAPOYAS		IHH	0,29	0,51	0,16	0,22	n.d.	0,26	0,43	0,87	
		DOMINANCIA	0,50	0,78	0,22	0,00	n.d.	0,41	0,72	0,99	
HUARAZ		IHH	0,33	0,38	0,33	0,35	0,33	0,29	0,30	0,31	
		DOMINANCIA	0,38	0,51	0,52	0,44	0,45	0,33	0,39	0,41	
PISCO		IHH	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,41	0,37	0,24	0,28	
		DOMINANCIA	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	0,86	0,75	0,34	0,50	
TALARA		IHH	0,28	0,29	0,71	0,45	0,23	0,31	0,40	0,32	
		DOMINANCIA	0,47	0,55	0,96	0,82	0,34	0,44	0,52	0,63	
TUMBES		IHH	0,64	0,66	0,80	0,64	0,30	0,73	0,52	0,79	
		DOMINANCIA	0,98	0,98	0,99	0,94	0,63	0,99	0,94	0,99	

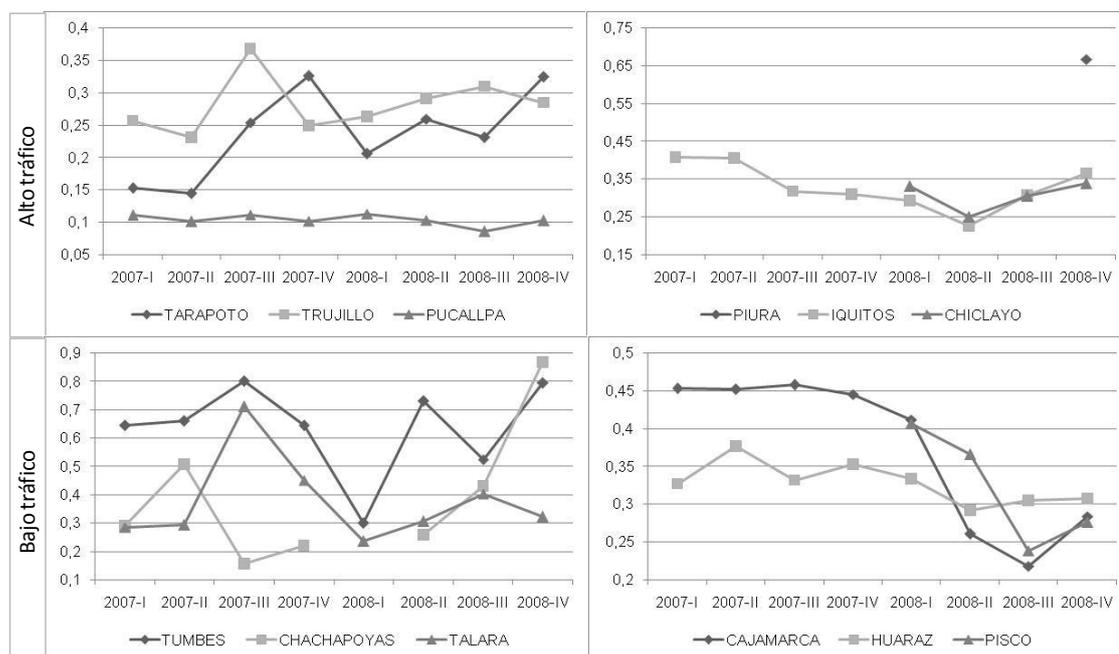
n.d.: No disponible.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

115. Asimismo, se observa poca variabilidad en los índices de concentración a lo largo de los 2 años de concesión de los Aeropuertos Regionales. Ello pareciera que es producto de la participación casi constante, en todos los aeropuertos, del mismo número de operadores que prestan exclusivamente el servicio de rampa; quienes son los que, en la mayoría de los casos, ostentan una mayor participación de mercado.

Gráfico N° 10 Evolución trimestral HHI



Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de regulación

116. A raíz de estas evidencias, no puede concluirse que la empresa Talma Menzies posee una posición de dominio en el mercado de servicio de rampa, ni mucho menos que éste es un mercado poco dinámico. Por otro lado, sí puede afirmarse que el servicio de rampa es prestado mayoritariamente por las propias aerolíneas.
117. Por último, puede mencionarse que el hecho que exista la posibilidad de la auto-provisión del servicio de rampa (hay aerolíneas/naves que se auto-proveen este servicio) limita cualquier probable poder de mercado de algunos operadores que prestan exclusivamente el servicio de rampa en la mayoría de los Aeropuertos Regionales. Asimismo, el alto porcentaje de aerolíneas/naves que se auto-proveen el servicio de rampa (67,6%) es un indicador de la existencia de una demanda por dicho servicio que puede ser satisfecha por los actuales y/o potenciales operadores de rampa (que presten exclusivamente este servicio). Es decir, el ingreso de nuevos operadores de rampa es factible.
118. Sin perjuicio de lo mencionado anteriormente, la regulación del acceso a la infraestructura aeroportuaria deberá continuar dada las condiciones de monopolio natural que ésta posee.

#### IV PAGOS EFECTUADOS AL CONCESIONARIO

119. Como puede apreciarse del Cuadro N° 26, hasta diciembre del año 2008, los pagos aprobados al Concesionario ascendieron a US\$ 18,8 millones, de los cuales únicamente US\$ 11,8 millones fueron aprobados durante el año 2008.

**Cuadro N° 26: Pagos por Cofinanciamiento Reconocidos a ADP (2007-2008)**

Concepto	Monto total (US\$) incluido IGV
Mantenimiento correctivos - Liquidaciones	1 019 984
Obras Rápido Impacto y equipamiento mínimo - Liquidaciones	5 395 234
Cofinanciamiento del PAMO	12 352 272
<b>Total cofinanciado</b>	<b>18 767 491</b>

Fuente: Gerencia de Supervisión.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

##### IV.1 Mantenimiento Correctivo

120. Como se observa del siguiente cuadro, el pago por Mantenimiento Correctivo se ha aprobado mediante 23 liquidaciones, cuyo importe total asciende a US\$ 1 millón. De ese monto, US\$ 902 mil fueron pagados durante el año 2008 mediante 17 liquidaciones.

**Cuadro N° 27: Pagos por Mantenimiento Correctivo a través de Liquidaciones**

Concepto	Fecha de autorización de pago	Monto total (US\$) incluido IGV
Primera a Sexta Liquidación	Ago 07 - Dic 07	117 591
Séptima liquidación	Ene-08	6 876
Octava liquidación	Ene-08	35 335
Novena liquidación	Ene-08	13 615
Décima liquidación	Abr-08	41 975
Décimo primera liquidación	Abr-08	97 206
Décimo segunda liquidación	May-08	23 709
Décimo tercera liquidación	May-08	32 403
Décimo cuarta liquidación	May-08	52 002
Décimo quinta liquidación	May-08	14 509
Décimo sexta liquidación	Jul-08	32 344
Décimo séptima liquidación	Ago-08	47 433
Décimo octava liquidación	Oct-08	286 211
Décimo novena liquidación	Dic-08	15 229
Vigésima liquidación	Nov-08	53 308
Vigésimo primera liquidación	Dic-08	12 851
Vigésimo quinta liquidación	Dic-08	53 531
Vigésimo sexta liquidación	Dic-08	83 857
<b>Total Mantenimiento Correctivo</b>		<b>1 019 984</b>

Nota: Las liquidaciones 22, 23 y 24 fueron presentadas en el año 2008; sin embargo, han sido observadas por el OSITRAN.

Fuente: Gerencia de Supervisión.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

121. Las seis primeras liquidaciones fueron autorizadas en el segundo semestre del 2007, hasta por un monto de US\$ 118 mil. Dichas liquidaciones fueron destinadas para el mantenimiento correctivo de las pistas de aterrizaje, máquinas de rayos X, fajas transportadoras de equipaje, las estaciones de salvamento y extinción de incendios en varios de los primeros nueve aeropuertos concesionados.
122. La séptima liquidación tuvo por objetivo cubrir los costos de la reparación de las máscaras de los equipos de respiración autónoma del aeropuerto de Iquitos, el pintado del hangar de vehículos de rescate del aeropuerto de Tumbes, el mantenimiento de la unidad E-ONE R24 y R25 del aeropuerto de Tarapoto, así como el suministro e instalación de la faja transportadora de equipaje y de la máquina de rayos X del mismo aeropuerto.
123. Con la octava liquidación se realizaron las siguientes obras: la señalización horizontal del lado aire del aeropuerto de Chachapoyas, mantenimiento y resane de las puertas de acceso al aeropuerto de Iquitos y la refacción del techo del bloque sanitario, almacenes y comisaría del aeropuerto de Tarapoto.
124. La novena liquidación comprendió el pago por los servicios de reparación de la máquina de rayos X del aeropuerto de Iquitos y de mantenimiento de las unidades de E-ONE R9 y R12 de los aeropuertos de Talara y Cajamarca.
125. La décima liquidación sirvió para pagar las siguientes labores: el mantenimiento de la unidad E-ONE 4x4 R23 y la reconstrucción de la zona VIP del aeropuerto de Pucallpa, el mantenimiento del vehículo SEI Dodge 300 Magnum 440 del aeropuerto de Chachapoyas, y la rehabilitación, mantenimiento y limpieza de la red de desagüe de los pozos sépticos del aeropuerto de Tumbes.
126. La décimo primera liquidación comprendió el pago por el mantenimiento correctivo de la unidad E-ONE R23 del aeropuerto de Pucallpa.
127. La décimo segunda liquidación sirvió para pagar las siguientes labores: la demolición de hangar del aeropuerto de Talara y, el mantenimiento correctivo de la vereda colapsada, la reparación general del techo, canaleta, cielo raso del primer y segundo piso, la cruz, barandas metálicas, la construcción del desagüe, reparación y cambios en el acceso del aeropuerto de Iquitos.
128. La décimo tercera y la décimo quinta liquidación fueron destinadas a cubrir los costos de bacheo de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Talara.
129. La décimo cuarta liquidación sirvió para pagar el servicio de inspección, diagnóstico, elaboración de planos y listado de repuestos para el mantenimiento correctivo integral de las fajas transportadoras de equipajes de varios aeropuertos.
130. La décimo sexta liquidación comprendió el pago de las siguientes labores: el mantenimiento correctivo integral del sistema de salida y carrusel de llegada de equipaje del aeropuerto de Pucallpa, la reparación y mantenimiento de un tanque de la planta de tratamiento de agua en el aeropuerto de Iquitos y, la renovación y mantenimiento de la electrobomba del aeropuerto de Chachapoyas.
131. La décimo séptima liquidación fue destinada al pago de las siguientes labores: el mantenimiento correctivo integral del sistema de salida y del carrusel de llegada de equipaje del aeropuerto de Tarapoto y la demolición de muro de adobe y colocación de refuerzo en el aeropuerto de Cajamarca.
132. La décimo octava liquidación permitió la pavimentación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves de los aeropuertos de Tumbes y Tarapoto, la construcción del muro de ladrillos y mantenimiento de fajas transportadoras del aeropuerto de Cajamarca, demolición de tanques de concreto en la franja de pista del aeropuerto de Iquitos, y el reemplazo de las llantas de las unidades SEI del aeropuerto de Pisco.

133. La décimo novena liquidación sirvió para cubrir los costos del mantenimiento de la infraestructura del incinerador del aeropuerto de Iquitos y al mejoramiento de piso entre el terminal y la plataforma de estacionamiento de aeronaves del aeropuerto de Talara.
134. La vigésima liquidación fue destinada a las labores de mantenimiento correctivo en los aeropuertos de Tarapoto y Pucallpa. De esta forma en ambos aeropuertos se llevaron a cabo obras en la sala VIP.
135. La vigésimo primera liquidación comprendió el mantenimiento correctivo integral al carrusel de llegada de equipaje de los aeropuertos de Tumbes y Chiclayo y, el mantenimiento correctivo a la máquina de rayos X de la sala de embarque del aeropuerto de Trujillo.
136. La vigésimo quinta liquidación fue destinada al mantenimiento de las unidades E-ONE R16 y R3 de los aeropuertos de Pisco y Chiclayo, respectivamente.
137. Finalmente, la vigésimo sexta liquidación fue destinada íntegramente al mantenimiento de la unidad de salvamento y extinción de incendios del aeropuerto de Pisco.

## IV.2 Obras de Rápido Impacto

138. En cuanto a las Obras de Rápido Impacto (ORIs), en el año 2008, la empresa concesionaria presentó obras correspondientes a la construcción de pórticos y pintado general de los terminales. Estas inversiones ascendieron a US\$ 4,3 millones (incluido IGV). Cabe precisar que, dicho monto fue íntegramente reconocido por OSITRAN y pagado por el Concedente mediante Liquidaciones.
139. Asimismo, se destaca que durante el año 2008, la empresa concesionaria terminó todas las obras de rápido impacto correspondientes a los primeros nueve aeropuertos entregados en posesión; encontrándose aún en ejecución las obras de rápido impacto en los otros tres aeropuertos adicionales.

**Cuadro N° 28: Pagos por ORIs y equipamiento mínimo a través de Liquidaciones**

Concepto	Fecha de autorización de pago	Monto total (US\$) incluido IGV
Primera liquidación ORIs y equipamiento mínimo	Oct-07	968 473
Segunda liquidación de ORIs y equipamiento mínimo	Feb-08	1 399 386
Tercera liquidación de ORIs y equipamiento mínimo	May-08	871 474
Cuarta liquidación de ORIs y equipamiento mínimo	Sep-08	941 335
Liquidación Fase I de Auditorías Ambientales (11 aeropuertos)	Nov-08	137 475
Quinta liquidación de ORIs y equipamiento mínimo	Dic-08	1 064 596
Liquidación Fase I de Auditorías Ambientales - aeropuerto Piura	Dic-08	12 496
<b>Total Obras Rápido Impacto y equipamiento mínimo</b>		<b>5 395 234</b>

Fuente: Gerencia de Supervisión.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

140. Por otro lado, de acuerdo a lo establecido en la Cláusula 12.2, la empresa concesionaria deberá realizar una Auditoría Ambiental para cada uno de los aeropuertos concesionados. En ese sentido, el Concedente mediante Oficio N° 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.

141. De esta forma, en noviembre del año 2008, el OSITRAN aprobó el pago de las Auditorías Ambientales – Fase I realizadas a 11 aeropuertos concesionados. El pago por la auditoría ambiental del aeropuerto de Piura fue aprobado en diciembre del año 2008, en vista que dicho aeropuerto había sido transferido recién en noviembre del año 2008.

### IV.3 Cofinanciamiento del PAMO

142. Por otro lado, el Concesionario ha recibido por concepto de Cofinanciamiento del PAMO US\$ 12,4 millones, de los cuales US\$ 6,4 fueron recibidos durante el año 2008 y correspondieron a los pagos del cuarto trimestre del año 2007, así como del primer, segundo y tercer trimestre del año 2008.

**Cuadro Nº 29: Pagos por Cofinanciamiento del PAMO**

Concepto	Fecha de autorización de pago	Monto total (US\$) incluido IGV
Cuarto trimestre 2006 - Tercer trimestre 2007	May 07 - Dic 07	5 923 556
Cuarto trimestre 2007	Ene-08	1 643 099
Primer trimestre 2008	Jul-08	260 292
Segundo trimestre 2008	Jul-08	2 323 281
Tercer trimestre 2008	Oct-08	2 202 044
<b>Cofinanciamiento del PAMO</b>		<b>12 352 272</b>

Fuente: Gerencia de Supervisión.  
Elaboración: Gerencia de Regulación.

143. Es necesario mencionar que los componentes calculados para la determinación del pago por Cofinanciamiento del PAMO de cada trimestre fueron establecidos mediante el criterio de  $PAMO_t > IR_t + INRB$ .

## V CONCLUSIONES

Del análisis del desempeño económico y financiero del primer grupo de aeropuertos de provincia del Perú en el año 2008, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1. Durante el año 2008, el tráfico de pasajeros para los doce aeropuertos concesionados presentó un importante crecimiento de 16,7%, respecto al año 2007. En particular, el aeropuerto de Chachapoyas registró el mayor crecimiento (239,0%). No obstante, la participación relativa de dicho aeropuerto no es significativa (0,08%). De otro lado, el aeropuerto de Trujillo presentó el segundo mejor resultado alcanzando una variación positiva de 29,8%.
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. En tal sentido, se determinó que el tráfico nacional de pasajeros representó el 99,9%, aproximadamente la totalidad del tráfico.
3. En el año 2008, el transporte de carga por los aeropuertos regionales bajo concesión mostraron un crecimiento importante de 29,6%, alcanzando a movilizar 23,9 miles de toneladas (5,5 miles de toneladas por encima de lo registrado en el año 2007). En relación a la carga movilizada por tipo de vuelo, el mayor tráfico lo registró los vuelos con embarque y/o desembarque nacional, los cuales poseen casi la totalidad de la carga movilizada (99,8%).
4. El número de operaciones durante el año 2008 alcanzó el número de 80,5 mil operaciones para los doce aeropuertos tomados en posesión por parte del Concesionario. Dicho resultado superó el número de operaciones registradas (55,1 mil) en el año 2007. Consecuentemente, se obtuvo un incremento del 46,0% en el número de operaciones.
5. Asimismo, con respecto al número de operaciones por tipo de vuelo, las operaciones de vuelos nacionales fueron las que registraron aproximadamente la totalidad del número de operaciones, alcanzando una concentración de 99,3% sobre el total de operaciones.
6. En cuanto a la estructura de los ingresos regulados, se puede afirmar que el principal componente de los ingresos regulados proviene del cobro por el uso del Terminal Aeroportuario (TUUA), el cual alcanzó a representar el 17,9%. Le siguen en importancia, el ingreso proveniente del servicio por Aterrizaje y despegue, y Asistencia en Rampa con participaciones relativas de 5,5% y 4,6%, respectivamente. Cabe mencionar, que los ingresos regulados representaron el 31,7% del total de ingresos que registró la Empresa Concesionaria en el 2008.
7. Durante el año 2008, la rentabilidad de la Empresa Concesionaria, medida con respecto al patrimonio y activos, fue de 42,6% y 5,5%, respectivamente. Con relación al nivel de liquidez, ADP presentó un ratio o razón de liquidez equivalente a 2,48. Este resultado, nos señala que la Empresa Concesionaria al término del ejercicio financiero pudo hacer frente a la totalidad de sus deudas de corto plazo.
8. El nivel de participación relativa del mercado del servicio de rampa se encuentra predominado por la auto-provisión del servicio de rampa por las mismas aerolíneas. De esta manera, el auto-servicio ostenta la mayor importancia con una participación de 67,6%. Le sigue en importancia la

- empresa Talma y luego la empresa Transber, con participaciones del 20,7% y 7,2%, respectivamente.
9. Los Índices de Dominancia a nivel de aeropuerto mostraron que no existe una empresa que posea un alto poder de mercado en el mercado de servicio de rampa en alguno de los aeropuertos. Si bien es cierto, muchas veces son las aerolíneas quienes se auto proveen el servicio de rampa, cierto es también que esta situación limita el poder de mercado de algún operador de rampa. No obstante, la regulación por el acceso a la infraestructura es indispensable, debido a la condición de monopolio natural que la caracteriza.
  10. Las tarifas que el Concesionario cobra son las establecidas en el Anexo 7 del Contrato de Concesión o aquellas establecidas por el OSITRAN, de ser el caso, siguiendo la normativa del RETA. Asimismo, el Contrato establece un ajuste anual para cada una de las tarifas reguladas y la revisión quinquenal de las mismas bajo la potestad del OSITRAN.
  11. El importe total por Mantenimiento Correctivo reconocido al Concesionario asciende a US \$ 1 019 984. Esta modalidad de cofinanciamiento permitió realizar actividades en mantenimiento de unidades de rayos X, 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.
  12. Asimismo, el Concesionario presentó obras correspondientes a la construcción de pórticos y pintado general de los terminales (Obras de Rápido Impacto). Estas inversiones fueron presentadas al OSITRAN y fueron reconocidas íntegramente. El monto ascendió a US\$ 5 395 234 (incluido IGV).
  13. Al término del año 2008, se ha efectuado el reconocimiento por Cofinanciamiento del IV trimestre del año 2007, así como de los tres (I, II y III) primeros trimestres del año 2008. El importe total reconocido ascendió a US\$.12 352 272.

## VI ANEXO 1

## Tarifas Reguladas en los Aeropuertos Concesionados de Provincia

Concepto	Unidad de cobro	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 4*
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	\$10.39	\$10.39	\$10.39	\$10.39
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	\$3.12	\$3.03	\$3.03	\$2.92

Concepto	PMD	Unidad de cobro	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 4*
Aterrizaje y despegue Internacional	Hasta 10 TM	Por operación	\$13.40	\$8.94	\$4.47	\$4.30
	Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	\$2.84	\$2.37	\$1.90	\$1.83
	Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	\$3.45	\$2.87	\$2.23	\$2.15
	Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	\$3.63	\$3.03	\$2.42	\$2.33
	Más de 106 TM	Por TM	\$3.72	\$3.09	\$2.48	\$2.39
Aterrizaje y despegue Nacional	Hasta 10 TM	Por operación	\$6.70	\$4.47	\$2.23	\$2.15
	Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	\$1.07	\$0.96	\$0.75	\$0.72
	Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	\$1.12	\$1.01	\$0.78	\$0.75
	Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	\$1.16	\$1.05	\$0.82	\$0.78
	Más de 106 TM	Por TM	\$1.19	\$1.07	\$0.84	\$0.81

Concepto	PMD	Unidad de cobro	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 4*
Estacionamiento Aeronaves Internacional	Hasta 10 TM	Por hora o fracción	\$0.31	\$0.21	\$0.10	\$0.10
	Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	\$0.07	\$0.06	\$0.04	\$0.04
	Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	\$0.08	\$0.07	\$0.05	\$0.05
	Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	\$0.08	\$0.07	\$0.06	\$0.05
	Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	\$0.09	\$0.07	\$0.06	\$0.06
Estacionamiento Aeronaves Nacional	Hasta 10 TM	Por hora o fracción	\$0.16	\$0.10	\$0.05	\$0.05
	Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	\$0.03	\$0.02	\$0.02	\$0.02
	Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	\$0.03	\$0.02	\$0.02	\$0.02
	Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	\$0.03	\$0.03	\$0.02	\$0.02
	Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	\$0.03	\$0.03	\$0.02	\$0.02

Servicio	PMD	Unidad de cobro	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 4*
Cargo de Acceso a la Rampa	Hasta 10 TM	Por operación	\$2.08	\$2.08	\$2.08	\$2.00
	Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	\$9.35	\$10.39	\$10.39	\$10.00
	Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	\$17.66	\$21.82	\$21.82	\$21.00
	Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	\$25.97	\$37.40	\$37.40	\$36.00
	Más de 106 TM	Por operación	\$41.56	\$64.42	\$64.42	\$62.00
Alquiler de áreas	Alquiler de áreas en plataforma en Tumbes	Por m2 por mes	-	-	\$0.80	-

Otros servicios	Unidad de cobro		Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 4*
Uso de instalaciones por carga aérea	Por kilo		\$0.01	\$0.01	\$0.01	\$0.01
Cargo por abastecimiento y almacenamiento de combustible	Por galón		\$0.02	\$0.05	\$0.02	\$0.02
Atención en Horas Extra	Por hora	Con pasajeros	\$85.20	\$0.02	-	-
		Sin pasajeros	\$82.08	-	-	-
Atención en Horas Extra en Trujillo	Por hora	Con pasajeros	-	\$85.20	-	-
		Sin pasajeros	-	\$82.08	-	-
Atención en Horas Extra en Tarapoto	Por hora	Con pasajeros	-	\$72.73	-	-
		Sin pasajeros	-	\$67.54	-	-
Atención en Horas Extra Lun-Sab	Por hora	Anta	-	-	\$19.74	-
		Chachapoyas	-	-	\$31.17	-
		Cajamarca	-	-	\$51.95	-
		Talara	-	-	\$51.95	-
		Tumbes	-	-	\$72.73	-
Atención en Horas Extra Domingo	Por hora	Anta	-	-	\$20.78	-
		Chachapoyas	-	-	\$41.56	-
		Cajamarca	-	-	\$67.54	-
		Talara	-	-	\$67.54	-
Atención en Horas Extra Lun-Sab	Por hora	Anta	-	-	\$16.62	-
		Chachapoyas	-	-	\$25.97	-
		Cajamarca	-	-	\$51.95	-
		Talara	-	-	\$51.95	-
		Tumbes	-	-	\$67.54	-
Atención en Horas Extra Domingo	Por hora	Anta	-	-	\$20.78	-
		Chachapoyas	-	-	\$34.29	-
		Cajamarca	-	-	\$67.54	-
		Talara	-	-	\$67.54	-