



ADP | TRUJILLO

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

2011

**Gerencia de
Regulación**



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

2011

**Gerencia de
Regulación**

Lima, 2012

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN.....	7
II. HECHOS DE IMPORTANCIA	8
III. SERVICIOS PRESTADOS.....	9
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	9
IV.1. Movimiento aeroportuario.....	9
IV.2. Tráfico de aeronaves.....	10
IV.3. Tráfico de pasajeros.....	11
IV.4. Tráfico de carga	11
V. REGULACIÓN TARIFARIA	15
VI. INDICADORES COMERCIALES	16
VII. INVERSIONES.....	18
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	17
IX. PAGOS EFECTUADOS AL CONCESIONARIO	20
X. APORTE POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN.....	22
ANEXO 1: Mapa del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales.....	24
ANEXO 2: Esquema de Cofinanciamiento.....	25
ANEXO 3: Ficha de Contrato de Concesión	25
ANEXO 4: Adendas al Contrato de Concesión.....	30

CUADROS

Cuadro N° 1: Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.....	7
Cuadro N° 2: Clasificación de Aeropuertos Concesionados	8
Cuadro N° 3: Servicios Aeroportuarios en el Primer Grupo de Aeropuertos	9
Cuadro N° 4: Participación del tráfico de aeronaves, carga y pasajeros de ADP.....	10
Cuadro N° 5: Variación anual de operaciones por aeropuerto según tipo de vuelo	11
Cuadro N° 6: Variación anual del tráfico de pasajeros por aeropuerto, según tipo de vuelo	13
Cuadro N° 7: Variación anual del tráfico de carga por aeropuerto, según tipo de vuelo.....	15
Cuadro N° 8: Tarifas máximas y cargos de acceso en el Primer Grupo de Aeropuertos	16
Cuadro N° 9: Tarifa por hora extra	17
Cuadro N° 10: Variación anual de los ingresos operativos de ADP	19
Cuadro N° 11: Estado de Ganancias y Pérdidas de ADP, 2010-2011	20
Cuadro N° 12: Balance General de ADP, al 31 de diciembre de 2010 y 2011	21
Cuadro N° 13: Ratios Financieros de ADP, 2007-2011	21
Cuadro N° 14: Resumen de pagos efectuados y reconocimiento de inversiones a ADP	22

GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos	10
Gráfico N° 2: Estructura del tráfico de naves por aeropuerto, 2011	11
Gráfico N° 3: Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos.....	12
Gráfico N° 4: Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, 2011	13
Gráfico N° 5: Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos	14
Gráfico N° 6: Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, 2011	14
Gráfico N° 7: Indicadores comerciales de ADP	17
Gráfico N° 8: Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2007-2011	18
Gráfico N° 9: Estructura de los ingresos operativos de ADP, 2011	19
Gráfico N° 10: Aporte por regulación y supervisión , 2007-2011	22

RESUMEN EJECUTIVO

- i. El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Aeropuertos del Perú S.A. suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú (en adelante, el Primer Grupo de Aeropuertos), por un plazo de 25 años. Tal como se observa en el siguiente cuadro, la Concesión es cofinanciada por parte del Estado Peruano, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Aeropuertos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Talma S.A.: 100%
Tipo de Concesión	Cofinanciamiento bajo modalidad de Ingreso Mínimo Garantizado
Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Compromiso de Inversión	US\$ 53,537 millones (inc. IGV)*
Inversión realizada al 2011	US\$ 47,653 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de diciembre de 2006
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	7

(*) Monto de inversión para el Periodo Inicial¹ en función a los Estudios de Pre-inversión aprobados por el MTC.

- ii. El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el esquema de financiamiento, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, las Garantías a favor de cada una de las partes, y el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados. Asimismo, a diciembre de 2011, se han suscrito siete (7) Adendas al Contrato de Concesión: las cuatro primeras fueron celebradas el 2008; la quinta, en 2009; la sexta, en 2010; y la séptima en 2011. Cabe señalar que las Adendas 1, 2 y 4 corresponden a la entrega al Concesionario de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, respectivamente.
- iii. En el año 2011, el total de pasajeros del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia fue de 3,24 millones, lo cual representa un crecimiento de 19,4% respecto del 2010. En particular, los aeropuertos de Piura y Tarapoto presentaron incrementos de 38,4% y 47,3%, respectivamente, concentrando en conjunto el 31,1% del tráfico total de pasajeros. Asimismo, los pasajeros de vuelos internacionales se incrementaron en 17,9%; los de vuelos nacionales, en 17,5%; y los pasajeros en tránsito aumentaron en 46,2%.
- iv. La carga movilizada por el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante el año 2011 fue de 23,71 miles de toneladas, creciendo en 3,8% respecto del 2010, siendo principalmente carga de tránsito nacional. El aeropuerto de Iquitos ostentó el 59,6% del volumen total, seguido por el aeropuerto de Pucallpa con 18,7%.
- v. Cabe señalar que casi la totalidad del movimiento de pasajeros, carga y aeronaves en los terminales del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia corresponde a vuelos nacionales, siendo el tráfico internacional poco significativo.
- vi. Igualmente, en el 2011 se registraron 100,73 miles de movimientos de aeronaves, superior en 2,7% a la cifra registrada el año anterior. Los movimientos internacionales

¹ Comprendido desde la Fecha de Cierre hasta el término del tercer año de la concesión inclusive.

- aumentaron en 15,9%, mientras que las operaciones nacionales tuvieron un aumento de 2,6%. El aeropuerto de Pisco concentró el 38,3% de los movimientos.
- vii. Durante el año 2011 se ejecutaron inversiones por US\$ 5,195 millones, con lo cual la inversión acumulada al 31 de diciembre de 2011, sumó US\$ 47,653 millones (incluido IGV).
 - viii. Los ingresos operativos durante el 2011 alcanzaron los S/. 49,67 millones, 4,5% más que el año anterior. Este incremento fue impulsado por el buen desempeño del tráfico de aeronaves, pasajeros y carga, los cuales generaron un incremento en los ingresos aeroportuarios de 11,7%, así como por el dinamismo observado en los ingresos comerciales (servicios no aeroportuarios), los cuales aumentaron en 18,2%.
 - ix. En cuanto a los ratios financieros obtenidos en 2011, se observa una significativa caída en los márgenes de rentabilidad con relación al año anterior. Así, los ratios de rentabilidad decrecieron entre 4 y 23 puntos porcentuales. De igual forma, la menor razón corriente denota una menor capacidad del Concesionario para asumir sus compromisos de corto plazo, mientras que el ratio de endeudamiento aumentó de 8,96 en el 2010 a 13,71 en el 2011, indicando un alto nivel de financiamiento con capital ajeno.

INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA: AÑO 2011

I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN

1. El Primer Grupo de Aeropuertos está conformado por 12 aeropuertos, ubicados en las provincias norte y centro del Perú (ver mapa en el Anexo 1). Estos se encuentran divididos en dos subconjuntos: uno de nueve aeropuertos y otro de tres, definidos estos últimos como aeropuertos adicionales.
2. El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano, y la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o ADP) celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos (en adelante, el Contrato de Concesión), por un plazo de 25 años.
3. Los primeros 9 aeropuertos fueron entregados en la toma de posesión, a la firma del contrato, y los aeropuertos adicionales fueron entregados de acuerdo al plazo establecido en el Contrato de Concesión, mediante la suscripción de tres adendas. El siguiente cuadro muestra el detalle de los aeropuertos concesionados con su respectiva ubicación y fecha de entrega.

Cuadro N° 1 PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS			
AEROPUERTO	DEPARTAMENTO	FECHA DE ENTREGA	
1	Anta - Huaraz	Ancash	11/12/2006
2	Cajamarca	Cajamarca	11/12/2006
3	Chachapoyas	Amazonas	12/12/2006
4	Iquitos	Loreto	13/12/2006
5	Pucallpa	Ucayali	14/12/2006
6	Talara	Piura	15/12/2006
7	Tarapoto	San Martín	16/12/2006
8	Trujillo	La Libertad	17/12/2006
9	Tumbes	Tumbes	18/12/2006
10	Piura	Piura	05/02/2008
11	Pisco	Ica	06/03/2008
12	Chiclayo	Lambayeque	24/11/2008

Fuente: Contrato de Concesión

4. Los aeropuertos concesionados se encuentran clasificados en cuatro grupos, en función al tráfico de pasajeros durante el último año transcurrido. 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. El siguiente cuadro muestra la clasificación de los doce aeropuertos concesionados, basada en el tráfico de pasajeros registrado en el año 2010.

Cuadro N° 2 CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS CONCESIONADOS			
GRUPO I (> 500 mil)	GRUPO II (250 - 500 mil)	GRUPO III (100 - 250 mil)	GRUPO IV (< 100 mil)
Iquitos	Pucallpa Tarapoto Piura	Cajamarca Trujillo Chiclayo	Tumbes Talara Anta - Huaraz Chachapoyas Pisco

Fuente: ADP, basada en información de tráfico de pasajeros del 2010

- La modalidad bajo la cual se otorgó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es cofinanciamiento del Estado², mediante la figura de Ingreso Mínimo Garantizado³. Cabe precisar que el factor de competencia para la adjudicación de la Concesión fue el menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)⁴.
- El esquema de cofinanciamiento en esta concesión se diferencia sustancialmente de los esquemas de cofinanciamiento en otros contratos de concesión en infraestructura de transporte, en tanto el PAMO no es un aporte fijo por parte del Concedente, sino que se reajusta anualmente y se encuentra sujeto a revisión quinquenal.
- Asimismo, este esquema de cofinanciamiento 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.⁵ El detalle se encuentra en el Anexo 2.
- Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en US\$ 232 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 los años restantes hasta el final de la concesión.
- El Contrato de Concesión establece un esquema de tarifas máximas (*price caps*) para los principales servicios aeroportuarios, las cuales deben ser ajustadas de forma anual⁶, 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

II. HECHOS DE IMPORTANCIA

- El 31 de marzo de 2011, el Concesionario y el Concedente suscribieron la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, con el objeto de modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local referido a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica, definido como

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

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

⁴ El PAMO funciona como un ingreso mínimo que el Concedente garantiza al Concesionario.

⁵ El detalle de las fórmulas para determinar el cofinanciamiento se encuentra en el Anexo 17 del Contrato.

⁶ El reajuste tarifario entrará en vigencia el 1 de enero de cada año.

Controversia No-técnica, y en consecuencia modificar el segundo párrafo del acápite ii) del literal b) del numeral 16.5.1 de la cláusula 16.5 del Contrato de Concesión.

III. SERVICIOS PRESTADOS

11. Los servicios brindados por la empresa concesionaria están relacionados a aquellas actividades provenientes de la explotación de la infraestructura aeroportuaria. Cabe señalar que los servicios de aeronavegación, los cuales son provistos exclusivamente por CORPAC, no se encuentran incluidos dentro del grupo de actividades a ser prestadas por parte del Concesionario.
12. Los servicios brindados por el Concesionario pueden clasificarse en servicios aeroportuarios y no aeroportuarios. Los servicios aeroportuarios son aquellos que se prestan habitualmente para el transporte de pasajeros y la carga/descarga de aeronaves. En su mayoría, estos se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso 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). El siguiente cuadro muestra los servicios aeroportuarios que se prestan en el Primer Grupo de Aeropuertos, así como sus respectivos proveedores y el tipo de regulación.

Cuadro N° 3 SERVICIOS AEROPORTUARIOS EN EL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS		
SERVICIO	PROVEEDOR	TIPO DE REGULACIÓN
Utilización del Terminal Aeroportuario	ADP	Regulación tarifaria
Aterrizaje / Despegue ^{1/}	CORPAC y ADP	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	ADP	Regulación tarifaria
Puentes de embarque (mangas) ^{2/}	-	Regulación tarifaria
Atención a la carga	ADP	Regulación tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves ^{3/}	PETROPERÚ	Regulación por acceso
Servicio de rampa	Talma ^{4/}	Regulación por acceso
Alquiler de oficinas operativas, comerciales y <i>counters</i>	ADP	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves ^{5/}	Star Up y Aviación Líder	Regulación por acceso

1/ Los servicios son compartidos entre CORPAC (servicio de aeronavegación - SNAR) y ADP (construcción, equipamiento y mantenimiento de la pista de aterrizaje)

2/ Actualmente este servicio no se brinda en los aeropuertos. De prestarse, OSITRAN definirá la tarifa.

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

4/ Adicionalmente, existen aerolíneas que se autoproveen el servicio de rampa.

5/ Iquitos y Trujillo.

Fuente: Contrato de Concesión

13. Por su parte, los servicios no aeroportuarios son aquellos servicios adicionales que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria. Entre los servicios no aeroportuarios prestados en los aeropuertos regionales se tiene: el uso de la playa de estacionamiento de vehículos, el alquiler de locales, servicios comerciales y la publicidad dentro de los aeropuertos. Las tarifas cobradas por la prestación de estos servicios son fijadas libremente por la empresa concesionaria.

IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

IV.1. Movimiento aeroportuario

14. El Primer Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando en este rubro una importante participación dentro de toda la Red Aeroportuaria Nacional. Así, en el 2011, concentró el 36,4%, 23,7% y 35,6% del total de

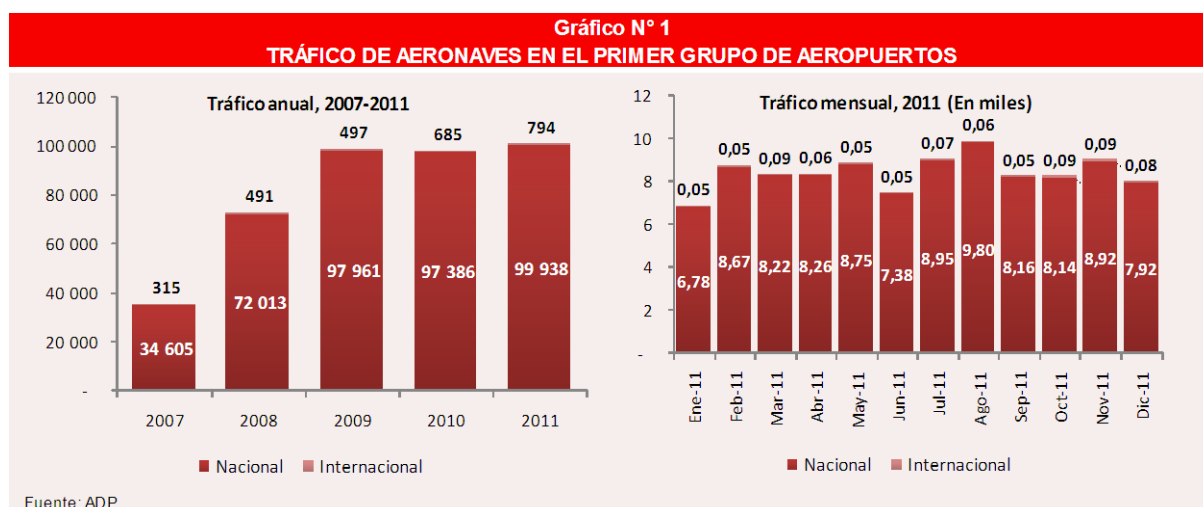
operaciones, tráfico de pasajeros y volumen de carga, respectivamente. Asimismo, cabe señalar que el incremento en el tráfico de naves y de pasajeros con respecto al 2010 fue mayor en el caso de ADP que en la Red Aeroportuaria Nacional.

Cuadro N° 4 PARTICIPACIÓN DEL TRÁFICO DE AERONAVES, CARGA Y PASAJEROS DE ADP EN LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL, 2011						
	OPERACIONES		PASAJEROS*		CARGA	
	Cantidad	Participación	Cantidad	Participación	Toneladas	Participación
Vuelos Nacionales						
ADP	99 938	36,4%	2 979 584	23,7%	23 703	35,6%
Red Aeroportuaria	274 501	100,0%	12 574 325	100,0%	66 493	100,0%
Vuelos Internacionales						
ADP	794	1,4%	2 307	0,0%	3	0,0%
Red Aeroportuaria	57 724	100,0%	4 786 487	100,0%	238 648	100,0%

(*) No incluye pasajeros en tránsito
Fuente: CORPAC, Aeropuertos Andinos del Perú (AAP), Aeropuertos del Perú (ADP) y Lima Airport Partners (LAP).

IV.2. Tráfico de aeronaves

15. En el 2011, los doce aeropuertos a cargo del Concesionario superaron los cien mil movimientos de aeronaves (aterrizaje y despegue), mostrando un crecimiento de 2,7% con respecto al año anterior. Este incremento en el tráfico no sólo significó una recuperación luego de la caída producida en el 2010, sino que además sobrepasó el número de operaciones registradas en el 2009 (98 458), con lo cual el tráfico ha retomado su tendencia creciente. Cabe resaltar que los aeropuertos en concesión atienden primordialmente vuelos nacionales (más del 99% del total de operaciones), siendo estos los determinantes en el incremento del tráfico.



16. Asimismo, a lo largo del 2011 se observa que los meses de agosto, julio y noviembre atendieron un mayor número de vuelos nacionales, propio de las fechas festivas como Fiestas Patrias y los feriados adyacentes a los fines de semana. En el caso de los vuelos internacionales, se registró una mayor cantidad de operaciones en los meses de octubre, noviembre y diciembre.
17. Con relación a la contribución de cada aeropuerto al incremento del tráfico de naves, se observa que el aeropuerto de Tumbes registró la mayor tasa de crecimiento en vuelos nacionales (39,6%), aunque en términos absolutos esta significó 414 operaciones adicionales respecto del año 2010. En tanto, el aeropuerto de Piura mostró una variación anual de 33,5% (equivalente a 1 851 operaciones). En vuelos internacionales, el aeropuerto de Pisco mostró el mayor crecimiento de tráfico, tanto

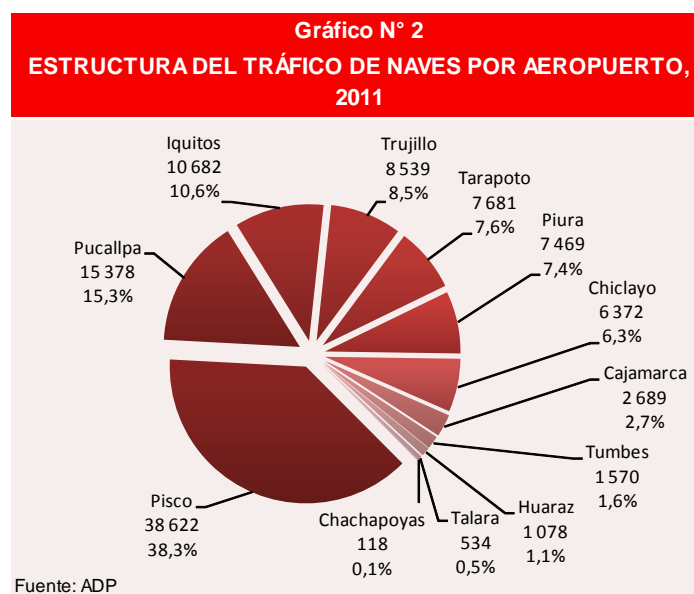
en términos relativos como absolutos, aunque el número de operaciones sigue siendo mínimo.

Cuadro N° 5
VARIACIÓN ANUAL DE OPERACIONES POR AEROPUERTO SEGÚN TIPO DE VUELO, 2010-2011

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2011	2010	Variación	2011	2010	Variación
Tumbes	1 460	1 046	39,6%	110	92	19,6%
Piura	7 376	5 525	33,5%	93	140	-33,6%
Talara	472	354	33,3%	62	30	106,7%
Tarapoto	7 681	6 524	17,7%	-	-	-
Cajamarca	2 683	2 288	17,3%	6	10	-40,0%
Trujillo	8 405	7 365	14,1%	134	86	55,8%
Pucallpa	15 333	13 973	9,7%	45	59	-23,7%
Chiclayo	6 268	5 815	7,8%	104	67	55,2%
Pisco	38 562	39 302	-1,9%	60	10	500,0%
Huaraz	1 078	1 242	-13,2%	-	-	-
Iquitos	10 502	13 732	-23,5%	180	191	-5,8%
Chachapoyas	118	220	-46,4%	-	-	-
TOTAL	99 938	97 386	2,6%	794	685	15,9%

Fuente: ADP

18. Cabe señalar que a pesar del descenso registrado en el año 2011 en el número de operaciones nacionales realizadas en el aeropuerto de Pisco, este terminal alcanzó el mayor tráfico total de aeronaves, concentrando el 38,3% del total de operaciones registradas por el Primer Grupo de Aeropuertos. Los principales usuarios de este aeropuerto son la Fuerza Aérea, las escuelas de pilotos y la aerolínea turística Aerodiana. Otros aeropuertos que contribuyeron de manera importante con el tráfico de aeronaves durante el año 2011 fueron los ubicados en Pucallpa, Iquitos, Trujillo y Tarapoto y Piura, los cuales en conjunto, concentraron cerca del 50% del total de movimientos.



IV.3. Tráfico de Pasajeros

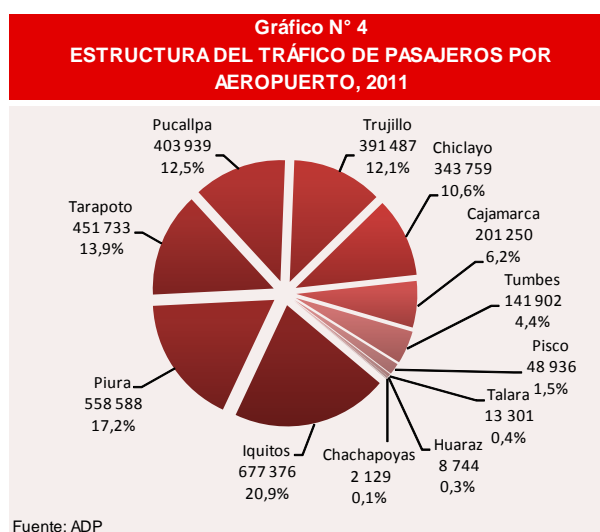
19. Durante el año 2011, el Primer Grupo de Aeropuertos atendió un total de 3,243 millones de pasajeros, lo cual significó un crecimiento de 19,4% respecto del año anterior. Este incremento refuerza la tendencia creciente en el tráfico de pasajeros, especialmente en los vuelos nacionales, los cuales del 2007 al 2011 crecieron a una

tasa promedio anual de 25,3%, representando más del 90% del tráfico total. En tanto, el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, pese a haber mostrado un incremento de 17,8% con relación al 2010, representa menos del 0,2% del tráfico total.

20. Cabe resaltar que los pasajeros de transferencia se incrementaron 46,2% en 2011 respecto del año anterior, con lo cual representaron el 8% del tráfico total en dicho año. Este incremento se explica por la entrada en funcionamiento de nuevas rutas, en especial la ruta Trujillo-Piura-Chiclayo de TACA, así como el incremento de frecuencias en rutas como Chiclayo-Talara-Tumbes de Star Perú.



21. Asimismo, a lo largo del 2011 se observa un mayor nivel de tráfico nacional en los meses de agosto, julio y octubre. Esto se explica en gran medida por las diversas campañas que ha lanzado Promperú para incentivar el turismo interno.
22. A diferencia del tráfico de naves, en el de pasajeros se observa una menor concentración entre los aeropuertos. Así, el aeropuerto con mayor participación en el tráfico total fue Iquitos, con 20,9%, seguido por el de Piura, con 17,2%. Le siguen en importancia Tarapoto, Pucallpa, Trujillo y Chiclayo, con participaciones que fluctúan entre 13,9 y 10,6%. En contraste, los aeropuertos de Chachapoyas, Huaraz y Talara registraron los menores niveles de tráfico de pasajeros, cada uno con menos del 1% sobre el tráfico total.



23. En cuanto a la variación del tráfico por aeropuerto, el de Talara registró el mayor crecimiento en vuelos nacionales (60 veces lo registrado el año previo); mientras que el aeropuerto de Piura, registró un incremento de 35,7% en el tráfico nacional, que en términos absolutos representó 143 557 más pasajeros que los atendidos en el 2010. De igual forma, el aeropuerto de Tarapoto recibió 103 880 más pasajeros en tráfico nacional que el año anterior, y 41 261 pasajeros en tránsito adicionales a los movilizados en 2010, lo cual significó un incremento de 114,18%.

Cuadro N° 6									
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR AEROPUERTO, SEGÚN TIPO DE VUELO									
AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL			TRÁNSITO		
	2011	2010	Variación	2011	2010	Variación	2011	2010	Variación
Cajamarca	201 235	177 447	13,41%	11	37	-70,27%	4	4	0,00%
Chachapoyas	1 669	3 339	-50,01%	-	-		460	702	-34,47%
Huaraz	7 340	9 222	-20,41%	-	-		1 404	1 661	-15,47%
Iquitos	675 513	675 796	-0,04%	847	561	50,98%	1 016	5 033	-79,81%
Pucallpa	313 708	307 281	2,09%	316	564	-43,97%	89 915	76 427	17,65%
Talara	12 579	206	6006,31%	96	32	200,00%	626	405	54,57%
Tarapoto	374 335	270 455	38,41%	-	-		77 398	36 137	114,18%
Trujillo	349 911	293 017	19,42%	248	233	6,44%	41 328	35 208	17,38%
Tumbes	132 891	96 045	38,36%	93	54	72,22%	8 918	455	1860,00%
Pisco	47 314	23 870	98,22%	80	-		1 542	1 021	51,03%
Chiclayo	317 571	276 899	14,69%	388	224	73,21%	25 800	9 459	172,76%
Piura	545 518	401 961	35,71%	228	252	-9,52%	12 842	1 448	786,88%
TOTAL	2 979 584	2 535 538	17,5%	2 307	1 957	17,9%	261 253	167 960	55,5%

Fuente: ADP

IV.4. Tráfico de Carga

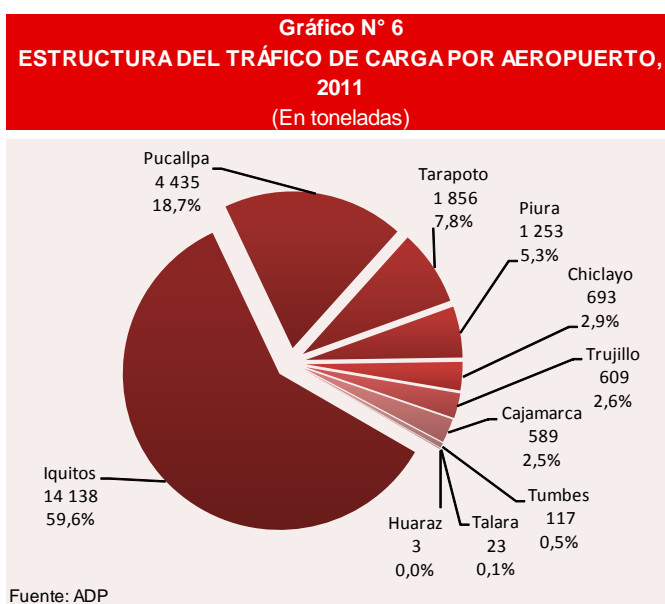
24. Durante el año 2011, el volumen de carga movilizada por los aeropuertos concesionados mostró un crecimiento de 3,8% respecto del año anterior, alcanzando 23,716 miles de toneladas, de las cuales el 99,99% fue movilizada en tránsito nacional. Asimismo, el mes con mayor tráfico fue marzo, seguido por mayo; mientras que las tres toneladas correspondientes al tránsito internacional fueron movilizadas en los meses de agosto, noviembre y diciembre.



Fuente: ADP

25. En lo referido a la importancia relativa de cada aeropuerto con relación al tráfico total de carga, el aeropuerto de Iquitos ostentó una mayor participación (59,6%) al movilizar 14 138 toneladas de carga. Le siguen en importancia, el aeropuerto de Pucallpa y el de Tarapoto, con 18,7% y 7,8%, respectivamente, mientras que los demás

aeropuertos representaron cada uno menos del 6%. Asimismo, cabe señalar que no se registró volumen de carga en los aeropuertos de Pisco y Chachapoyas.



26. En cuanto a la variación anual del tráfico de carga, el aeropuerto de Pucallpa registró un incremento de 52,57% en el tráfico nacional, equivalente a 1 528 toneladas, mientras que el aeropuerto de Iquitos sufrió una disminución de 983 toneladas en el tráfico nacional, volumen que representa 6,5% menos que el movilizado en 2010.

Cuadro N° 7
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO, SEGÚN
TIPO DE VUELO
(En toneladas)

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2011	2010	Variación	2011	2010	Variación
Cajamarca	589	519	13,59%	-	-	
Chachapoyas	-	-		-	-	
Huaraz	3	1	395,79%	-	-	
Iquitos	14 135	15 118	-6,50%	3,0	36,9	-91,8%
Pucallpa	4 435	2 907	52,57%	0,1	23,1	-99,7%
Talara	23	50	-54,96%	-	-	
Tarapoto	1 856	1 722	7,77%	-	-	
Trujillo	609	571	6,66%	-	-	
Tumbes	117	135	-13,34%	-	-	
Pisco	-	-		-	-	
Chiclayo	693	601	15,28%	-	-	
Piura	1 253	1 165	7,56%	-	-	
TOTAL	23 713	22 789	4,1%	3,1	60,0	-94,9%

Fuente: ADP

V. REGULACIÓN TARIFARIA

27. De acuerdo a la cláusula 7.7 del Contrato de Concesión, por la prestación de los servicios aeroportuarios o servicios no aeroportuarios por parte del Concesionario, este deberá cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por OSITRAN.
28. De igual manera, la cláusula 7.7 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá reajustar las tarifas y cargos de acceso al 1° de enero de cada año, en función del Índice de Precios al Consumidor de Perú (IPC) y el Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos de América (CPI, por sus siglas en inglés).

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

29. El siguiente cuadro muestra las tarifas máximas correspondientes al año 2011. Cabe señalar que en el caso de los servicios a la nave, las tarifas están en función del Peso Máximo de Despegue (PMD).

Cuadro N° 8 TARIFAS MÁXIMAS Y CARGOS DE ACCESO EN EL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS (En US\$, no incluye IGV)								
SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	PRIMEROS 9 AEROPUERTOS ENTREGADOS				3 AEROPUERTOS RESTANTES		
		Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Piura	Chiclayo	Pisco
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA)								
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,99	3,33	3,24	3,21	3,20	3,05	3,12
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	11,09	11,09	11,09	11,09	10,68	10,68	10,68
2. Aterrizaje y Despegue Internacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento)¹								
Hasta 10 TM	Por operación	17,75	13,31	8,88	4,44	12,81	8,54	4,27
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	3,29	2,82	2,35	1,89	2,71	2,26	1,82
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	3,99	3,43	2,85	2,22	3,30	2,74	2,14
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	4,21	3,61	3,01	2,41	3,47	2,89	2,32
Más de 106 TM	Por tonelada	4,30	3,69	3,07	2,46	3,56	2,96	2,37
3. Aterrizaje y Despegue Nacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento)²								
Hasta 10 TM	Por operación	8,88	6,66	4,44	2,22	6,41	4,27	2,14
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,92	1,07	0,95	0,74	1,03	0,92	0,72
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,40	1,11	1,00	0,78	1,07	0,96	0,75
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	2,50	1,15	1,04	0,81	1,11	1,00	0,78
Más de 106 TM	Por tonelada	2,56	1,19	1,07	0,83	1,14	1,03	0,80
4. Estacionamiento Internacional (posterior a los 90 minutos incluidos en AD)								
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,444	0,33	0,22	0,11	0,32	0,21	0,11
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	0,082	0,07	0,06	0,05	0,07	0,06	0,05
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	0,100	0,09	0,07	0,06	0,08	0,07	0,05
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	0,105	0,09	0,08	0,06	0,09	0,07	0,06
Más de 106 TM	Por TM/hora o fracción	0,108	0,09	0,08	0,06	0,09	0,07	0,06
5. Estacionamiento Nacional (posterior a los 90 minutos incluidos en AD)								
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,22	0,17	0,11	0,06	0,16	0,11	0,05
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	0,048	0,03	0,02	0,02	0,03	0,02	0,02
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	0,060	0,03	0,03	0,02	0,03	0,02	0,02
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	0,062	0,03	0,03	0,02	0,03	0,03	0,02
Más de 106 TM	Por TM/hora o fracción	0,065	0,03	0,03	0,02	0,03	0,03	0,02
6. Otros servicios								
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,01	0,01	0,01	0,011	0,01	0,01	0,01
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Por galón	0,055	0,03 y 0,02	0,06	0,022	-	0,05	0,02
7. Cargo de acceso por el servicio de rampa								
Hasta 10 TM	Por operación	2,77	2,22	2,22	2,2	2,14	2,14	2,14
Más de 10 hasta 35 TM	Por operación	12,76	9,98	11,09	10,9	9,61	10,68	10,68
Más de 35 hasta 70 TM	Por operación	30,51	18,86	23,30	22,9	18,15	22,42	22,42
Más de 70 hasta 105 TM	Por operación	42,16	27,74	39,94	39,3	26,69	38,44	38,44
Más de 106 TM	Por operación	62,13	44,38	68,78	67,6	42,71	66,26	66,26

Nota: Tarifas vigentes del 1 de enero al 31 de

1/ y 2/ Aterrizaje / despegue nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas

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

Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de AD

Fuente: Tarifario 2011 ADP

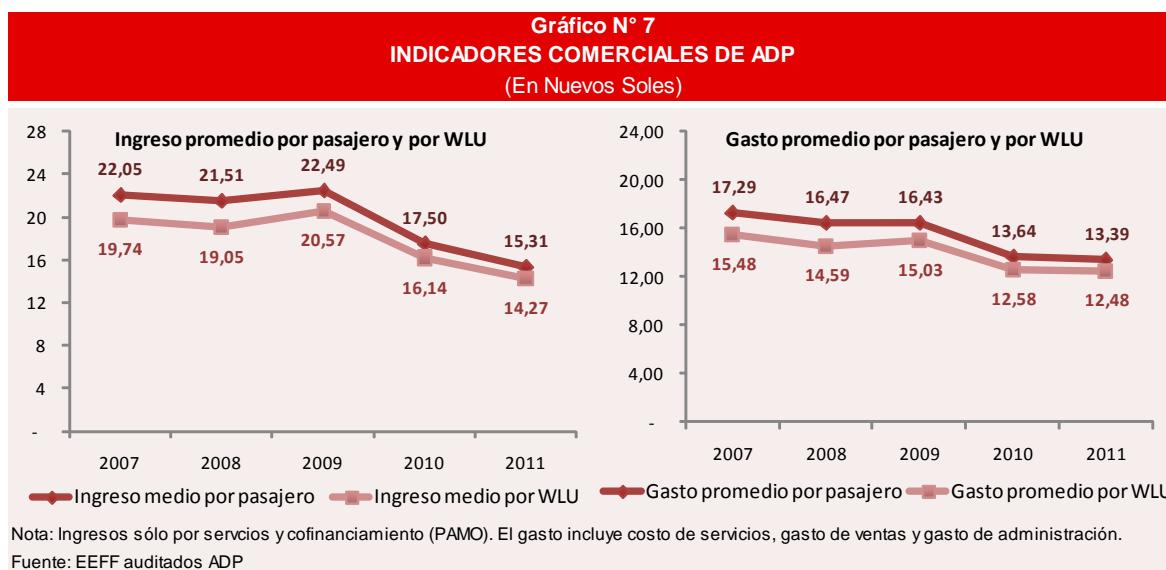
30. Adicionalmente, por el servicio que se brinda a las aeronaves fuera del horario de atención del aeropuerto, se realiza el cobro de tarifas de acuerdo con el siguiente cuadro.

Cuadro N° 9 TARIFA POR HORA EXTRA (En US\$, no incluye IGV)		
AEROPUERTO	CON	SIN
	PASAJEROS	PASAJEROS
Anta - Huaraz	21,08	17,75
Chachapoyas	33,28	27,74
Cajamarca	55,47	55,47
Talara	55,47	55,47
Tumbes	77,66	72,11
Tarapoto	77,66	72,11
Trujillo	90,97	87,64
Piura	90,97	87,64
Pucallpa	90,97	87,64
Iquitos	122,04	112,05

Fuente: Tarifario 2011 ADP

VI. INDICADORES COMERCIALES

31. Los principales ingresos de ADP provienen de dos fuentes: ingresos por servicios e ingresos por cofinanciamiento. Este último concepto está representado por el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), efectuado por el Concedente.
32. En el 2011, el ingreso promedio por pasajero se redujo por segundo año consecutivo, ubicándose en S/. 15,31. Este descenso se explica por el incremento del tráfico de pasajeros en los aeropuertos administrados por ADP, con respecto al año anterior. De igual forma, los ingresos por WLU⁷ se redujeron en 11,6%, ubicándose en S/. 14,27.



33. Asimismo, el costo promedio por pasajero (sin considerar los gastos financieros) en el año 2011, fue de S/. 13,39, monto que significó una disminución de 1,8% con respecto al año anterior, mientras que el gasto promedio por WLU se redujo en 8,5%, al ubicarse en S/. 12,48. Al igual que en el caso de los ingresos, estas reducciones son atribuibles al mayor tráfico de pasajeros y carga, en comparación al incremento de los ingresos y gastos operativos.

⁷ Work Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).

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

VII. INVERSIONES

35. Las inversiones realizadas por el Concesionario pueden constituir parte de las mejoras comprometidas en el Contrato de Concesión, una vez que han sido reconocidas como tales por el Regulador. Dicho reconocimiento supone la verificación de que la inversión esté de acuerdo con lo ofrecido en la propuesta técnica del Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.
36. Las inversiones reconocidas por OSITRAN en el año 2011 ascendieron a US\$ 5,195 millones, con lo cual la inversión acumulada al 31 de diciembre de 2011 sumó US\$ 47,653 millones, tal como se muestra en el siguiente gráfico.



VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

37. Los ingresos percibidos por ADP provienen de la explotación de los aeropuertos, distinguiéndose la prestación de los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios. Asimismo, el Concesionario tiene derecho a recibir de parte del Estado Peruano un monto trimestral como parte del acuerdo de cofinanciamiento establecido en el Contrato de Concesión.
38. En el 2011 ADP obtuvo ingresos operativos por S/. 49,668 millones, suma 4,5% superior a la obtenida el año anterior. Este resultado estuvo impulsado, principalmente, por el incremento de los ingresos generados por TUUA, los cuales representaron el 62% de los ingresos por servicios aeroportuarios. Dicho incremento fue producto del mayor tráfico de pasajeros registrado en el 2011 en comparación al año anterior.
39. Asimismo, los ingresos provenientes del arrendamiento de locales comerciales contribuyeron de manera importante a la recaudación de ADP, representando el 67% de los ingresos por servicios no aeroportuarios. Dichos ingresos corresponden al alquiler de espacios publicitarios, alquiler de stands, entre otros.

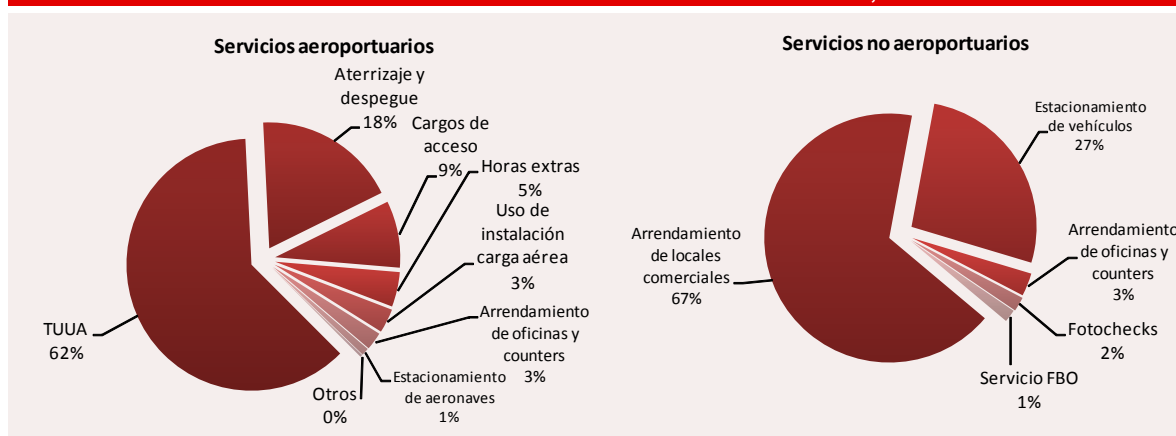
Cuadro N° 10
VARIACIÓN ANUAL DE LOS INGRESOS OPERATIVOS DE ADP, 2010-2011
 (En miles de S/.)

CONCEPTO	2011	2010	VARIACIÓN
Servicios aeroportuarios	22 876	20 472	11,7%
Tarifa Única de Uso Aeroportuario - TUUA	14 120	12 339	14,4%
Aterrizaje y despegue	4 225	3 912	8,0%
Cargos de acceso a instalaciones de rampa y estacionamientos de distribución de combustible	1 974	1 867	5,7%
Servicios en horas extras	1 029	1 006	2,3%
Uso de instalaciones de carga aérea	709	662	7,1%
Arrendamiento de oficinas y counters	524	438	19,6%
Estacionamiento de aeronaves	224	171	31,0%
Arrendamiento de espacio para antenas	39	39	0,0%
Vuelos de acción cívica y escuelas	32	38	-15,8%
Servicios no aeroportuarios	7 513	6 354	18,2%
Arrendamiento de locales comerciales	5 020	4 400	14,1%
Estacionamiento de vehículos	2 005	1 620	23,8%
Arrendamiento de oficinas y counters	225	213	5,6%
Fotochecks	140	121	15,7%
Servicio de base fija de Operaciones - FBO	123	0	
Cofinanciamiento	19 279	20 712	-6,9%
TOTAL	49 668	47 538	4,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2011

40. El siguiente gráfico muestra la estructura de los ingresos provenientes de la prestación de los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios. Las principales fuentes corresponden a servicios sujetos a regulación tarifaria; el ingreso por uso del terminal aeroportuario (TUUA) es el principal componente de los ingresos por servicios aeroportuarios, al concentrar el 62%; y los ingresos por aterrizaje y despegue ostentan la segunda mayor participación relativa (18%). Por su parte, los ingresos percibidos por los servicios sujetos a regulación por acceso figuran en el tercer lugar con una participación de 9%.

Gráfico N° 9
ESTRUCTURA DE LOS INGRESOS OPERATIVOS DE ADP, 2011



Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2011

41. En tanto, la mayor fuente de ingresos dentro de los servicios no aeroportuarios es el arrendamiento de locales comerciales⁸, el cual representa el 67% de los ingresos por este tipo de servicios. El segundo rubro en importancia fue el ingreso por estacionamiento de vehículos, con una participación del 27%.

⁸ Arrendamiento de locales comerciales corresponde al ingreso registrado por alquiler de espacios publicitarios, alquiler de stands, por otorgar acceso a terceros a las instalaciones de rampa y estaciones de distribución de combustible en los aeropuertos.

42. En cuanto a los resultados del ejercicio, ADP reportó en 2011 una utilidad bruta de S/. 18,289 millones, monto 11,2% inferior al obtenido el año anterior, debido al menor ingreso por cofinanciamiento y los mayores costos de servicios generados por depreciación, cargas de gestión y amortizaciones. Asimismo, debido al mayor nivel de gastos de ventas incurridos en 2011, se obtuvo una utilidad operativa 29,6% inferior a la registrada el año anterior y una utilidad neta de S/. 4,083 millones, la cual representó una reducción de 61,0% con respecto al 2010.

Cuadro N° 11			
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS DE ADP, 2011			
(En miles de S/.)			
	2011	2010	VARIACIÓN
Ingresos por servicios	30 389	26 826	13,3%
Ingresos por cofinanciamiento - PAMO	19 279	20 712	-6,9%
Total ingresos	49 668	47 538	4,5%
Costo de servicios	-31 379	-26 944	16,5%
Utilidad bruta	18 289	20 594	-11,2%
Gastos de ventas	-3 900	-2 414	61,6%
Gastos de administración	-8 150	-7 676	6,2%
Otros ingresos	1 779	1 643	8,3%
Otros gastos	-20	-782	-97,4%
Utilidad de operación	7 998	11 365	-29,6%
Ingresos financieros	9 847	13 579	-27,5%
Gastos financieros	-9 720	-10 549	-7,9%
Diferencia en cambio, neta	748	-540	-238,5%
Utilidad antes de participación e impuesto a la renta	7 377	13 855	-46,8%
Impuesto a la renta	-3 294	-3 396	-3,0%
Utilidad neta	4 083	10 459	-61,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2011

43. Asimismo, al 31 de diciembre del 2011, el saldo en los activos corrientes disminuyó 30,1% con respecto al cierre del 2010, debido principalmente a la disminución de las cuentas por cobrar al MTC (-20,5%), las cuales corresponden en su mayoría a las inversiones reconocidas. De igual modo, el activo no corriente se redujo en 7,3% con respecto al año anterior, debido también al menor saldo de cuentas por cobrar al MTC. Cabe señalar que las inversiones reconocidas de corto y largo plazo corresponden a los reembolsos por las inversiones PAO.
44. Con relación al pasivo corriente, éste disminuyó pues las obligaciones financieras disminuyeron en casi 35%, quedando un saldo de S/. 17,5 millones. Asimismo, el pasivo no corriente, que corresponde al préstamo otorgado por el BBVA con garantía del Fideicomiso, disminuyó en 8,8%.
45. Por su parte, el patrimonio neto disminuyó S/. 6,2 millones (-43,7%), como resultado de la reducción de los resultados acumulados. Al respecto, en abril de 2011 la Junta General de Accionistas de ADP acordó aprobar la distribución de dividendos correspondientes al saldo de las utilidades acumuladas al 31 de diciembre de 2011 por S/. 6,481 millones. Asimismo, en el 2011 la Junta General de Accionistas acordó efectuar adelantos de dividendos por S/. 4,976 millones. De esta forma, al cierre del 2011, los activos de ADP se encontraban financiados en un 93,2% mediante préstamos de terceros (bancos y/o proveedores) y en un 6,8% mediante capital propio.

Cuadro N° 12					
BALANCE GENERAL DE ADP					
(En miles de S/.)					
ACTIVO	2011	2010	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2011	2010
Activo corriente	41 616	59 555	Pasivo corriente	26 716	36 443
Efectivo y equivalente de efectivo	1 739	6 570	Obligaciones financieras	17 515	26 735
Cuentas por cobrar comerciales netas	1 895	1 603	Cuentas por pagar comerciales	5 267	6 340
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	102	3 483	Cuentas por pagar a partes relacionadas	841	71
Cuentas por cobrar al MTC	35 447	44 562	Otras cuentas por pagar	3 093	3 297
Otras cuentas por cobrar	207	1 112			
Impuestos por recuperar	1 581	1 732	Pasivo no corriente	82 613	90 601
Gastos contratados por anticipado	645	493	Obligaciones financieras	82 613	90 601
Activo no corriente	75 686	81 663	Patrimonio neto	7 974	14 174
Cuentas por cobrar al MTC	68 805	74 951	Capital social	6 450	6 450
Imp. a la renta y participac. De trabaj. diferido	802	598	Reserva legal	1 312	1 312
Inmuebles. Equipos y vehículos	5 091	4 982	Resultados acumulados	212	6 412
Intangible neto	988	1 132			
TOTAL ACTIVO	117 303	141 218	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	117 303	141 218

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2011

46. Finalmente, el siguiente cuadro resume el desempeño financiero de la Empresa Concesionaria mediante sus ratios financieros. En el 2011, ADP presentó un margen operativo menor en 8 puntos porcentuales al registrado el año previo, al igual que un margen neto inferior en 14 puntos porcentuales. Asimismo, los ratios de rentabilidad sobre el patrimonio y sobre el activo mostraron caídas del orden de 23 y 4 puntos porcentuales, respectivamente. Estos resultados se debieron a la disminución de la utilidad neta en 61%, la cual se vio amortiguada por la reducción del patrimonio y de los activos.

Cuadro N° 13					
RATIOS FINANCIEROS					
RATIOS	2007	2008	2009	2010	2011
De rentabilidad					
Margen operativo	0,22	0,23	0,31	0,24	0,16
Margen neto	0,13	0,11	0,10	0,22	0,08
Rendimiento sobre patrimonio	0,72	0,43	0,40	0,74	0,51
Rendimiento sobre activos	0,17	0,06	0,03	0,07	0,03
De liquidez					
Razón corriente	1,21	2,48	0,97	1,63	1,56
De solvencia					
Endeudamiento sobre patrimonio	3,17	6,73	10,74	8,96	13,71

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2011

47. Con relación a la liquidez del Concesionario, la razón corriente sufrió una leve disminución en el año 2011, debido a una mayor caída en los activos en comparación a la baja en los pasivos corrientes. Ello reflejaría una menor capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo.
48. En cuanto al indicador de solvencia, este se incrementó en 53,0% con respecto al año anterior debido a la fuerte caída del patrimonio. Así, mostró un nivel bastante elevado, pues los pasivos representaron 13,71 veces el capital propio.

IX. PAGOS EFECTUADOS AL CONCESIONARIO

49. En el año 2011 se aprobaron pagos por inversiones mediante liquidaciones por un monto de US\$ 4,937 millones y S/. 720,97 miles. Asimismo, los pagos aprobados al Concesionario por concepto de mantenimiento correctivo sumaron US\$ 928,94 miles.

Cuadro N° 14
RESUMEN DE PAGOS EFECTUADOS Y RECONOCIMIENTO DE INVERSIONES A ADP, 2007-2011

DESCRIPCIÓN	PERIODOS					TOTAL
	2007	2008	2009	2010	2011	
1.- Inversiones (Liquidaciones)						
a.- Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo (en US\$)	968 473	4 426 761	4 079 009	401 346	1 247 206	11 122 795
b.- Inversiones del Periodo Inicial realizado en el Periodo Remanente (en US\$)	-	-	-	-	3 689 602	3 689 602
c.- Inversiones del Periodo Inicial realizado en el Periodo Remanente (en S/.)	-	-	-	-	720 966	720 966
2.- Inversiones Reconocidas - PAO						
a.- Obras de Seguridad, Equipamiento, Remodelación de Terminales y otros (en S/.)	-	-	11 240 601	81 807 775	-	93 048 375
3.- Pago por Mantenimiento y Operación - PAMO (en US\$)	7 156 823	8 963 717	9 509 207	8 722 071	8 269 338	93 048 375
4.- Mantenimientos Correctivos						
a.- Intervenciones para garantizar la seguridad y Continuidad de las Operaciones (en US\$)	117 591	902 393	1 015 193	779 340	928 939	4 008 526

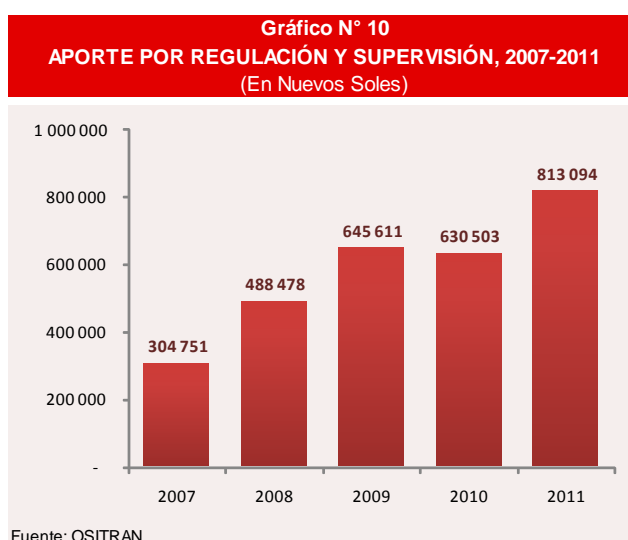
Fuente: Gerencia de Supervisión

50. De otro lado, al 31 de diciembre de 2011, los reconocimientos PAO por las inversiones realizadas durante el Periodo Inicial sumaron S/. 93,048 millones (incluido IGV), equivalente a S/. 78,192 millones sin IGV. De acuerdo al Contrato de Concesión, dicho monto debe ser ajustado al final de dicho periodo, a fin de determinar el valor de la cuota trimestral PAO. Así, de acuerdo al Informe N° 1272-10-GS-OSITRAN, el valor actualizado de las inversiones reconocidas por concepto de PAO asciende a S/. 83,654 millones (sin incluir IGV), los cuales deberán ser pagados al Concesionario en 40 cuotas trimestrales, siendo el importe de S/. 3,667 millones, más IGV.

51. En tanto, los montos aprobados del cofinanciamiento referido al PAMO correspondientes al año 2011 sumaron S/. 8,269 millones. Este monto fue pagado en cuotas trimestrales con los recursos existentes en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso.

X. APORTE POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN

52. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, en el 2011 ADP realizó aportes por regulación y supervisión a OSITRAN por la suma de S/. 813 094, representando un incremento de 29% con respecto al año anterior.



ANEXOS

ANEXO 1

Mapa del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales



Fuente: Contrato de Concesión

ANEXO 2 Esquema de Cofinanciamiento

Manejo de los fondos del cofinanciamiento	Mediante fideicomiso administrado por la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE).
Principal fuente de recursos	Retribución que recibe el Estado Peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Frecuencia de pagos por concepto de PAO y PAMO	Trimestral
Incentivo a la Generación de Ingresos (IGI)	Importe trimestral, que en ningún caso podrá ser menor a cero.
Opciones a elegir por el Concesionario para el pago por obras	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pago por Avance de Obra (PAO): Pagos trimestrales en dólares por inversiones en obras, equipamiento y mantenimiento periódico durante periodo inicial y remanente. Existen dos modalidades de pago del Concedente: i) Certificado de Aceptación de Obra (CAO); o ii) Pagos Diferidos con Fondos del Fideicomiso. 2. Liquidaciones (Liq): Pagos al contado contra la presentación de liquidaciones efectuadas por el Concesionario. <p>Estas modalidades son alternativas y excluyentes entre sí.</p>
PAMO	Pago trimestral requerido por el Concesionario para el mantenimiento (exceptuando mantenimiento periódico) y operación de los aeropuertos. El valor del PAMO dependerá del monto recaudado por el Concesionario de los pagos de los usuarios del aeropuerto. Si el valor del PAMO es menor que los ingresos recaudados (por prestación de servicios regulados y no regulados), el Concedente pagará al Concesionario la diferencia entre los ingresos recaudados y el PAMO fijado en el proceso de licitación (US\$ 9,4 millones anuales). El PAMO se reajusta anualmente de acuerdo a lo estipulado en el Anexo 17 del Contrato de Concesión y está sujeto a revisión quinquenal, cuyo procedimiento, cálculo y aprobación es potestad de OSITRAN.
IGI	Reconocimiento por generación de ingresos regulados por movimientos de pasajeros y carga en exceso a su crecimiento vegetativo. Si los ingresos regulados por movimiento de pasajeros y carga en el trimestre son mayores que los ingresos regulados base ajustado, el Concesionario recibirá un porcentaje del excedente.
Cálculo del Cofinanciamiento trimestral (COF_t)	<p>- Si PAMO mayor que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB),</p> $COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$ <p>- Si PAMO menor o igual que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB),</p> $COF_t = IGI_t - 0.5(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$ <p>donde, RE: Retribución a favor del Estado Peruano trimestral por concepto de ingresos no regulados.</p>

ANEXO 3

Ficha del Contrato de Concesión

AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (AdP)			
PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> • Talara –Piura • Tumbes –Tumbes • Chachapoyas - Amazonas; • Iquitos – Loreto • Tarapoto –San Martín • Pucallpa – Ucayali; • Trujillo – La Libertad; • Anta – Ancash; • Cajamarca –Cajamarca; • Chiclayo- Lambayeque; • Pisco – Ica; • Piura – Piura. 	<p>Cláusula 5.7.1. (p 33-34)</p> <p>Anexo 1. Descripción General de los Aeropuertos del Primer Grupo</p> <p>Cláusula 5.9. (p.35)</p> <p>Adenda 1 Adenda 2 Adenda 4</p>
2	Fecha de suscripción	11 de diciembre de 2006	Circular N°60
3	Plazo de concesión	25 años	Cláusula 4.1 (p.30-31)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 05 de febrero 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Pisco, adiciones al numeral 5.9, modificación e incorporación al numeral 20.1.1, adición al numeral 3.6 al Anexo 11, y modificación del numeral 5 Anexo11. • Adenda 2: 06 de marzo de 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Chiclayo, modificación del numeral 5.12.1. • Adenda 3: 17 de setiembre 2008. Modificación numeral 1.1 "Acreedores Permitidos", 1.83 "Pago por Obras (PAO)", 7.7.9 "tarifa de US\$ 1.00", 7.7.10 "Cobro de tarifa única a INDECI" y 7.7.11 "Responsabilidad de verificación del cobro de tarifas que se hace referencia en los numerales 7.7.9 y 7.7.10". • Adenda 4: 24 de noviembre 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Piura, modificación de los Anexos 1 (Apéndice 2 y 3); Anexo 2 (Apéndice 1); Anexo 3 (Apéndice 1 y 2); y Anexo 14. • Adenda 5: 23 de diciembre de 2009. Incluye definiciones y procedimiento de pago y aprobación de obras adicionales, agilizar el proceso de aprobación de los planes maestros, entre otros. Se modificó numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del anexo 8; y adicionar numerales 8.24 y 2.6.4 del anexo 17. • Adenda 6: 20 de diciembre de 2010. Incorpora mecanismos para la emisión de CAO y CRPAO. Modifica numerales 1.20, 1.35, 1.55; numeral 2.5 del anexo 17; anexo 18. Adiciona numeral 16.6, 2.5.3 anexo 17 y literales n), o) y p) numeral 3 del anexo 17 y el anexo 9. • Adenda 7: 31 de marzo de 2011. Modificación del segundo párrafo, del acápite ii), del literal b), del numeral 16.5.1. 	<p>Adenda 1</p> <p>Adenda 2</p> <p>Adenda 3</p> <p>Adenda 4</p> <p>Adenda 5</p> <p>Adenda 6</p> <p>Adenda 7</p>
5	Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)	Circular N°025 (p. 2)

AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (AdP)			
PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
6	Capital mínimo	US\$2 millones 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 3.3.1. (p. 27)
7	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 2 millones, que debe ser renovada anualmente por el 25% de los ingresos del año anterior si este monto fuera mayor a los US\$ 2 millones. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 20% del monto total de la obra. ▪ Garantía de Adelanto de Pago por las Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo: carta fianza por el 20% del importe de la factura 	Cláusula 10.2 (p. 67-68)
8	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. ▪ Garantiza la no construcción, ni operación de nuevo aeropuerto de uso comercial en un radio de 150 km. ▪ Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos que generen impactos ambientales, el Concedente se encargará de retirarlos. 	Cláusula 10.1 (p.67)
9	Compromiso de inversión	<p>Monto de inversión: aprox. US\$232 millones</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras obligatorias <ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras de rápido impacto (primeros 9 meses) (aprox. US\$ 4 millones) ▪ Obras de seguridad (primeros 18 meses) ▪ Ampliación y remodelación terminal (solo Cajamarca, Piura y Tumbes) (primeros 24 meses) ▪ Obras Plan Maestro Detallado de Desarrollo (Año 2 al año 25) ▪ Obras de Rehabilitación (año 2 al año 25) 	Cláusula 8.2. (p 51-54) Anexo 25. Inversiones Obligatorias Anexo 27. Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías
10	Penalidades	<p>Faltas graves: de US\$100 mil a US\$500 mil</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pérdida del certificado de operación ▪ Reducción participación socio estratégico ▪ Integrar capital inicial en plazo estipulado en contrato ▪ Insolvencia, liquidación, etc. ▪ Cualquier incumplimiento doloso del Concesionario que implique un delito de acción pública ▪ Transferencia de derechos del concesionario ▪ No lograr la Estructuración Financiera ▪ Disposición de bienes afectados a la Concesión ▪ Atraso en ejecución de obras ▪ Otros <p>Faltas No Graves: de US\$ 2 mil a US\$ 30 mil.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Atraso en presentar Plan Maestro: Plan Anual de Inversiones, Programa de Mantenimiento, entre otros (entre US\$ 2 y 4 mil por día) ▪ Incumplimiento en los niveles de servicio de áreas de Check in, TUUA, Salas de Embarque (US\$4 mil por vez) ▪ Otros. 	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p.335-339)

AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (AdP)			
PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje a) De Conciencia: Controversias Técnicas b) De Derecho: Controversias No Técnicas <ul style="list-style-type: none"> - Internacional - CIADI: más de US\$ 5 millones - Nacional: menos de US\$ 5 millones 	<p>Cláusula 16.4. (p. 102)</p> <p>Cláusula 16.5. (p. 103)</p>
12	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. 91-99)
13	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de los ingresos anuales en 5% o más; • Incremento en los costos y/o gastos anuales en 5% o más; • O el efecto compuesto de las dos anteriores: <p>Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico-financiero.</p>	Cláusula 19 (p.109-110)
14	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la Concesión y las acciones o participaciones que correspondan a la Participación Mínima.	Cláusula 10.4 (p.69-73)
15	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • Seguros para Trabajadores y Empleados: 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 y pérdidas. - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas. - Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos y de la naturaleza. - Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	Cláusula 11.2 (p.74-75)
16	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la toma de posesión. La cual ocurrirá en <u>un acto único</u> en la fecha de cierre.	Cláusula 3.3 (p.27-30)
17	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) 	<p>Cláusula 1.39 (p. 11)</p> <p>Cláusula 1.105 (p. 19)</p> <p>Cláusula 7.1.1 (p. 41)</p>

AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (AdP) PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, puentes de abordaje, uso de instalaciones de carga, Atención en Horas Extras. • Cargos de acceso. Almacenamiento y Despacho de Combustible, Uso de Instalaciones para Servicio de Rampa, Alquiler de locales para líneas aéreas y servicios comerciales. 	<p>Cláusula 7.7. (p. 45)</p> <p>Anexo 7 (p 315-321)</p>
19	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • El Concesionario reajustará las tarifas y los cargos de acceso al 1º de enero de cada año en función del IPC nacional y de US. • OSITRAN podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda. 	<p>Cláusula 7.7.7 (p. 46-47)</p> <p>Cláusula 7.7.8 (p.47)</p>
20	Retribución del Estado	<ul style="list-style-type: none"> • Corresponde al 15% de los ingresos no regulados del Concesionario menos impuestos y participación de empleados; deducidos de las facturas por cobrar a las Fuerzas Armadas. • La retribución puede ser mayor o menor que cero. 	<p>Cláusula 1.104 (p. 19)</p> <p>Anexo 17, numeral 2.4 (p. 369-370)</p>
21	Pago en efectivo	<p>El pago en efectivo se realiza contra la presentación de liquidaciones por parte del concesionario, en los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obras de rápido impacto y equipamiento mínimo del período inicial. • Pago del 30% de las inversiones en el período remanente. • Mantenimiento correctivo 	<p>Anexo 17, numeral 2.6 (p. 377-380)</p>
22	PAO	<p>Pago 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Son pagos por Obras correspondientes a las inversiones en equipamiento y mantenimiento periódico durante el periodo inicial y remanente. • El concedente decide si el PAO será pagado utilizando Certificados de Avance de Obra (CAO) o con pagos diferidos del Fideicomiso. 	<p>Adenda 3</p> <p>Anexo 17, numeral 2.5 (p. 370-371)</p>

ANEXO 4

ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN		
ADENDA	FECHA	OBJETO
Primera	05/02/2008	Establecimiento de condiciones de entrega de aeropuertos adicionales
		Entrega en operación del Aeropuerto Internacional de Pisco
Segunda	06/03/2008	Entrega en operación del Aeropuerto CAP. FAP José Abelardo Quiñonez, Chiclayo
Tercera	17/09/2008	Viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en el Contrato de Concesión
		Permitir que el Pago por Obras (PAO) se pueda realizar en Nuevos Soles o Dólares, dependiendo de la moneda utilizada en la estructuración financiera
		Establecer tarifas especiales para vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica y transporte de delegaciones y regreso al aeropuerto de salida por malas condiciones meteorológicas
Cuarta	24/11/2008	Entrega en operación del Aeropuerto CAP. FAP Guillermo Concha Iberico, Piura
Quinta	23/12/2009	Realizar precisiones sobre el tratamiento de los adicionales de obra y de los mecanismos de liquidación de intangibles
Sexta	20/12/2010	Modificar definiciones de cláusula primera, incorporar mecanismos para la emisión de los CAO y CRPAO. Es decir, modificar los numerales 1.20, 1.36, 1.55; numeral 2.5 del Anexo 17; y Anexo 18; así como adicionar el numeral 16.6, el numeral 2.5.3 al Anexo 17 y los literales n), o) y p) al numeral 3 del Anexo 17, y el Anexo 9 al Contrato de Concesión
Séptima	31/03/2011	Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbre con relevancia jurídica definidas como Controversias No Técnicas, y en consecuencia modificar el segundo párrafo del Acápite ii) del Literal b) del Numeral 16.5.1 de la Cláusula 16.5 del Contrato de Concesión

Fuente: Contrato de Concesión