



INFORME DE DESEMPEÑO 2015

Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos





ÍNDICE DE CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO.....	3
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	6
II.1.	Composición accionaria del Concesionario.....	6
II.2.	Principales características de la Concesión.....	6
II.3.	Principales activos.....	7
II.4.	ÁREA DE INFLUENCIA.....	8
II.5.	HECHOS DE IMPORTANCIA.....	9
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	10
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	11
IV.1.	Principales clientes.....	11
IV.2.	Movimiento aeroportuario.....	11
IV.3.	Tráfico de pasajeros.....	11
IV.4.	Tráfico de carga.....	14
IV.5.	Tráfico de aeronaves.....	15
IV.6.	Servicios no aeroportuarios.....	17
V.	ESQUEMA TARIFARIO.....	18
VI.	DESEMPEÑO OPERATIVO.....	20
VI.1.	Desempeño comercial.....	20
VI.2.	Niveles de servicio.....	21
VI.3.	Reclamos.....	22
VII.	INVERSIONES COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO.....	23
VII.1.	Inversiones.....	23
VII.2.	Cofinanciamiento y pagos al Estado.....	24
VIII.	SITUACIÓN FINANCIERA DE AAP.....	25
VIII.1.	Ingresos obtenidos.....	25
VIII.2.	Estados Financieros.....	27
a)	<i>Estado de Resultados Integrales</i>	27
b)	<i>Estado de Situación Financiera</i>	27
VIII.3.	Ratios Financieros.....	28
IX.	CONCLUSIONES.....	29
	ANEXOS.....	32
	ANEXO 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO.....	33
	ANEXO 2 FICHA DE CONTRATO.....	34
	ANEXO 3 RESUMEN ESTADÍSTICO.....	39



CUADROS

Cuadro N° 1 CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS CONCESIONADOS A AAP, 2015	7
Cuadro N° 2 CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS CONCESIONADOS A AAP, 2015	8
Cuadro N° 3 SERVICIO AEROPORTUARIO POR TIPO DE REGULACIÓN	10
Cuadro N° 4 TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS, 2015	11
Cuadro N° 5 VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS SEGÚN TIPO DE VUELO Y POR AEROPUERTO, 2014-2015 (en toneladas)	13
Cuadro N° 6 VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO, 2014-2015	15
Cuadro N° 7 VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE AERONAVES POR AEROPUERTO, SEGÚN TIPO DE VUELO	17
Cuadro N° 8 PRINCIPALES CLIENTES DEL RUBRO ALQUILER DE LOCALES COMERCIALES, SEGÚN AEROPUERTO	17
Cuadro N° 9 TARIFAS MÁXIMAS EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA, 2015	19
Cuadro N° 10 TARIFA POR HORA EXTRA 2015	20
Cuadro N° 11 EVALUACIÓN DE CUMPLIMIENTO DE LOS NIVELES DE SERVICIO, 2015	22
Cuadro N° 12 RECLAMOS PRESENTADOS Y RESUELTOS 2015	23
Cuadro N° 13 COMPOSICIÓN DE LOS INGRESOS OPERATIVOS DE AAP, 2014 – 2015	26
Cuadro N° 14 ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRALES DE AAP, 2014 – 2015	27
Cuadro N° 15 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE AAP, 2014 – 2015	28
Cuadro N° 16 RATIOS FINANCIEROS DE AAP, 2014 – 2015	29

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS 2011-2015 .	12
Gráfico N° 2 DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR	13
Gráfico N° 3 TRÁFICO DE CARGA EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS	14
Gráfico N° 4 DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO, 2015	15
Gráfico N° 5 TRÁFICO DE AERONAVES EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA	16
Gráfico N° 6 DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE AERONAVES POR AEROPUERTO, 2015	16
Gráfico N° 7 INDICADORES COMERCIALES DE AAP, 2014-2015	20
Gráfico N° 8 INVERSIONES RECONOCIDAS POR OSITRAN, 2011-2015	24
Gráfico N° 9 APOORTE POR REGULACIÓN, 2011- 2015	25

INFORME DE DESEMPEÑO 2015

SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



I. Resumen Ejecutivo

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño, a diciembre de 2015 de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, así como del consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

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

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN – Al 31.12.2015	
Concesionario	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Andino Investment Holding S.A.C.:50% Corporación América S.A.:50%
Tipo de Concesión	Asociación Público-Privada Cofinanciada
Factor de competencia	Menor pago por cofinanciamiento
PAMO requerido*	USD 3,885 millones
Inversión comprometida**	USD 79,249 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2015	USD 62,46 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	5 de enero de 2011
Vigencia de la Concesión	25 años
Adendas	3

(*) No incluye Aeropuerto de Andahuaylas.

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

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



En 2015, AAP movilizó un total de 2,73 millones de pasajeros, lo cual significó un crecimiento de 12,3% respecto del año 2014, manteniéndose por quinto año consecutivo la tendencia creciente en el número de pasajeros atendidos. Como en años anteriores, prácticamente la totalidad del tráfico de pasajeros correspondió a vuelos nacionales (99,9%). Por otro lado, AAP transportó un volumen de carga ascendente a 5,23 mil toneladas, volumen ligeramente inferior (3,6%) al registrado en 2014. Adicionalmente, en el 2015 se registraron 29,4 mil movimientos de aeronaves, cifra superior en 2,8% a la registrada el año anterior, siendo los vuelos nacionales los que concentraron más del 99,2% de dichas operaciones.

Con relación a la estructura del tráfico por aeropuerto, el terminal de Arequipa fue el que tuvo la mayor contribución a la actividad del Concesionario, al concentrar el 55% del tráfico de pasajeros, el 47% del tráfico de carga y el 49% del tráfico de aeronaves. En contraste, los aeropuertos con menor contribución relativa, en el caso de tráfico de pasajeros y carga, fueron el aeropuerto de Ayacucho, con solo 5% y 1% del total respectivamente, mientras que, en el caso del movimiento de aeronaves fue el aeropuerto de Puerto Maldonado, al atender el 11% del tráfico de naves.

La prestación de los servicios aeroportuarios se encuentra sujeta a regulación tarifaria, y en el 2015, conforme estaba establecido en el Contrato de Concesión, la entidad prestadora pudo actualizar sus tarifas por inflación, ubicándose al mismo nivel de las tarifas establecidas en el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales.

Los ingresos operativos de AAP durante el 2015 alcanzaron los S/. 38,5 millones, de los cuales el 74,2% procedieron de ingresos por la prestación de servicios regulados. La principal fuente de recaudación corresponde al rubro Tarifa Única por Uso de Aeropuertos (TUUA), la cual representó el 47,6% del total de ingresos operativos, seguida por la de Aterrizaje y Despegue, con 15,2%. Asimismo, cabe resaltar que dentro de los servicios no regulados el rubro *alquiler de locales comerciales* también ha constituido una importante fuente de ingresos para la empresa, logrando contribuir con el 14,6% de la recaudación total este último año.

Los estados financieros auditados de AAP correspondientes al ejercicio 2015 muestran que dicha empresa obtuvo resultados positivos a nivel de utilidad operativa y de utilidad neta, alcanzando esta última los S/. 7,3 millones, logrando superar la situación de pérdidas financieras en que se encontraba la empresa los años previos. Sin embargo, cabe precisar que dichos resultados se explican por el ingreso extraordinario de S/ 14 millones derivado de la ejecución de una penalidad a la empresa que tiene a su cargo los trabajos de construcción en los aeropuertos.

Dichos resultados obtenidos en 2015 permitieron a la empresa una mejoría general de su situación financiera reflejada en sus ratios financieros. Así, en 2015 AAP obtuvo los ratios de rentabilidad más altos registrados desde el inicio de la Concesión, ubicándose en 49% el margen operativo y en 43% el ROE, reflejando el margen que viene obteniendo el Concesionario en la operación de la infraestructura aeroportuaria, en relación con la inversión. El ratio de liquidez clásico (0,96) también evidencia que la empresa se encuentra en una mejor posición para afrontar sus compromisos de corto plazo. Finalmente, los indicadores de solvencia evidencian una reducción en el nivel de apalancamiento, pues el ratio *pasivo/patrimonio* pasó de 9,93 a 6,7 indicando que en 2015 se redujo la dependencia de fuentes de financiamiento externas.



Finalmente, en el año 2015 los ingresos regulados obtenidos por AAP (S/. 28,6 millones) excedieron largamente el umbral considerado como PAMO (S/13 millones), por lo que, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el Concesionario entregó de S/. 8 millones al Estado Peruano por este concepto. Asimismo, AAP transfirió a favor de OSITRAN por concepto de aporte por regulación un total de S/. 498,3 miles.

INFORME DE DESEMPEÑO 2015

SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



II. Aspectos generales de la Concesión

II.1. Composición accionaria del Concesionario

1. El 5 de enero de 2011, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano, y el consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o AAP) celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, conservación y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia (en adelante, el Contrato de Concesión).
2. La empresa concesionaria es una sociedad anónima constituida en el Perú el 22 de noviembre de 2010 que se dedica a la explotación de los derechos que el otorga el Contrato de Concesión, se trata de un negocio conjunto que tiene como inversionistas al holding peruano Andino Investment Holding S.A.A. y a la Corporación América S.A. ubicada en Argentina, ambas con la misma participación en el capital social:

• Andino Investment Holding S.A.A.	50,0%
• Corporación América S.A.	50,0%

II.2. Principales características de la Concesión

3. Los principales aspectos contemplados en el Contrato de Concesión están referidos a la metodología de cofinanciamiento, las garantías a favor de cada una de las partes, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados y los estándares de servicio. A diciembre de 2015, se han suscrito tres adendas al Contrato.
4. La Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos es una Asociación Público-Privada cofinanciada por el Estado Peruano. Mediante este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario por los siguientes conceptos: Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), Pago por Obras (PAO) y Pago por Obras Obligatorias (PPO)¹. El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente informe.
5. Respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 79,2 millones. Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprende los tres primeros años de la concesión y un período remanente, que comprende desde el cuarto año hasta el fin de la concesión. Durante el Periodo Inicial se deben ejecutar las obras de rápido impacto y equipamiento mínimo, obras de seguridad y actividades de mantenimiento periódico, que se encuentran detalladas en el Anexo 25 del Contrato de Concesión. Durante el Periodo Remanente, se ejecutarán las obras de equipamiento y actividades de mantenimiento

¹ Cabe señalar que, el factor de competencia para la adjudicación del Segundo Grupo de Aeropuertos fue el menor pago por cofinanciamiento.



periódico, definidas en los Planes Maestro, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto, los cuales serán aprobados por el Concedente, previa opinión del Regulador.

6. El Concesionario cobrará las tarifas y cargos de acceso definidos en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, los cuales no podían ser modificados hasta el tercer año de la Concesión, fecha a partir de la cual los montos a cobrar son aquellos que cobra el Concesionario del Primer Grupo de Aeropuertos. De igual forma, a partir del quinto año el Concesionario puede actualizar las tarifas por IPC (Índice de Precios al Consumidor de Lima) y CPI (Índice de Precios al Consumidor en Estados Unidos).
7. De este modo, las tarifas que se deberán cobrar en cada terminal del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias dependerá de la categoría en la que éstos sean clasificados, las mismas que se establecen en función al tráfico de pasajeros registrado en año anterior, así las categorías que les correspondieron en el 2015 se muestran en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1 CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS CONCESIONADOS A AAP, 2015			
GRUPO I (> 500 mil)	GRUPO II (250 - 500 mil)	GRUPO III (100 - 250 mil)	GRUPO IV (< 100 mil)
Arequipa	Juliaca Tacna	Puerto Maldonado	Ayacucho

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

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

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

Donde:

T : Tarifa

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

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

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

II.3. Principales activos

10. El objeto de la concesión es el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación, por un plazo de 25 años, de 6 aeropuertos ubicados en las provincias del Sur del Perú, los cuales se muestran a continuación:



Cuadro N° 2
CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS CONCESIONADOS A AAP, 2015

Aeropuerto	Ciudad	Departamento	Categoría
1 Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa	Arequipa	Internacional
2 CNEL. FAP Alfredo Mendivil	Ayacucho	Ayacucho	Nacional
3 Inca Manco Capac	Juliaca	Puno	Internacional
4 Padre Aldamiz	Puerto Maldonado	Madre de Dios	Internacional
5 CNEL. FAP Carlos Ciriani Santa Rosa	Tacna	Tacna	Internacional
6 Andahuaylas ¹	Andahuaylas	Apurímac	Nacional

1/. Este aeropuerto aún no ha sido entregado al Concesionario.

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

11. Cabe señalar que el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años contados a partir de que CORPAC le haya transferido dicho aeropuerto debidamente saneado². Vencido dicho plazo, de no ser entregado, será excluido de la Concesión, sin responsabilidad alguna del Concedente o derecho alguno del Concesionario para formular reclamaciones sobre el particular.

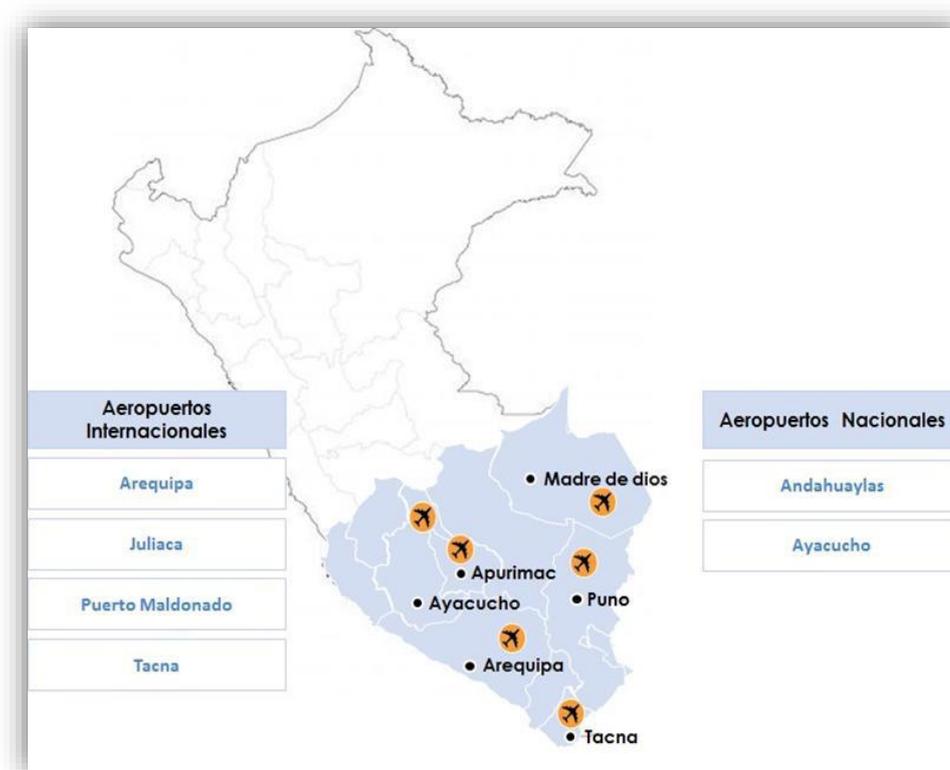
II.4. Área de influencia

12. Conforme a lo señalado en el acápite anterior la Concesión está conformada por 5 aeropuertos ubicados en las provincias del sur del Perú y el aeropuerto de Andahuaylas, aunque aún no ha sido entregado al Concesionario se prevé que pase a formar parte de la Concesión en el futuro. De este modo, la infraestructura aeroportuaria a cargo de AAP conecta las provincias del sur del Perú con la capital de la República, que es la puerta de ingreso y salida al Perú por vía aérea (ver Ilustración N° 1).
13. Cabe indicar que si bien 4 aeropuertos de la Concesión ostentan la categoría de aeropuertos internacionales, conforme se desarrollará en acápites posteriores, el tráfico internacional en la red de aeropuertos de AAP, ha sido poco significativo.

² Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.



Ilustración 1
Mapa del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia



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

II.5. Hechos de importancia

14. EL 24 de marzo de 2015, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 016-2015-CD-OSITRAN, el regulador aprobó la tarifa máxima del "Servicio de Embarque y Desembarque de Pasajeros mediante Puentes de Embarque" en el Aeropuerto de Arequipa. La Tarifa Máxima establecida asciende a USD 34,48 por los primeros 45 minutos y USD 11,49 por cada 15 minutos adicionales y fue estimada de forma que le permita al Concesionario recuperar los costos medios incrementales en los que incurre por la provisión del servicio y contiene además un esquema de incentivos con la finalidad de promover la prestación de los servicios con altos niveles de eficiencia y calidad. Asimismo, se ha previsto que dicha tarifa será reajustada el primero de abril de cada año (tanto en función de la inflación, como en función de las variaciones en la calidad de los servicios) y que cada tres años será objeto de una revisión tarifaria, en el marco de la cual se estimará el valor de la tarifa básica, las transferencias por eficiencia y por calidad.
15. Asimismo, el 10 de junio de 2015, mediante Resolución del Consejo Directivo N° 032-2015-CD-OSITRAN, se precisó que para efectos del cobro de las tarifas de puentes de embarque, el tiempo de uso será medido desde la puesta de la calza hasta el retiro de la misma.
16. El 19 de junio de 2015, previa opinión favorable del Regulador, se suscribió la tercera Adenda al Contrato de Concesión, mediante la cual se modificaron los requisitos mínimos contenidos en el Anexo 22 de dicho Contrato, referido a los requisitos mínimos



que debe cumplir el Personal Clave. Dicha modificación resultaba necesaria en atención a que tales requisitos han quedado desfasados y dificultan el cumplimiento y la operatividad del Contrato de Concesión. Así, la modificación acordada entre ADP y el MTC resulta conveniente a fin de garantizar la oferta de personal, su adecuada capacitación y aclarar la forma de calificación que este personal debe tener para su contratación.

III. Oferta de servicios prestados en la infraestructura

17. Como parte de la explotación de la infraestructura, directamente o por otros agentes económicos (intermediarios), los servicios prestados en los distintos aeropuertos que forman parte de la Concesión, pueden clasificarse en dos categorías: servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
18. Los servicios aeroportuarios constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga. En su mayoría, estos se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso debido a que son actividades derivadas de la explotación de la infraestructura aeroportuaria cuya prestación no se realiza en condiciones de competencia (efectiva o potencial). El siguiente cuadro muestra los servicios aeroportuarios que se prestan en los terminales del Segundo Grupo de Aeropuertos, así como el tipo de regulación que le corresponde a cada uno.

Cuadro N° 3 SERVICIO AEROPORTUARIO POR TIPO DE REGULACIÓN	
SERVICIO	TIPO DE REGULACIÓN
Uso del terminal aeroportuario	Regulación tarifaria
Aterrizaje y despegue	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	Regulación tarifaria
Puentes de embarque (mangas)	Regulación tarifaria
Movimiento de carga	Regulación tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves	Regulación por acceso
Servicio de rampa	Regulación por acceso
Uso de counters	Regulación por acceso
Oficinas operativas	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves	Regulación por acceso

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

19. Por su parte, los servicios no aeroportuarios son aquellos que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria. Las tarifas cobradas por la prestación de estos servicios son fijadas libremente por la empresa concesionaria. Entre estos se tiene:
 - Uso de playa de estacionamiento vehicular,
 - Alquiler de locales comerciales
 - Publicidad dentro de los aeropuertos



IV. Demanda de los servicios prestados

IV.1. Principales clientes

20. Como parte de lo establecido en el Contrato de concesión, el Concesionario se encarga de mantener la operatividad de aeroportuaria, así como de prestar los servicios aeroportuarios a los usuarios, quienes están representados por los pasajeros y sus acompañantes (al momento de usar las instalaciones del aeropuerto), las aerolíneas (de vuelos comerciales y de carga) y los operadores aeroportuarios.
21. En el caso de los servicios aeroportuarios corresponde al Concesionario brindar a las aerolíneas facilidades y servicios con altos estándares para que puedan desarrollar sus operaciones. Los operadores aéreos o aerolíneas que han operado en la red de aeropuertos que componen el Segundo Grupo de Aeropuertos de provincia durante el 2015 son los siguientes:
- Lan Peru
 - LCPeru
 - Peruvian Airlines
 - StarPeru
 - Avianca
 - Amazonas

IV.2. Movimiento aeroportuario

22. El Segundo Grupo de Aeropuertos muestra una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional, concentrando en el 2015, el 8,6%, 13,6% y 9,4% del total de operaciones nacionales, número de pasajeros y volumen de carga, respectivamente. Por su parte, en el ámbito de vuelos internacionales, los aeropuertos operados por AAP prácticamente no han participado en el tráfico de aeronaves, carga y pasajeros.

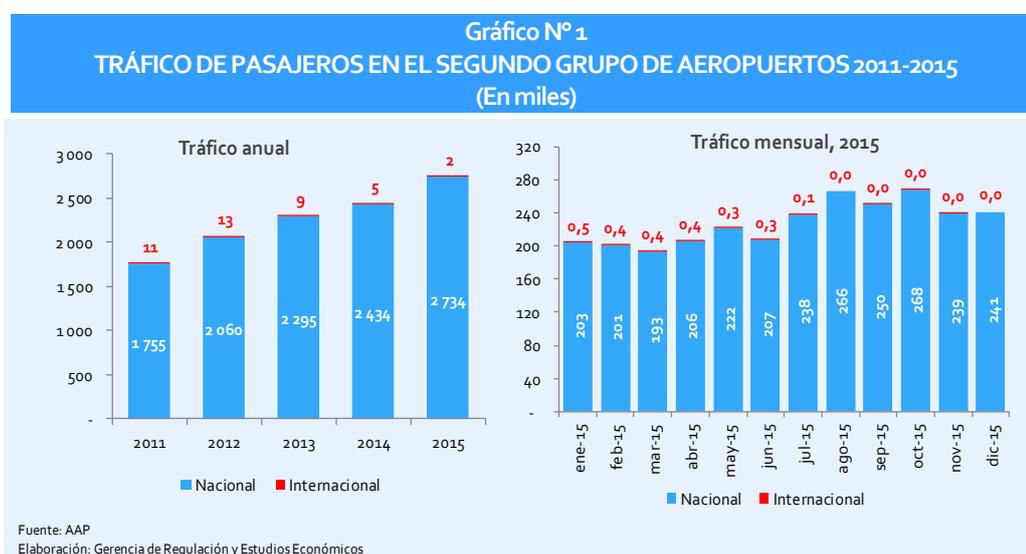
Cuadro N° 4 TRÁFICO EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS, 2015						
	OPERACIONES		PASAJEROS*		CARGA	
	Cantidad	Participación	Cantidad	Participación	Toneladas	Participación
Vuelos Nacionales						
AAP	29 430	8,6%	2 736 577	13,6%	5 235	9,4%
Red Aeroportuaria	340 600	100,0%	20 130 646	100,0%	55 596	100,0%
Vuelos Internacionales						
AAP	245	0,4%	2 459	0,0%	0,00	0,0%
Red Aeroportuaria	69 363	100,0%	6 286 722	100,0%	271 717	100,0%

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

IV.3. Tráfico de pasajeros



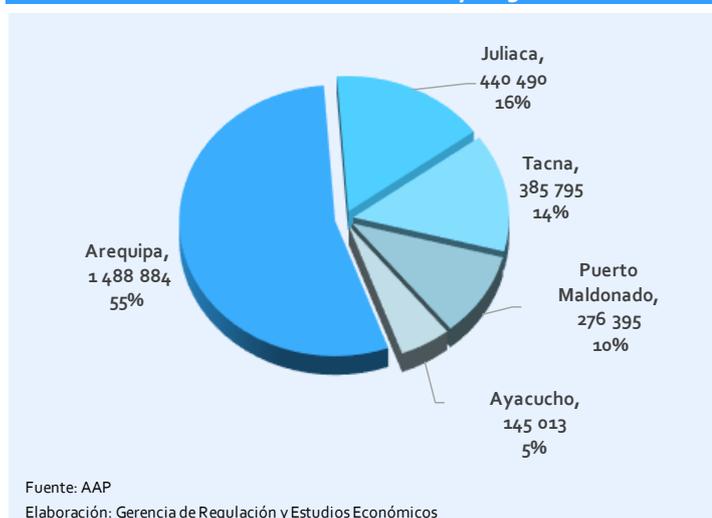
23. En 2015, el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias atendió un total de 2,73 millones de pasajeros, lo que representó un crecimiento de 12,2% con respecto al año anterior, manteniendo así el crecimiento anual registrado desde el inicio de la Concesión. Dicho crecimiento se explica por el mayor número de pasajeros atendidos en el ámbito de vuelos nacionales; en efecto, el último año se logró movilizar un 12,3% de pasajeros adicionales a los atendidos el año anterior. Por el contrario, en cuanto al tráfico internacional, el número de pasajeros continuó reduciéndose, registrando en 2015 una reducción de 55% con relación a 2014.
24. En línea con lo anterior, durante 2015 la red de aeropuertos de AAP atendió principalmente a pasajeros de vuelos nacionales, movilizandando un total de 2 734 118 pasajeros, los cuales representaron el 99,1% de pasajeros de AAP, mientras que, los 2 459 pasajeros internacionales representaron solo el 0,1 % restante.



25. Asimismo, a lo largo del 2015 se observó que el mayor tráfico de pasajeros nacionales se produjo en el segundo semestre, en particular, en el mes de agosto (lo cual coincide con el periodo de descanso vacacional de las entidades educativas a nivel nacional), seguido de los meses de septiembre y octubre.
26. Por su parte, con relación a la distribución del flujo de pasajeros entre los cinco aeropuertos administrados por AAP, en el gráfico a continuación se observa que en 2015, el aeropuerto de Arequipa concentró más de la mitad del tráfico de pasajeros (55%) al movilizar 1,49 millones de pasajeros. Le siguen en importancia, los aeropuertos de Juliaca y Tacna, los cuales registraron 16% y 14%, del total de pasajeros movilizadados por AAP, respectivamente. En tanto, el aeropuerto de Ayacucho, por ser el más pequeño de la red movilizó únicamente el 5% del tráfico total registrado por AAP, es decir, 145 mil pasajeros.



Gráfico N° 2
DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR
AEROPUERTO DE AAP, 2015



27. En cuanto a la variación del tráfico de pasajeros nacionales por aeropuerto, en 2015 todos los aeropuertos operados por AAP registraron un mayor flujo de pasajeros que el año anterior, siendo el de Ayacucho el que registró la mayor tasa de crecimiento (64%), aunque, como se mencionó anteriormente, es el aeropuerto con menor tráfico de pasajeros de la red (145 mil pasajeros), asimismo, en el 2015, el aeropuerto de Juliaca presentó un importante crecimiento del orden de 17,4% lo que significó un incremento de 65,5 mil pasajeros adicionales a los movilizados el año anterior.
28. Por otro lado, a nivel de vuelos internacionales, si bien en 2015 el aeropuerto de Arequipa concentró más del 94% del total de este tipo de pasajeros, éste se redujo 56% con relación a 2014. Debe destacarse el crecimiento del número de pasajeros internacionales registrado en el Aeropuerto de Juliaca, al prácticamente triplicar el número de pasajeros internacionales movilizadas el año anterior.

Cuadro N° 5
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS SEGÚN TIPO DE VUELO Y POR
AEROPUERTO, 2014-2015

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2015	2014	Variación	2015	2014	Variación
Arequipa	1 486 569	1 354 074	9,8%	2 315	5 367	-56,9%
Ayacucho	145 013	88 409	64,0%	0	-	
Juliaca	440 389	375 016	17,4%	101	34	197,1%
Puerto Maldonado	276 379	271 219	1,9%	16	22	-27,3%
Tacna	385 768	345 766	11,6%	27	10	170%
Total	2 734 118	2 434 484	12,3%	2 459	5 433	-55%

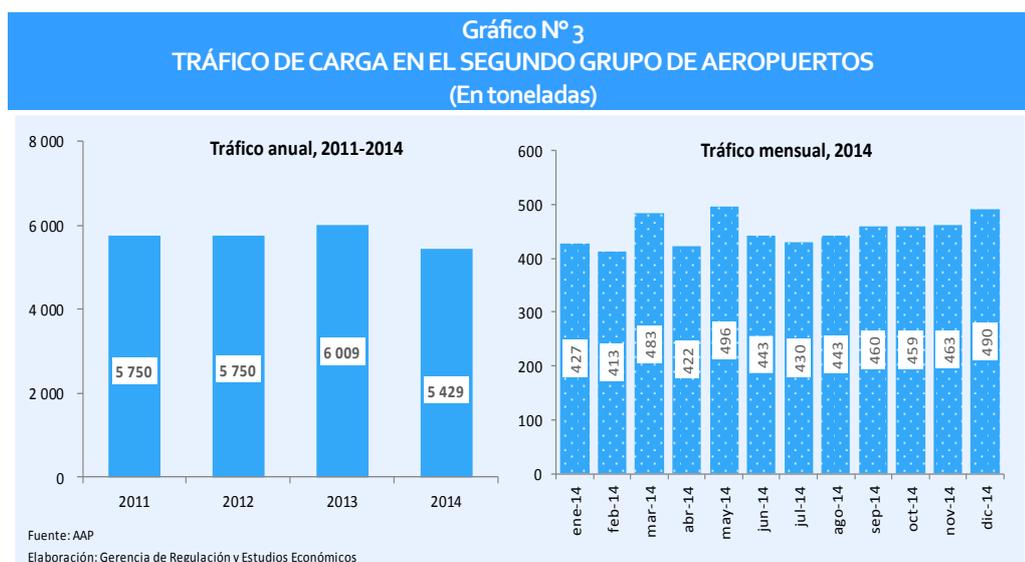
Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



IV.4. Tráfico de carga

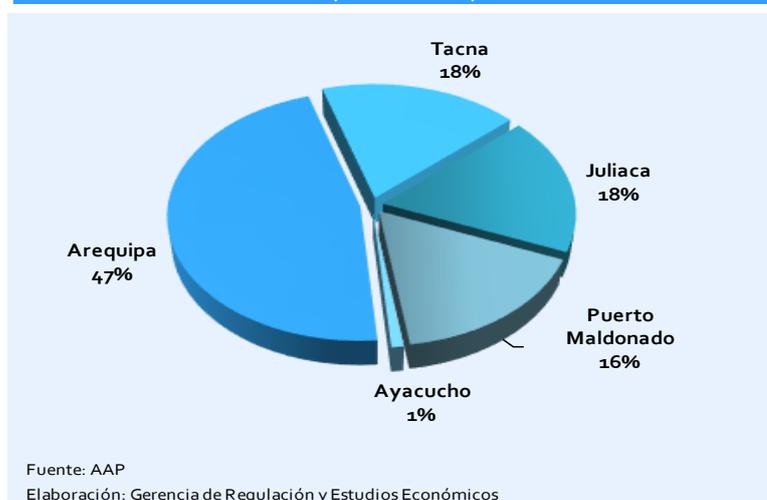
29. Durante 2015, los aeropuertos operados por AAP movilizaron un total de 5 235 toneladas en sus vuelos nacionales, dicho volumen es el más bajo registrado desde el inicio de sus operaciones y representa una disminución de 3,6% con relación al volumen registrado el 2014, siendo incluso menor al registrado en el primer año de concesión. El tráfico de carga mensual se mantuvo entre las 400 y 500 toneladas a lo largo del año, siendo marzo el mes en el que se movilizó el mayor volumen de carga. En cuanto a la carga internacional, en el 2015 no se ha registrado movimiento de este tipo de carga en los aeropuertos concesionados a AAP).



30. Al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Arequipa concentró el mayor volumen de carga movilizada durante 2015 con 2 242 toneladas (4,7% del total), seguido por los aeropuertos de Juliaca y Tacna, ambos terminales con el 18% del volumen de carga de toda la red de aeropuertos de APP. Cabe precisar que de acuerdo a la información estadística reportada por la empresa el tipo de operación que predomina en todos los aeropuertos corresponden a la entrada de carga. En efecto, el 67%, 99%, 69%, 87% y 71 del flujo de carga en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna corresponde a dicha operación.



Gráfico N° 4
DISTRIBUCIÓN DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO, 2015
(En toneladas)



31. En cuanto a la variación anual del tráfico de carga nacional, se observa que en el 2015 todos los aeropuertos operados por AAP, a excepción del terminal de Arequipa, registraron tasas de decrecimiento en relación con el año anterior, oscilando dichas tasas entre -3,9% y -50,3%. Es importante notar que en el año 2015 no se ha movilizado carga internacional en ninguno de los aeropuertos administrados por AAP.

Cuadro N° 6
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO, 2014-2015
(En toneladas)

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2015	2014	Variación	2015	2014	Variación
Arequipa	2 442	2 356	3,6%	-	0,12	
Ayacucho	50	102	-50,3%	-	-	
Juliaca	948	987	-3,9%	-	-	
Puerto Maldonado	861	975	-11,8%	-	-	
Tacna	934	1 009	-7,5%	-	-	
Total	5 235	5 429	-3,6%	-	0,12	-100%

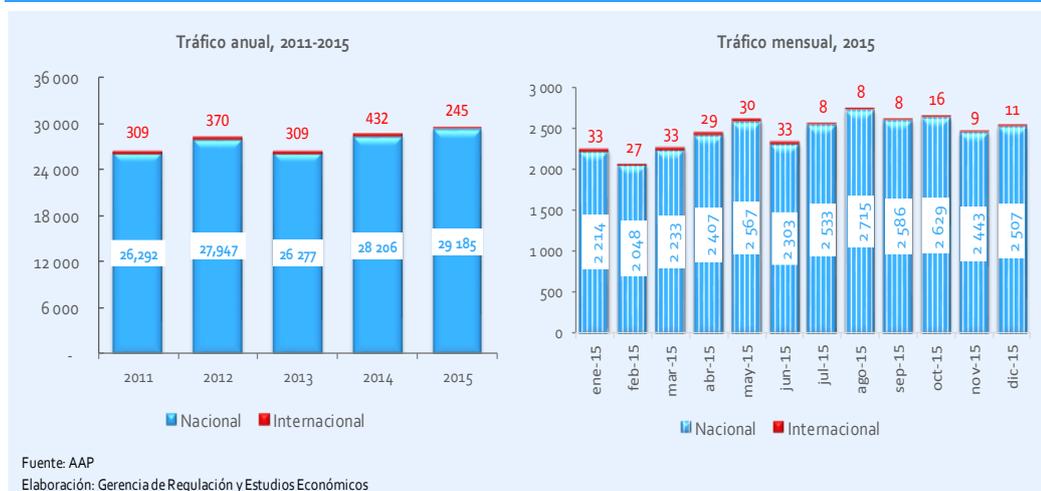
Fuente: AAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.5. Tráfico de aeronaves

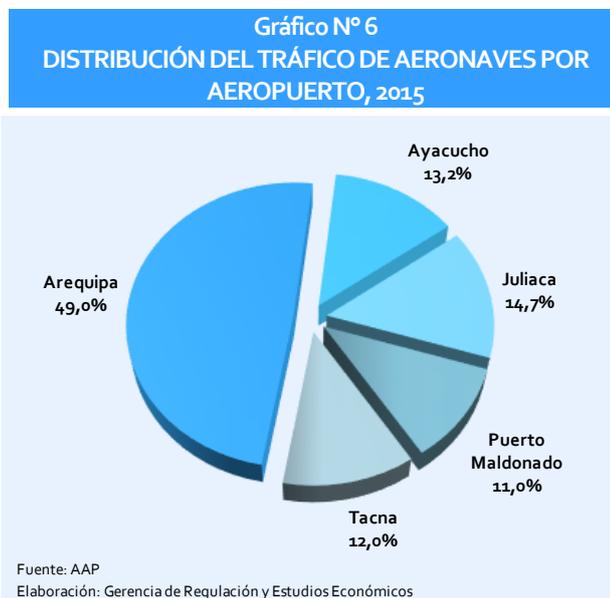
32. En 2015, AAP registró un total de 29 430 movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue, lo cual reflejó un ligero crecimiento de 2,8% con respecto al año anterior. De este tráfico total de aeronaves, los movimientos nacionales concentraron el 99,2%. Por su parte, al analizar el tráfico mensual se aprecia que agosto fue el mes con mayor número de operaciones nacionales; mientras que, en febrero se registró el menor número de operaciones nacionales con 2 048 operaciones. Por su parte, en lo referido a operaciones internacionales, el menor número de operaciones se produjo entre julio y septiembre, mientras que el número más alto de operaciones se registró en los meses de enero, marzo y junio.



Gráfico N° 5
TRÁFICO DE AERONAVES EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



33. Respecto a la contribución de cada aeropuerto en el tráfico de naves del 2015, en el siguiente gráfico se aprecia que el terminal de Arequipa concentró casi la mitad del tráfico total (49,2%), seguido por el terminal de Juliaca con un 14,3%. Cabe señalar que, el aeropuerto de Ayacucho registró el 13,2% del total de movimientos de naves, aun cuando su representatividad en el tráfico de pasajeros y de carga es bastante inferior. Ello refleja la menor capacidad de las naves que operan en este aeropuerto, en comparación con los demás terminales³.



34. En cuanto a la variación anual del tráfico por cada aeropuerto, si bien el aeropuerto de Arequipa es el que concentra el mayor número de operaciones nacionales, en 2015 éste terminal ha registrado una tasa de crecimiento muy pequeña (1,7%) en relación con el movimiento de aeronaves atendido en 2014, mientras que, el aeropuerto que registró el

³ En el aeropuerto de Ayacucho solo opera una línea aérea, LC Perú, la que emplea para atender ese destino principalmente una aeronave pequeña con una capacidad máxima de 76 pasajeros (Bombardier Dash 8 Q – 400).



mayor crecimiento en el tráfico de aeronaves fue el aeropuerto de Ayacucho. Asimismo, en 2015, el número de aeronaves correspondientes a vuelos internacionales en el aeropuerto de Arequipa se contrajo 49,9% con relación a 2014; por el contrario, en el aeropuerto de Tacna este tipo de tráfico de aeronaves se incrementó 16,7% en comparación con 2014.

Cuadro N° 7
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE AERONAVES POR AEROPUERTO, SEGÚN TIPO DE VUELO

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2015	2014	Variación	2015	2014	Variación
Arequipa	14 254	14 009	1,7%	181	361	-49,9%
Ayacucho	3 887	3 306	17,6%	0	0	
Juliaca	4 318	4 095	5,4%	11	12	-8%
Puerto Maldonado	3 237	3 212	0,8%	4	17	-76%
Tacna	3 489	3 584	-2,7%	49	42	16,7%
Total	29 185	28 206	3,5%	245	432	-43,3%

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.6. Servicios no aeroportuarios

Como se señaló anteriormente, AAP ofrece en sus instalaciones una serie de servicios adicionales que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria, tales como, playa de estacionamiento de vehículos, locales comerciales (retail), publicidad, entre otros. Así, a continuación se presenta la lista de los principales clientes de AAP del rubro alquiler de locales comerciales, el cual es la fuente más importante de ingresos no regulados de AAP (representó el 57% en 2015).

Cuadro N° 8
PRINCIPALES CLIENTES DEL RUBRO ALQUILER DE LOCALES COMERCIALES, SEGÚN AEROPUERTO

Arequipa	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
Travel Zone	Sol Alpaca Michell	Cafeteria Altomayo	Minimarket Altomayo
Drugstore	La Iberica	1Break	Cafeteria Altomayo
Resto Bar Jiron Peru	Anntarah	Rainforest	DPG Duty Free
Cafeteria Altomayo	Cafe Altomayo	Sol Alpaca Michell	
Carrito Deli Express	1 Break		
Radio Shack	Pure Alpaca		
La iberica			Ayacucho
Anntarah			Cafe Altomayo
Cafe Britt Shop Arequipa			Deli Express
Kuna			
4D			

Fuente: Aeropuertos Andinos del Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



V. Esquema tarifario

35. Conforme a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que sean establecidas por OSITRAN, de conformidad con el Reglamento de Tarifas - RETA. Las tarifas estipuladas no han sido modificadas hasta el final del tercer año de la concesión.
36. A partir del inicio del cuarto año, el Concesionario actualizó sus tarifas, al nivel que estaba vigente para la sociedad concesionaria del Primer Grupo de Aeropuertos (en este caso, Aeropuertos del Perú – ADP) en las respectivas categorías de aeropuertos.
37. El Contrato de Concesión dispone que para el quinto año de operaciones, el Concesionario podrá reajustar sus tarifas por IPC (Índice de Precios al Consumidor del Perú) y CPI (Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos). Asimismo, señala que OSITRAN podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y las características de la demanda.
38. En ese sentido, conforme estaba previsto en el Contrato de Concesión, al ser el 2015 el quinto año de operaciones del Concesionario, se actualizaron las tarifas a cobrar en los cinco aeropuertos bajo concesión, por IPC y CPI, ubicándose estas al mismo nivel de las tarifas cobradas en la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, de acuerdo a la clasificación correspondiente a cada aeropuerto. A continuación se muestran las tarifas correspondientes al 2015, en el caso de los servicios a la nave, las tarifas están establecidas en función del Peso Máximo de Despegue (PMD). Para la aplicación de dichas tarifas debe tenerse en cuenta que para dicho año:
 - El aeropuerto de Arequipa correspondió el Grupo I,
 - Los aeropuertos de Juliaca y Tacna al Grupo II,
 - El aeropuerto de Puerto Maldonado al Grupo III y,
 - El Aeropuerto de Ayacucho al Grupo IV.



Cuadro N° 9
TARIFAS MÁXIMAS EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA, 2015
(En USD, no incluye IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV
1. Tarifa Única de Uso Aeroportuario					
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	12,38	12,38	12,38	12,38
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,46	3,72	3,72	3,61
2. Aterrizaje / Despegue Internacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) ¹					
Peso Máximo de Despegue					
Hasta 10 TM	Por operación	19,700	14,775	14,775	4,925
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	3,657	3,127	3,127	2,093
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	4,432	3,804	3,804	2,463
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	4,666	4,002	4,002	2,672
Más de 105 TM	Por tonelada	4,777	4,100	4,100	2,733
3. Aterrizaje / Despegue Nacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) ²					
Peso Máximo de Despegue					
Hasta 10 TM	Por operación	9,850	7,387	7,387	2,463
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,130	1,182	1,182	0,825
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,659	1,231	1,231	0,862
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	2,770	1,281	1,281	0,899
Más de 105 TM	Por tonelada	2,844	1,318	1,318	0,924
4. Estacionamiento - Vuelo Internacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)					
Peso Máximo de Despegue					
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,492	0,369	0,369	0,123
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,092	0,079	0,079	0,053
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,111	0,095	0,095	0,062
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,117	0,100	0,100	0,066
Más de 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,119	0,103	0,103	0,069
5. Estacionamiento - Vuelo Nacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)					
Peso Máximo de Despegue					
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,247	0,185	0,185	0,062
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,053	0,030	0,030	0,021
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,066	0,031	0,031	0,022
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,069	0,032	0,032	0,022
Más de 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,071	0,033	0,033	0,024
6. Embarque y Despegue de Pasajero mediante Puentes de Embarque (Mangas) ³					
Uso de mangas	Primeros 45 min o fracción	34,48	-	-	-
Uso de mangas - tiempo adicional	Por cada bloque de 15 min o fracción	11,49	-	-	-
7. Otros servicios					
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0,013	0,013	0,013	0,013
<small>^{1/ y 2/} Aterrizaje / Despegue nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas</small>					
<small>Aterrizaje / Despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas</small>					
<small>Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de Aterrizaje / Despegue (A/D)</small>					
<small>^{3/} Servicio disponible sólo en el aeropuerto de Arequipa. Tarifa provisional dispuesta por OSITRAN, vigente desde el 8 de septiembre de 2014.</small>					
<small>Fuente: OSITRAN</small>					
<small>Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos</small>					

39. Adicionalmente, por el servicio que se brinda a las aeronaves fuera del horario de atención del aeropuerto, el concesionario podrá realizar el cobro de tarifas por horas extra de acuerdo con el siguiente tarifario:



Cuadro N° 10
TARIFA POR HORA EXTRA 2015
(En USD, no incluye IGV)

AEROPUERTO	CON PASAJEROS	SIN PASAJEROS
Arequipa	135,44	124,36
Ayacucho	61,56	61,56
Juliaca	100,96	97,27
Puerto Maldonado	100,96	97,27
Tacna	100,96	97,27

Fuente: AAP

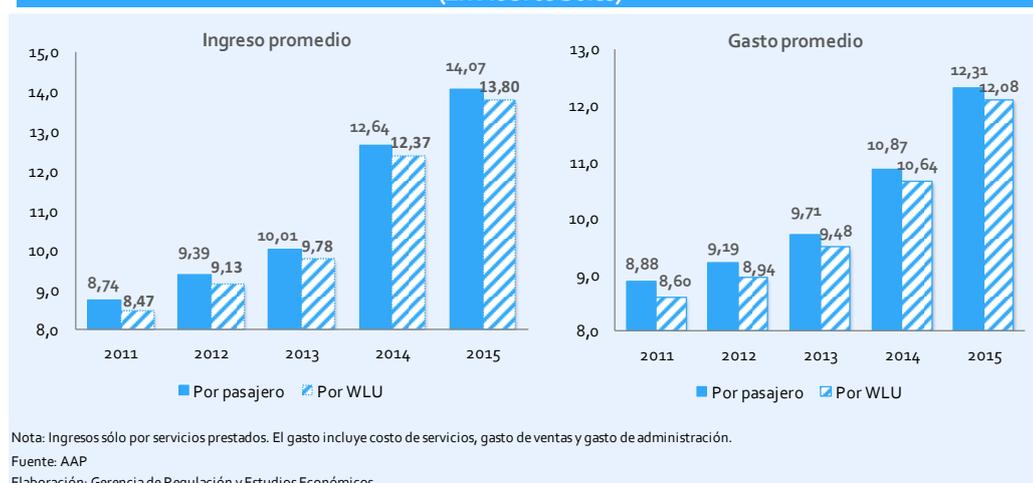
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI. Desempeño operativo

VI.1. Desempeño comercial

40. En 2015, se observó un importante incremento en el ingreso⁴ promedio por pasajero (11,3%) y por WLU⁵ (11,6%), en comparación con los resultados obtenidos el año anterior. Ese mismo año también se incrementó el nivel de gasto⁶ promedio por pasajero (13,2%) y por WLU (13,5%) en relación a 2014. Si bien los gastos promedio aumentaron en una magnitud ligeramente superior a la de los ingresos, en términos nominales, el ingreso promedio superó al gasto promedio por pasajero y por WLU conforme se aprecia en el siguiente gráfico, lo cual indicaría que durante 2015 los ingresos recaudados por el Concesionario fueron suficientes para cubrir sus gastos operativos.

Gráfico N° 7
INDICADORES COMERCIALES DE AAP, 2014-2015
(En Nuevos Soles)



⁴ Incluye los ingresos por la prestación de servicios.

⁵ Work Load Unit (WLU) es una medida de producto comúnmente usada en la industria aérea, la cual es definida como un pasajero ó 0,1 toneladas de carga.

⁶ Incluye los costos de servicio, gastos de venta y gastos administrativos.



VI.2. Niveles de servicio

41. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, con la finalidad de elevar la calidad del servicio brindado por la entidad prestadora a favor del Usuario, la red de aeropuertos administrada por AAP debe operar la infraestructura alcanzando los parámetros mínimos establecidos por IATA nivel C o su equivalente "optimum" para los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Tacna y Nivel D para Puerto Maldonado.
42. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión de OSITRAN, en el año 2015, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización contrató a una empresa especializada, para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia
43. De acuerdo a las mediciones efectuadas⁷, aunque el Concesionario ha logrado el cumplimiento de diversos parámetros de calidad; también se identificaron diversos aspectos en los que la empresa no habría alcanzado los parámetros mínimos previstos en el Contrato. Así, en el siguiente cuadro se presenta en detalle dichos parámetros por cada aeropuerto, siendo posible apreciar que la mayoría de ellos está relacionado con un *área mínima por pasajero*, o con el tamaño de las salas o zonas de los aeropuertos.
44. Tales resultados fueron puestos en conocimiento del Concesionario con la finalidad de que adopte las acciones necesarias (incluidas la planificación de la infraestructura aeroportuaria, las proyecciones de tráfico y el análisis de demanda/capacidad) para cumplir con los Niveles de Servicio IATA de acuerdo a lo señalado en el numeral 1.4 del Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.

⁷ Las fechas en las que se llevan a cabo las mediciones fueron: Aeropuerto de Arequipa: del 12/11/15 al 19/11/15, Aeropuerto de Juliaca: del 12/11/15 al 19/11/15, Aeropuerto de Puerto Maldonado: 20/01/16 al 27/01/16 y Aeropuerto de Tacna: del 19/01/16 al 27/01/16.



Cuadro N° 11 PARAMETROS EN LOS QUE SE ALCANZO LOS NIVELES MINIMOS, 2015	
AEROPUERTO	INCUMPLIMIENTO DETECTADO
TACNA	Tiempo máximo de espera check in económico Área mínima por pasajero sentado en sala de embarque Área mínima por pasajero en sala de recojo de equipajes Porcentaje de pasajeros sentados hall de llegadas (No dispone) Área total de sala de embarque Ancho de sala de embarque Longitud de fajas en sala de recojo de equipaje Área total en hall de llegadas
JULIACA	Área mínima por pasajeros hall principal salidas Tiempo máximo de espera check in económico Área mínima por pasajero sentado en sala de embarque Número de carriles control de seguridad rayos x Longitud de fajas en sala de recojo de equipaje Área total en hall de llegadas
AREQUIPA	Área mínima por pasajeros hall principal salidas Área mínima por pasajero control de seguridad Área mínima por pasajero sentado en sala de embarque Porcentaje de pasajeros sentados hall de llegadas Número de carriles control de seguridad rayos x Área total de control de seguridad rayos x Área total de sala de embarque Ancho de sala de embarque
PUERTO MALDONADO	Número de carriles en control de seguridad rayos x Área total de control de seguridad rayos x Área total de sala de embarque Longitud de fajas en sala de recojo de equipaje Área total en hall de llegadas

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI.3. Reclamos

45. Durante el año 2015, se presentaron 112 reclamos en relación a los servicios prestados en los aeropuertos operados por AAP, de los cuales se resolvieron prácticamente todos a excepción de uno. Cabe indicar que del total de reclamos resueltos, la mayoría de ellos (82%) fueron declarados infundados, mientras que un 7% fueron declarados improcedentes y solo 11% fueron declarados fundados.



Cuadro N° 12
RECLAMOS PRESENTADOS Y RESUELTOS 2015

	Reclamos presentados	Reclamos resueltos	Sentido del Reclamo
Infraestructura	17	17	<p>■ IMPROCEDENTE ■ FUNDADOS ■ INFUNDADOS</p>
Daño/Pérdida de Bienes	9	8	
Tarifa Aeroportuaria	8	8	
Maltrato de personal	17	17	
Retención de objetos	1	1	
Aerolíneas - Itinerario/Vuelos	1	1	
Atención y Calidad del Servicio	48	48	
Otros	11	11	
Total 2015	112	111	

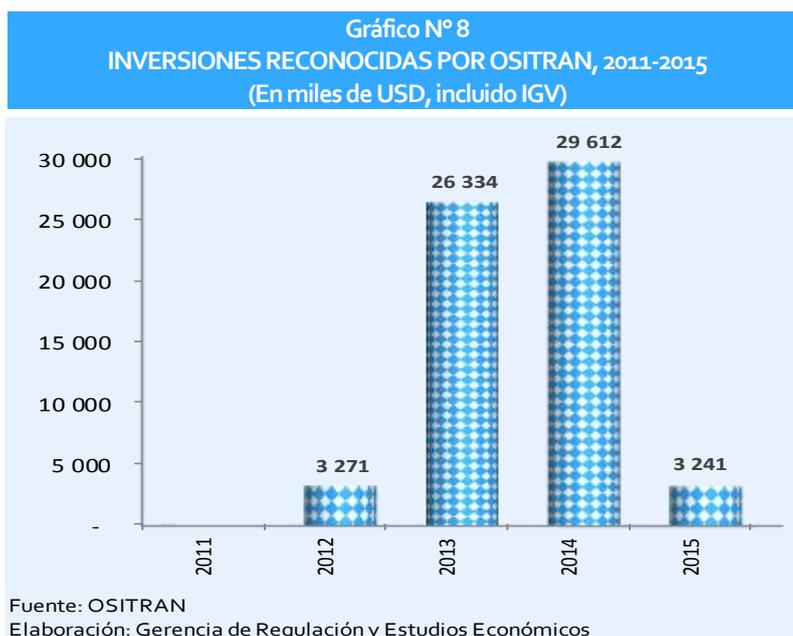
Fuente: AAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VII. Inversiones cofinanciamiento y pagos al Estado

VII.1. Inversiones

46. Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas como tales por el Regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica presentada por el Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.
47. En 2015, OSITRAN reconoció inversiones por un total de USD 3,2 millones, con lo cual la inversión acumulada al 31 de diciembre de dicho año alcanzó un total de USD 62,5 millones, monto equivalente al 78,8% del compromiso de inversión⁸ (USD 79,25 millones).
48. Al finalizar el año 2015, el Concesionario ha culminado con las obras previstas en el Contrato de Concesión como compromisos de inversión para el Periodo Inicial. Así, de acuerdo a lo detallado en el Plan de Negocios del 2016, uno de los principales proyectos de inversión ejecutados durante 2015, consistió en el mejoramiento de la capacidad operativa del servicio de salvamento y extinción de incendios (SEI) del aeropuerto de Ayacucho, adquiriendo entre otro equipamiento especializado, un vehículo, trajes y equipos diversos.

⁸ De acuerdo al PEO vigente aprobado con oficio N° 4566-2013-GS-OSITRAN de fecha 21.10.2013, el monto del compromiso de inversión del Concesionario asciende a USD 79 249 190.



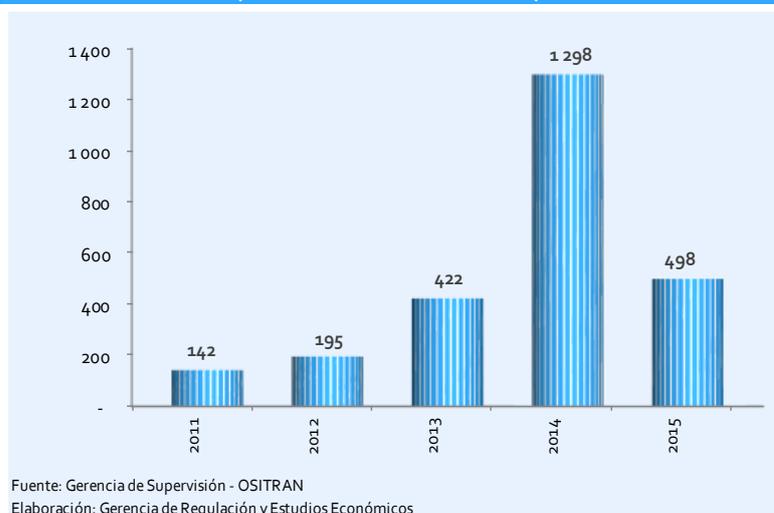
VII.2. Cofinanciamiento y pagos al Estado

49. Como se ha señalado, la modalidad bajo la cual el Estado Peruano otorgó la concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia es la de cofinanciamiento, siendo uno de sus componentes el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO). De acuerdo a la propuesta económica del Concesionario, el importe de PAMO asciende a USD S/. 3 585 000. En caso los ingresos regulados sean menores a dicho monto, el Estado Peruano cubrirá la diferencia. Por el contrario, si la suma de los ingresos regulados excede el PAMO, el Concesionario deberá hacer entrega del 50% de dicho exceso al Estado Peruano.
50. En 2015, los ingresos regulados obtenidos por AAP ascendieron a S/. 28,6 millones, monto que excedió largamente el umbral estimado como PAMO, motivo por el cual el Concesionario hizo entrega de S/. 8,1 millones al Estado Peruano, superando en 47% el monto entregado por este concepto el año anterior (S/. 5,4 millones)⁹.
51. De otro lado, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, la entidad prestadora tiene la obligación de pagar al OSITRAN, el aporte por regulación al que se refiere la Ley Marco de los Organismos Reguladores, según la cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos percibidos por el Concesionario. En ese sentido, durante el 2015 los pagos por conceptos de aporte por regulación ascendieron a S/. 498 298, cifra que representó una disminución del 62% con respecto al aporte efectuado el 2014.

⁹ Estados financieros auditados de AAP, 2015.



Gráfico N° 9
APOORTE POR REGULACIÓN, 2011- 2015
(En miles de Nuevos Soles)



VIII. Situación financiera de AAP

VIII.1. Ingresos obtenidos

52. En 2015, AAP obtuvo ingresos operativos por S/. 38,4 millones, monto que representó un incremento de 24,8%, respecto al total de ingresos facturados el año anterior, siendo la prestación de los servicios regulados la fuente más importante de dichos ingresos (74,2%).



Cuadro N° 13
COMPOSICIÓN DE LOS INGRESOS OPERATIVOS DE AAP, 2014 – 2015
(En miles de Nuevos Soles)

CONCEPTO	2015	2014
Servicios regulados	28 586	21 954
T.U.U.A	18 315	14 212
Acceso de aterrizaje y despegue	5 866	5 046
Alquileres regulados	1 340	586
Acceso a rampa - operador	1 229	1 074
Atención de aeronaves fuera de horario regular	735	401
Acceso para abastecimiento de combustible a aeronaves	558	244
Servicio de carga	286	188
Estacionamiento de aeronaves	198	50
Servicio de embarque y desembarque de mangas	59	153
Servicios no regulados	9 816	8 800
Arrendamiento de locales comerciales	5 635	5 022
Estacionamiento vehicular	1 082	1 100
Espacios para almacenes, antenas y otros	2 295	1 527
Espacios publicitarios	473	575
Ingresos vehículos portavalores	190	155
Fotochecks	0	0
Reembolsos de los servicios básicos	141	421
Otros Ingresos	95	82
TOTAL	38 497	30 836

Fuente: Estados Financieros Auditados AAP - 2015
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

53. Los ingresos por **servicios regulados** experimentaron un crecimiento de 30,2% con respecto a 2014. Ello se explica por el incremento de los ingresos generados por la recaudación de la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA), debido al mayor tráfico de pasajeros y al aumento de las tarifas registrado en 2015. Cabe indicar que los ingresos por TUUA constituyeron la fuente más importante de ingresos dentro de los servicios regulados, representando el 64,1% de los mismos. Por su parte, el servicio de puentes de embarque del Aeropuerto de Arequipa, cuyas tarifas fueron fijadas en 2015, tuvo una pequeña participación (0,21%) en el total de ingresos regulados del Concesionario de dicho año.
54. Por su parte, los ingresos percibidos por los **servicios no regulados** también evidenciaron cierto dinamismo, al incrementarse 11,6% en relación con 2014. En particular, los ingresos por arrendamiento de locales comerciales, se mantuvieron como la fuente más importante de este tipo de ingresos, representando el 56,8% de los mismos. Sin embargo el rubro que experimentó el mayor crecimiento, correspondió a alquileres de espacios para almacenes o antenas de telecomunicaciones, rubro que se incrementó 50,2% con relación al año anterior.



VIII.2. Estados Financieros

a) Estado de Resultados Integrales

55. En cuanto al Estado de Resultados, AAP reportó en 2015 una utilidad bruta de S/. 12,9 millones, monto 16% mayor al obtenido el año anterior. Ello sumado a los ingresos extraordinarios percibidos por la empresa que fueron registrados en la cuenta "otros ingresos" permitió que dicho año el Concesionario reporte un nivel de utilidades operativas ascendieran a S/. 18,9 millones, cifra más de 4 veces superior a la registrada el año anterior.
56. Cabe indicar que los "otros ingresos" percibidos por el Concesionario, correspondieron a la ejecución de una penalidad contractual por incumplimiento de plazos en la entrega de obras, aplicada a su empresa relacionada Proyecta y Construye S.A. las obras de construcción en los aeropuertos.
57. De este modo, debido a los ingresos extraordinarios recibidos, AAP salió de la situación de pérdida financiera en que se encontraba en 2014 para registrar una utilidad neta positiva ascendente a S/. 7,4 millones en 2015. En este punto, cabe notar que al analizar la situación financiera de AAP, sin considerar el ingreso de naturaleza extraordinaria recibido en 2015, es posible concluir que dicha habría obtenido resultados negativos a nivel de utilidad neta (cerca los S/ -3 millones), por lo que se habría mantenido en la situación de pérdidas financieras que la empresa viene experimentando desde 2013.

Cuadro N° 14 ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRALES DE AAP, 2014 – 2015 (En miles de Nuevos Soles)		
	2015	2014
Ingresos por la prestación de servicios	38 497	30 836
Costo de la prestación de servicios	(25 571)	(19 689)
Utilidad (pérdida) bruta	12 926	11 147
Gastos de administración	(7 171)	(5 615)
Gastos de ventas	(952)	(1 223)
Otros ingresos	14 072	0
Utilidad (pérdida) de operación	18 875	4 309
Ingresos financieros	629	1
Gastos financieros	(7 999)	(8 598)
Diferencia en cambio, neta	(754)	(1 461)
Utilidad (pérdida) antes de impuesto a la renta	10 751	(5 749)
Impuesto a la renta	(3 397)	1 471
Utilidad (pérdida) del año	7 354	(4 278)
Otros resultados integrales	0	0
Resultados integrales del año	7 354	(4 278)

Fuente: Estados Financieros Auditados AAP 2015
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

b) Estado de Situación Financiera



58. Al 31 de diciembre de 2015, el Activo total de la firma se incrementó 22,8% en relación con el año anterior. Dicho crecimiento se explica por el resultado del Activo Corriente del 2015, que superó en 27% el saldo del 2014. Las cuentas del Activo corriente que presentaron mayor variación respecto del año anterior fueron *Cuentas por cobrar comerciales* (107%) por anticipos otorgados a sus empresas relacionadas, y *Cuentas por cobrar al Estado Peruano* (20%) por los reembolsos que el Concedente tiene que transferir a favor del Concesionario por la ejecución de las obras obligatorias comprometidas.
59. Por su parte, el Pasivo Corriente de AAP registrado al 31 de diciembre de 2015 se incrementó 18% con relación al del año anterior. Ello pues, tanto sus obligaciones financieras, como sus cuentas por pagar y su cuenta por pagar al Estado. Así durante 2015, la empresa aumentó su deuda corriente por préstamos recibidos del (i) el Banco Internacional S.A.¹⁰ (ii) el Banco de Crédito del Perú¹¹ (iii) el banco de inversión EFIC Partners¹² y el Converse Bank¹³.
60. El patrimonio de la empresa en 2015 se incrementó debido a que los resultados positivos alcanzados dicho año, fueron retenidos como reserva legal, contribuyendo así a que el patrimonio experimente un aumento de 75% en comparación con el año anterior.

Cuadro N° 15 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA DE AAP, 2014 – 2015 (En miles de Nuevos Soles)					
ACTIVO	2015	2014	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2015	2014
Activo corriente	109 725	86 122	Pasivo corriente	113 812	96 807
Efectivo y equivalente de efectivo	2 080	8 054	Obligaciones financieras	54 630	48 785
Cuentas por cobrar comerciales	31 763	15 347	Cuentas por pagar comerciales y diversas	55 969	46 242
Cuentas por cobrar al Estado Peruano	75 278	62 721	Cuentas por pagar al Estado Peruano	2 644	1 780
Gastos pagados por anticipado	604	0	Impuesto a las Ganancias Diferido	569	0
Activo no corriente	21 188	20 432	Patrimonio neto	17 101	9 747
Cuentas por cobrar al Estado Peruano	15 764	12 969	Capital	17 123	17 123
Mobiliario y equipo	2 307	1 963	Reserva legal	(22)	(7 376)
Activos intangibles	3 117	3 223			
Impuesto a la renta diferido	0	2 277			
TOTAL ACTIVO	130 913	106 554	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	130 913	106 554

Fuente: Estados Financieros Auditados AAP 2015
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VIII.3. Ratios Financieros

61. Respecto a los ratios financieros obtenidos por AAP, se observa en general una mejoría en los ratios de rentabilidad debido a los óptimos resultados alcanzados por AAP en 2015. Así, el margen neto, el ROE y el ROA se han ubicado en 19,1%, 43% y 5,6%, respectivamente, superando así los ratios negativos obtenidos en años anteriores. Por su parte, en 2015 el margen operativo ha presentado un importante crecimiento de 35 puntos porcentuales, al pasar de 14 a 49%, siendo este porcentaje notablemente el más alto obtenido por la empresa desde el inicio de sus operaciones.

¹⁰ El préstamo devenga intereses a la tasa de interés de 2,25%.

¹¹ Préstamo de S/. 5,9 millones pactado en el 2014 a una tasa de 7.23%.

¹² Préstamo a una tasa de interés de 7.0%

¹³ Préstamo a una tasa de interés de 9.50%



Cuadro N° 16
RATIOS FINANCIEROS DE AAP, 2014 – 2015

Ratio	2011	2012	2013	2014	2015
De Rentabilidad					
Margen operativo	0,7%	2,1%	3,1%	14,0%	49,0%
Margen neto	-0,6%	0,4%	-13,2%	-13,9%	19,1%
ROE	-1,6%	0,5%	-21,7%	-43,9%	43,0%
ROA	-1,0%	0,3%	-2,7%	-4,0%	5,6%
De Líquidez					
Líquidez clásica	1,33	2,42	0,89	0,89	0,96
Líquidez absoluta	0,15	0,33	0,08	0,08	0,02
De Solvencia					
Deuda/Activo total	0,36	0,34	0,91	0,91	0,87
Pasivo/Patrimonio	0,57	0,51	9,93	9,93	6,66

Fuente: Estados financieros auditados AAP, 2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. Por su parte, el ratio de liquidez clásica¹⁴ se ha incrementado en 2015, ubicándose en un nivel muy cercano a la unidad, lo cual revela que al finalizar el año, en caso le fuera requerido, la empresa estaba en la capacidad para cubrir hasta el 96% de sus obligaciones en el corto plazo. De otro lado, ese mismo año el ratio de liquidez absoluta¹⁵ se contrajo al pasar de 0,08 a 0,02, reflejando así la reducción experimentada en las cuentas efectivas y equivalentes *de efectivo* del activo.
63. Finalmente, los indicadores de solvencia presentan una reducción en 2015, evidenciando que la empresa ha disminuido su alto nivel de apalancamiento. El indicador de deuda/activo total se ubicó en 0,87, indicando que los activos de AAP han sido financiados en un 87% con endeudamiento de terceros. El ratio pasivo/patrimonio indica que el financiamiento obtenido de terceros equivalen a 6,66 veces el capital aportado por los socios, dicha reducción se debe al crecimiento registrado en la cuenta patrimonio en 2015.

IX. Conclusiones

De la evaluación del desempeño de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias en el año 2015, se obtiene las siguientes conclusiones:

¹⁴ La liquidez clásica mide la capacidad que posee una entidad de hacer frente a sus deudas en el corto plazo atendiendo al grado de liquidez del activo circulante, considera en el numerador el activo corriente (de fácil realización) y en el denominador el pasivo corriente. Si el ratio registra valores por encima de la unidad quiere decir que la empresa puede atender todas sus obligaciones corrientes en caso de exigibilidad de las mismas.

¹⁵ Mide la capacidad de la empresa de afrontar sus obligaciones de corto plazo con las cuentas más líquidas del activo corriente "efectivo y equivalentes" los valores negociables. En el caso de AAP, el resultado de 0,02 indica que por cada sol de deuda de corto plazo que mantiene la empresa solo cuenta con 0,02 soles en activos líquidos, con los cuales afrontar sus obligaciones, en caso de exigibilidad de sus acreedores.



- (i) La red de aeropuertos de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia está formada por 5 terminales, ubicados en ciudades de la zona sur del país, conectándolas con la ciudad de Lima, y a través de ésta con otros destinos internacionales. Si bien cuatro de los cinco aeropuertos concesionados a AAP ostentan la categoría de aeropuertos internacionales, únicamente el 0,09% del total de pasajeros movilizados por AAP correspondió a pasajeros internacionales.
- (ii) Durante 2015, el tráfico de pasajeros, carga y movimiento de aeronaves del Segundo Grupo de Aeropuertos ha presentado una pequeña participación en relación con la Red Aeroportuaria Nacional, así dicha Concesión contribuyó con el 8,6%, 13,6% y 9,4% del total de operaciones, pasajeros y carga del ámbito nacional, respectivamente.
- (iii) Durante el 2015, se movilizaron un total de 2,7 millones de pasajeros a través de los cinco aeropuertos de la Concesión, lo cual implicó un crecimiento de 12,2% respecto del año anterior, manteniéndose un año más la tendencia creciente observada en los cinco años de operación del Concesionario. Asimismo, el 2015 se registró un tráfico de aproximadamente 29 mil aeronaves, 3% más que el año anterior. Por el contrario, el tráfico de carga se redujo 3,6% en 2015, movilizándose en total 5 mil toneladas.
- (iv) En relación al desempeño operativo de LAP durante el año 2015, se ha verificado lo siguiente:
- El desempeño comercial del concesionario ha sido favorable, pues aunque se registró un incremento en los ingresos promedio y gastos promedio por WLU y por pasajero, los ingresos promedio (S/ 14,07 por pasajero y S/ 13,80 por WLU) se ubicaron por encima de los costos promedio (S/ 12,31 por pasajero y S/ 12,08 por WLU).
 - ADP no ha logrado alcanzar algunos parámetros mínimos establecidos por IATA, (nivel C o su equivalente optimum y nivel D), en particular, la mayoría de tales incumplimientos estuvieron relacionados a que no se alcanzó el *área mínima por pasajero*, en distintas áreas de los aeropuertos.
 - Se recibieron 112 reclamos en relación a los servicios prestados por AAP y se resolvieron 111 de ellos. Del total de estos últimos, el 7% fue declarado improcedente, pero la mayoría fueron declarados infundados (82%), mientras que sólo el 8,5% fueron declarados fundados.
- (v) Al 31 de diciembre de 2015, el Concesionario culminó su proyecto de mejoramiento de la capacidad operativa del SEI del aeropuerto de Ayacucho, con un total de inversiones reconocidas por OSITRAN ascendente a USD 3,2 millones, con lo cual el Concesionario totalizó un monto de inversión acumulada de USD 62,5 millones, logrando así ejecutar el 78% del monto de inversión comprometido (USD 79,2 millones).
- (vi) Durante el año 2015, las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de OSITRAN bajo el concepto de PAMO fue de S/. 8,1 millones, 47% más que el año



anterior. Asimismo, bajo el concepto de aporte por regulación el concesionario transfirió a OSITRAN un total de S/. 498 mil soles.

- (vii) Durante el año 2015, los ingresos obtenidos por el Concesionario, que incluyen los ingresos por servicios aeroportuarios y por servicios no aeroportuarios, aumentaron 24,8% en relación con el año anterior. Dicho crecimiento se explica por el crecimiento observado ese año en cada uno de sus dos componentes, así los ingresos por servicios aeroportuarios se incrementaron 30,2% debido al mayor flujo de pasajeros (TUUA) y el aumento de las tarifas; los ingresos por servicios no aeroportuarios aumentaron 11,9% en relación con el año anterior, principalmente por los mayores ingresos por alquileres de espacios para almacenes o antenas.
- (viii) En 2015 AAP obtuvo beneficios positivos a nivel de utilidad neta, logrando salir de la situación de pérdida financiera de años anteriores. Así, la utilidad neta de AAP se ubicó en S/. 7,3 millones, debido principalmente a un ingreso extraordinario percibido por el Concesionario por la ejecución de una penalidad contractual por el incumplimiento de plazos en la entrega de obras en el que incurrió la empresa contratada para la construcción de las obras en los aeropuertos, sin el cual habría obtenido una utilidad neta negativa de aproximadamente S/-3 millones.
- (ix) En cuanto a los indicadores financieros de AAP durante el año 2015, se observa una mejora general de los ratios de rentabilidad, liquidez y solvencia, debido a los resultados del ejercicio obtenidos ese mismo año.



ANEXOS



ANEXO 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO

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



ANEXO 2 FICHA DE CONTRATO

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.			
Segundo grupo de aeropuertos de provincia			
Fecha de actualización: 31 de mayo de 2015			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none">▪ Arequipa – Arequipa;▪ Ayacucho – Ayacucho;▪ Juliaca - Puno;▪ Puerto Maldonado – Madre de Dios;▪ Tacna – Tacna;▪ Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado).	Cláusula 5.7.1. (p. 35) Cláusula 5.8. (p. 36)
2	Fecha de suscripción	5 de enero de 2011.	Circular N° 60
3	Plazo de concesión	25 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none">▪ Adenda 1: 4 de enero de 2013. Modificación del numeral 5.8.2 del Contrato.▪ Adenda 2: 6 de agosto de 2013. Modificación del numeral 1.27, 9.4.1, el acápite 3 del apéndice 2 del anexo 16 del Contrato.	Adenda 1 Adenda 2
5	Modalidad	Concesión – Asociación Público Privada Cofinanciada.	Cláusula 2.3 (p. 21)
6	Prórroga de la concesión	En ningún caso el plazo de la concesión podrá exceder del plazo máximo establecido en las leyes aplicables. La solicitud deberá presentarse con una antelación no menor a tres años previos al vencimiento de la concesión.	Cláusula 4.3 (p. 32-33)
7	Factor de competencia	Menor monto de propuesta económica (MO): $MO = PPO_i + VPAMO_i$	TUO Bases Numeral 7.2 (p. 33)
8	Facilidades esenciales	Para el acceso y utilización de las facilidades esenciales el concesionario y los usuarios intermedios estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del REMA.	Cláusula 7.3 (p. 49)
9	Capital social mínimo	US\$ 6 100 000 de capital suscrito, 25% pagadero al momento de constituir la Sociedad Concesionaria y el saldo pagadero a más tardar al finalizar segundo año de la Concesión.	Cláusula 1.22 (p. 07) Cláusula 3.3.1. (p. 27)
10	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none">▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 4,5 millones, que debe ser renovada anualmente hasta dos años (2) después de haber concluido la concesión.▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 10% del monto anual establecido en el Programa de Ejecución de Obras en el periodo inicial. Y 20% del importe indicado en el Plan Anual de Inversiones de obras en el periodo remanente.	Cláusula 10.2 (p. 84-86)



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

Fecha de actualización: 31 de mayo de 2015

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



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

Fecha de actualización: 31 de mayo de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Penalidades	Referidas a: <ul style="list-style-type: none">▪ Régimen de bienes.▪ Mantenimiento de los bienes de la concesión.▪ Explotación de la concesión.▪ Ejecución de las obras.▪ Régimen económico financiero.▪ Garantías.▪ Régimen de seguros.▪ Consideraciones socio ambientales.▪ Relación con socios terceros y personal.▪ Competencias administrativas.▪ Régimen económico financiero.▪ Sistema de seguimiento y mejoramiento de la calidad.▪ Reglamento para Ejecución y Contratación de obras, obras nuevas, actividades de mantenimiento periódico, consultorías y equipamiento.	Anexo g. Tabla de Penalidades (p. 255-263)
18	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none">▪ Trato Directo.▪ Arbitraje.<ul style="list-style-type: none">a) De Conciencia: Controversias Técnicas.b) De Derecho: Controversias No Técnicas.<ul style="list-style-type: none">- Internacional - superior a US\$ 10 millones.- Nacional: igual o menor a US\$ 10 millones.	Cláusula 16.4. (p. 119-120) Cláusula 16.5. (p. 120- 122)
19	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none">▪ Vencimiento del plazo.▪ Mutuo acuerdo.▪ Incumplimiento del concesionario.▪ Incumplimiento del concedente.▪ Decisión unilateral del concedente.▪ Fuerza mayor o caso fortuito.	Cláusula 15 (p. 107-114)
20	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: <ul style="list-style-type: none">▪ Que el porcentaje de desequilibrio dividiendo la diferencia entre los resultados antes de impuestos relacionados a la prestación de servicios aeroportuarios y el recalcu de los resultados antes de impuestos del mismo aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las Leyes aplicables, sobre el resultado antes de impuestos del último ejercicio, y en caso que del resultado acumulado supere el 10%. En tal caso se procederá a restablecer el equilibrio otorgando una compensación al Concesionario o Concedente, según corresponda.	Cláusula 9.3. (p. 77-79)



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

Fecha de actualización: 31 de mayo de 2015

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



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

Fecha de actualización: 31 de mayo de 2015

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



ANEXO 3 RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS REGIONALES

Concesionario	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Período:	2011 - 2015

a.Tráfico						
Indicador	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	1 766 266	2 073 642	2 303 296	2 439 917	2 736 577
Nacionales	Unidades	1 754 948	2 060 333	2 294 562	2 434 484	2 734 118
Internacionales	Unidades	11 318	13 309	8 734	5 433	2 459
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	5 750	5 750	6 010	5 430	5 235
Nacional	Toneladas	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235
Internacional	Toneladas	0,00	0,00	0,13	0,12	0,00
- Exportación	Toneladas	0,00	0,00	0,13	0,12	0,00
- Importación	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Operaciones totales	Unidades	26 601	28 317	26 586	28 638	29 430
Nacionales	Unidades	26 292	27 947	26 277	28 206	29 185
Internacionales	Unidades	309	370	309	432	245
b.Ingresos						
Ingresos	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015
Ingresos Aeronáuticos	Miles de Soles	11 315,00	13 506,00	16 705,00	21 954,00	28 586,00
Ingresos No aeronáuticos	Miles de Soles	3 766,00	5 715,00	6 290,00	8 800,00	9 816,00
Otros ingresos*	Miles de Soles	358,00	243,00	70,00	82,00	95,00
Total	Miles de Soles	15 439,00	19 464,00	23 065,00	30 836,00	38 497,00

Fuente: AAP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

* Diferentes a las comerciales o aeroportuarias



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE AREQUIPA

Concesionario	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2011 - 2015

a.Tráfico						
Indicador	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	1 018 087	1 147 230	1 277 878	1 359 441	1 488 884
Nacionales	Unidades	1 006 802	1 134 207	1 269 213	1 354 074	1 486 569
Internacionales	Unidades	11 285	13 023	8 665	5 367	2 315
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	2 423	2 391	2 633	2 356	2 442
Nacional	Toneladas	2 423	2 391	2 633	2 356	2 442
Internacional	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,12	0,00
- Exportación	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,12	0,00
- Importación	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Operaciones totales	Unidades	13 520	13 967	14 583	14 370	14 435
Nacionales	Unidades	13 271	13 675	14 319	14 009	14 254
Internacionales	Unidades	249	292	264	361	181

Fuente: AAP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE AYACUCHO

Concesionario	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2011 - 2015

a.Tráfico						
Indicador	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013
Nacionales	Unidades	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013
Internacionales	Unidades	0	0	0	0	0
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	269	258	193	102	50
Nacional	Toneladas	269	258	193	102	50
Internacional	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Exportación	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Importación	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Operaciones totales	Unidades	2 935	3 331	2 948	3 306	3 887
Nacionales	Unidades	2 935	3 331	2 948	3 306	3 887
Internacionales	Unidades	0	0	0	0	0

Fuente: AAP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE JULIACA

Concesionario	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2011 - 2015

a.Tráfico						
Indicador	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	253 727	326 096	352 743	375 050	440 490
Nacionales	Unidades	253 716	326 045	352 686	375 016	440 389
Internacionales	Unidades	11	51	57	34	101
Tránsito y transferencia	Unidades					
Carga total	Toneladas	1 067	1 088	1 109	987	948
Nacional	Toneladas	1 067	1 088	1 109	987	948
Internacional	Toneladas	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00
- Exportación	Toneladas	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00
- Importación	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Operaciones totales	Unidades	3 855	3 663	1 931	4 107	4 329
Nacionales	Unidades	3 853	3 656	1 928	4 095	4 318
Internacionales	Unidades	2	7	3	12	11

Fuente: AAP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

INDICADORES ANUALES: AEROPUERTOS DE PUERTO MALDONADO

Concesionario	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2011 - 2015

a.Tráfico						
Indicador	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	193 045	257 703	275 649	271 241	276 395
Nacionales	Unidades	193 027	244 394	275 647	271 219	276 379
Internacionales	Unidades	18	13 309	2	22	16
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	1 077	1 069	992	975	861
Nacional	Toneladas	1 077	1 069	992	975	861
Internacional	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Exportación	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Importación	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Operaciones totales	Unidades	2 971	3 499	3 404	3 229	3 241
Nacionales	Unidades	2 961	3 491	3 401	3 212	3 237
Internacionales	Unidades	10	8	3	17	4

Fuente: AAP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE TACNA

Concesionario	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2011 - 2015

a.Tráfico						
Indicador	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	248 651	285 624	320 405	345 776	385 795
Nacionales	Unidades	248 641	285 407	320 395	345 766	385 768
Internacionales	Unidades	10	217	10	10	27
Tránsito y transferencia	Unidades					
Carga total	Toneladas	914	944	1 083	1 009	934
Nacional	Toneladas	914	944	1 083	1 009	934
Internacional	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Exportación	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
- Importación	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Operaciones totales	Unidades	3 323	3 366	3 720	3 626	3 538
Nacionales	Unidades	3 275	3 303	3 681	3 584	3 489
Internacionales	Unidades	48	63	39	42	49

Fuente: AAP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Calle Los Negocios 182, Surquillo
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Cesar Balbuena
Jorge Cárdenas

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación

Ricardo Quesada
Jefe de Estudios
Económicos

José Aguilar
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN Y DISEÑO

Yessica Ochoa Carbajo