

INFORME DE GESTIÓN DE LA CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



GERENCIA DE SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN



ÍNDICE

Resumen Ejecutivo

- I. Aspecto Generales de la Infraestructura Concesionada**
 - 1.1. Características generales.
- II. Datos operativos de los aeropuertos supervisados**
 - 2.1. Tráfico de Aeronaves.
 - 2.2. Tráfico de Pasajeros.
 - 2.3. Tráfico de Carga.
 - 2.4. Ingresos No Regulados.
- III. Cumplimiento de Plan de Anual de Supervisión, 2T-2016**
- IV. Acceso a la Infraestructura**
 - 4.1. Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso
- V. Inversiones Reconocidas**
- VI. Determinación del Cofinanciamiento – 2T 2016**
- VII. Aporte por Regulación**
- VIII. Atención de Reclamos**

Resumen Ejecutivo

El presente informe de gestión contiene evaluación del desempeño de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, correspondiente al segundo trimestre de 2016.

El 11 de diciembre de 2006, se celebró el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, siendo suscrito por la empresa Aeropuertos del Perú S.A. – AdP (en adelante, el Concesionario) y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC (en adelante, el Concedente). La concesión incluye los aeropuertos de Anta-Huaraz, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo y Tumbes.

El siguiente cuadro se muestra los principales datos de la Concesión:

| Cuadro N° 01 Datos Generales de la Concesión | |
|---|---|
| Concesionario | Aeropuertos del Perú S.A. |
| Accionistas de la Concesión ¹ | GBH Investments S.A. 69.23% |
| | Talma Servicios Aeroportuarios S.A. 30.77% |
| Tipo de concesión | Cofinanciamiento bajo modalidad de Ingreso Mínimo Garantizado |
| Factor de competencia | Menor pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) |
| Compromiso de Inversión* | USD 108,165 millones (inc. IGV) |
| Inversión acumulada a junio 2016 | 96,87 millones (inc. IGV) |
| Inicio de la concesión | 11 de diciembre de 2006 |
| Vigencia de la concesión | 25 años |
| Adendas | 8 |

(*) Monto referido en Contrato de Concesión

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, entre 2008 y 2011, se han suscrito ocho (8) adendas al Contrato de Concesión: las cuatro primeras fueron celebradas el 2008; la quinta, en 2009; la sexta, en 2010, la séptima en 2011 y la octava en 2015. Cabe señalar que las Adendas 1, 2 y 4 corresponden a la entrega al Concesionario de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, respectivamente, mientras que, mediante la última se modificaron los requisitos previstos para la contratación del personal clave de la Concesión a fin de garantizar la oferta de personal y su adecuada capacitación.

¹ Mediante Carta N° 680-2016-GR-ADP de fecha 26 de julio de 2016, el Concesionario remitió información en relación a la conformación del accionariado.

| Cuadro N° 02 Adendas al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú - ADP | |
|---|-------------|
| Contrato Principal | 11.Dic.2006 |
| Adenda N° 01 | 05.Feb.2008 |
| Adenda N° 02 | 06.Mar.2008 |
| Adenda N° 03 | 17.Set.2008 |
| Adenda N° 04 | 24.Nov.2008 |
| Adenda N° 05 | 23.Dic.2009 |
| Adenda N° 06 | 20.Dic.2010 |
| Adenda N° 07 | 31.Mar.2011 |
| Adenda N° 08 | 12.Jun.2015 |

En el segundo trimestre, ADP registró un total de 1,13 millones de pasajeros, el cual presenta una disminución 5.9% pasajeros respecto al primer trimestre de 2016. Sobre el particular, los aeropuertos de Piura y Iquitos se mantienen como los aeropuertos que han transportado el mayor flujo de pasajeros, concentrando en conjunto, el 37.33% del tráfico total de pasajeros de ADP.

En relación al tráfico de cargo TM se registra un total de 3,897 toneladas de carga, el cual representa un crecimiento de 5.7% respecto al primer trimestre de 2016. El aeropuerto de Iquitos es el que movilizó el mayor volumen de carga en el segundo trimestre de 2016, contribuyendo con el 59.63% del volumen total, seguido de otros dos aeropuertos de la zona oriente del país, Pucallpa y Tarapoto, que en conjunto, representaron 21.05% del total de carga movilizada en los aeropuertos de ADP.

Asimismo, en el segundo trimestre de 2016, se registraron aproximadamente 30,975 de movimientos de aeronaves, cifra inferior en 1% a la registrada en el primer trimestre de 2016. De este total, el aeropuerto de Pisco concentró el 43.83%, atendiendo principalmente a vuelos de instrucción u operaciones militares, mientras que en vuelos comerciales, los aeropuertos que registraron el mayor movimiento en el segundo trimestre de 2016 fueron los de Tarapoto, Pucallpa, Iquitos, Trujillo y Piura.

La prestación de los servicios aeroportuarios se encuentra sujeta a regulación tarifaria, por lo que el Concesionario deberá cobrar las Tarifas Máximas establecidas en el Contrato de Concesión, las cuales se reajustan anualmente por la inflación correspondiente. De otro lado, los servicios no aeroportuarios como playa de estacionamiento, publicidad, alquiler de espacios para retail y otros, no se encuentran dentro del ámbito regulatorio, por lo que el Concesionario puede establecer libremente sus precios.

Los ingresos no regulados vienen presentando un crecimiento sostenido desde el inicio de sus operaciones. Al respecto, los ingresos no regulados en el segundo trimestre han aumentado en 0.09% respecto al primer trimestre de 2016, siendo el importe de US\$ 1.27 millones.

Finalmente, en cuanto a las transferencias realizadas por el Concesionario a favor de OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación, éstas disminuyeron en 3.82% las transferencias respecto al primer trimestre de 2016, alcanzando la suma de S/ 2.43 millones.

I. Aspectos generales de la Infraestructura Concesionada

1.1 Características generales

1. A fines del año 2006, AdP² inicio operaciones en nueve de los doce (12) aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, los mismos que le fueron entregados en concesión por el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC). Posteriormente, durante el año 2008, se entregaron los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, completando la red de doce aeropuertos a ser operados por AdP.
2. El siguiente cuadro muestra las ubicaciones, fecha de toma de posesión de los doce (12) aeropuertos operados por AdP:

| Cuadro N° 03 Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia | | | |
|--|--------------|---------------------------|--|
| AEROPUERTO | DEPARTAMENTO | FECHA DE TOMA DE POSESIÓN | |
| 1 Anta - Huaraz | Ancash | 11/12/2006 | |
| 2 Cajamarca | Cajamarca | 11/12/2006 | |
| 3 Chachapoyas | Amazonas | 11/12/2006 | |
| 4 Iquitos | Loreto | 11/12/2006 | |
| 5 Pucallpa | Ucayali | 11/12/2006 | |
| 6 Talara | Piura | 11/12/2006 | |
| 7 Tarapoto | San Martín | 11/12/2006 | |
| 8 Trujillo | La Libertad | 11/12/2006 | |
| 9 Tumbes | Tumbes | 11/12/2006 | |
| 10 Pisco | Ica | 05/02/2008 | |
| 11 Chiclayo | Lambayeque | 06/03/2008 | |
| 12 Piura | Piura | 24/11/2008 | |

Fuente: Plan Anual de Negocios de AdP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

3. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, AdP tiene la responsabilidad de llevar a cabo el Diseño, Construcción, Financiamiento y Operación de la red de aeropuertos, durante un periodo de 25 años. Para lograr este cometido, el Contrato de Concesión establece dos periodos que denomina el Periodo Inicial (compuesto por los 3 primeros años de la Concesión) y el Periodo Remanente (a partir del cuarto año hasta el término de la Concesión).
4. Los aeropuertos concesionados se encuentran clasificados en cuatro grupos, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado durante el último año. Dicha

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 de Provincia (en adelante, el Contrato de Concesión), por un plazo de 25 años.

clasificación es utilizada para establecer niveles de servicio, esquemas tarifarios, inversiones, entre otros aspectos, de manera homogénea en cada grupo. El siguiente cuadro muestra la clasificación de los doce aeropuertos concesionados, basada en el tráfico de pasajeros registrado en el año 2015.

| Cuadro N° 04 Clasificación de los Aeropuertos Concesionados a AdP | | | |
|--|-----------------------------|------------------------------|-------------------------|
| GRUPO I (> 500 mil) | GRUPO II (250 - 500 mil) | GRUPO III (100 - 250 mil) | GRUPO IV (< 100 mil) |
| Iquitos | Cajamarca | Tumbes | Anta-Huaraz |
| Piura | Chiclayo | Talara | Chachapoyas |
| Tarapoto | | | Pisco |
| Pucallpa | | | |
| Trujillo | | | |

Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

5. La empresa concesionaria es una sociedad anónima constituida en el Perú y actualmente es subsidiaria directa de GBH Investments S.A. y tiene como inversionista estratégico a Talma Servicios Aeroportuarios S.A., ambas con las siguientes participaciones representativas en el capital social:

- GBH Investments S.A. 69,23%
- Talma Servicios Aeroportuarios S.A. 30,77%

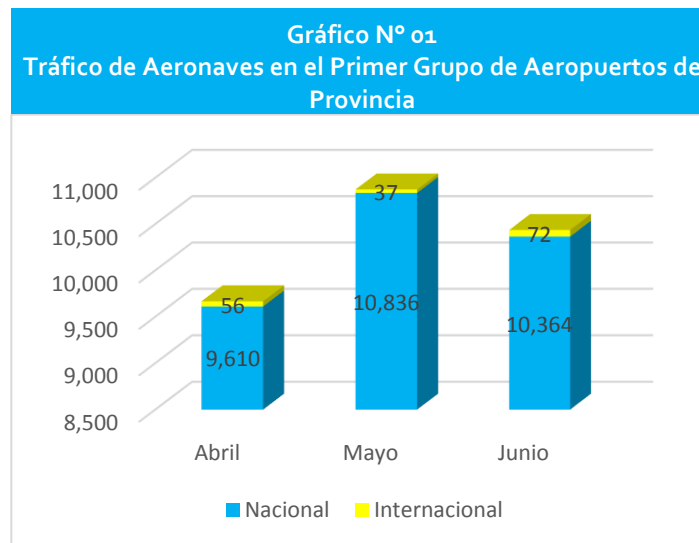
6. La Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es una Asociación Público-Privada cofinanciada por el Estado Peruano. Mediante este esquema, el Concesionario presenta una factura de Pago del Cofinanciamiento referido al PAMO correspondiente para cada trimestre, adjuntando de acuerdo a lo señalado en el Anexo 17 del Contrato de Concesión, la siguiente información:

- Ingresos Regulados (IR)
- Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)
- Ingreso no Regulados Base (INRB)
- Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados (IGI)
- Retribución al Estado (RE)

II. Datos operativos de los aeropuertos supervisados

2.1 Tráfico de Aeronaves

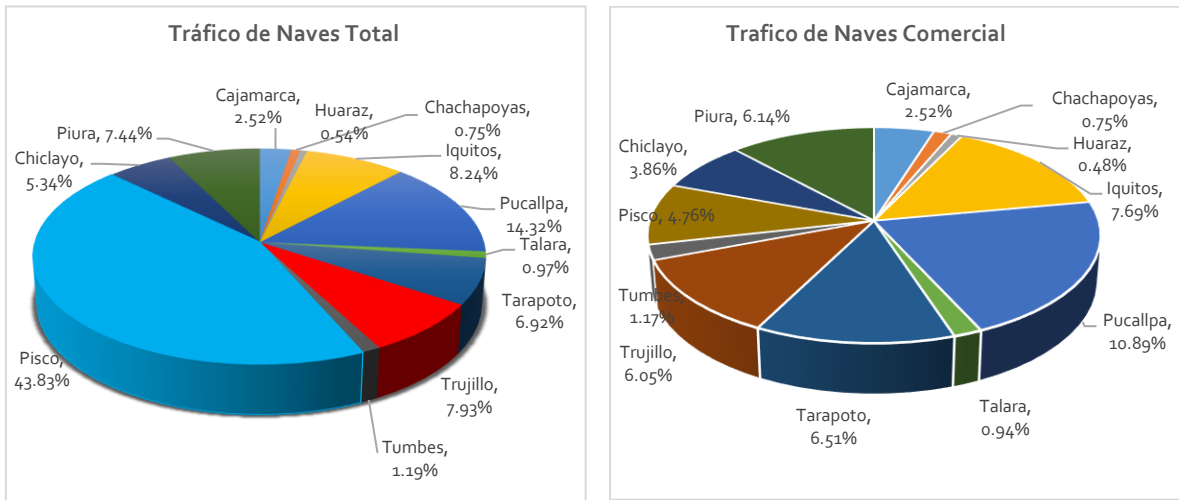
7. En el segundo trimestre de 2016, los doce (12) aeropuertos a cargo del Concesionario atendieron más de 30,975 movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando una pequeña disminución de 0.87% con respecto al primer trimestre de 2016. Cabe precisar, que los aeropuertos en concesión atienden primordialmente vuelos nacionales (99.4% del total de operaciones).



Fuente: AdP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

8. Cabe señalar, que el aeropuerto de Pisco alcanzó el mayor tráfico de aeronaves, concentrando el 43.83% del total de operaciones registradas por el Primer Grupo de Aeropuertos. Cabe precisar que en el segundo trimestre de 2016, más de la mitad de los vuelos atendidos en dicho aeropuerto, es decir el 60.29% correspondieron a vuelos de instrucción, siendo su principal usuario el Escuela Peruana de Aviación Civil, el 39.71% restante está dividido entre vuelos militares y vuelos comerciales.
9. Respecto, a la distribución del tráfico considerado únicamente a los vuelos comerciales, se aprecia que los aeropuertos que contribuyeron de manera importante con el tráfico comercial de aeronaves durante el segundo trimestre de 2016, fueron los ubicados en Pucallpa, Iquitos, Tarapoto y Piura, los cuales en conjunto, concentraron cerca del 60.34% del total de movimientos de aeronaves. En este tipo de vuelos, el aeropuerto de Pisco explica el 9.20% de operaciones.

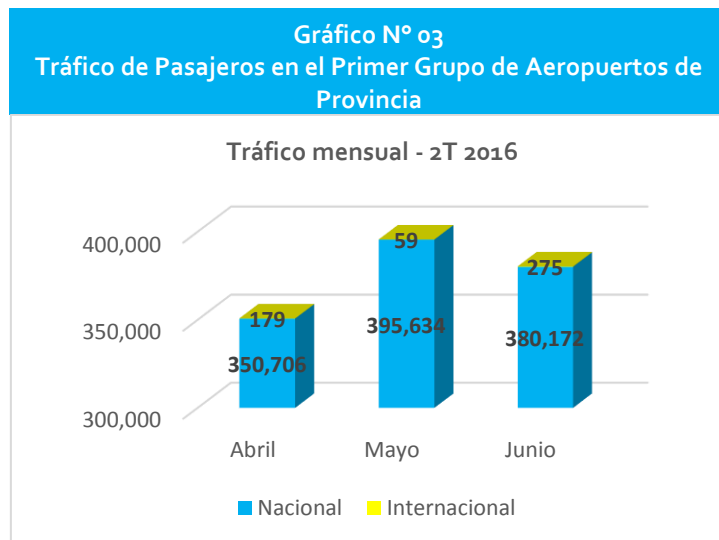
Gráfico N° 02
Estructura del Tráfico de Naves por Aeropuerto, 2T - 2016



Fuente: AdP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

2.2 Tráfico de Pasajeros

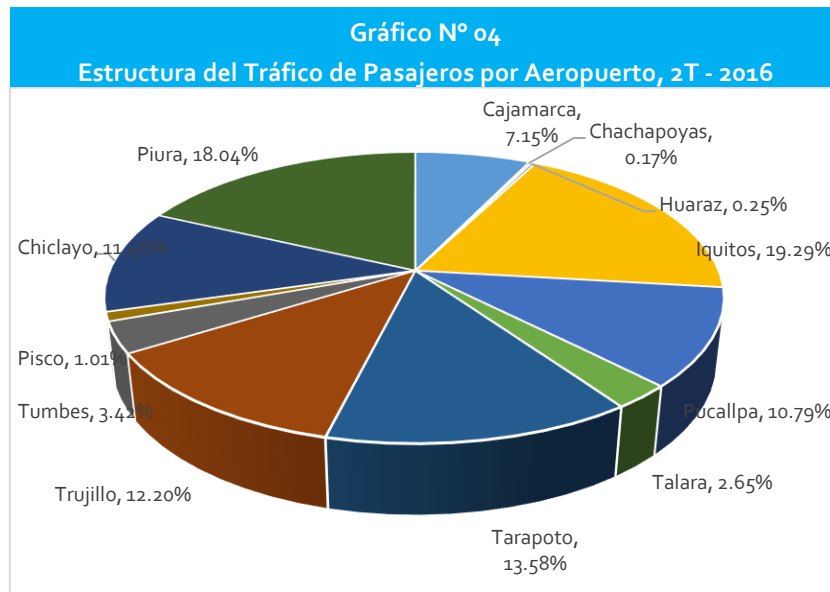
- En el segundo trimestre del año 2016, el Concesionario atendió un total de 1.1 millones de pasajeros, registrando una disminución de 5.87% respecto al primer trimestre de 2016. Cabe indicar, que el flujo de pasajeros en vuelos nacionales representó más del 99% del tráfico total.



Fuente: AdP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

- Respecto al tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Iquitos concentro el 19.29% del tráfico de total, seguido de el de Piura, con 18.04% de total. Le siguen en importancia Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa con participaciones que fluctúan entre 13.58% y 10.79%. En

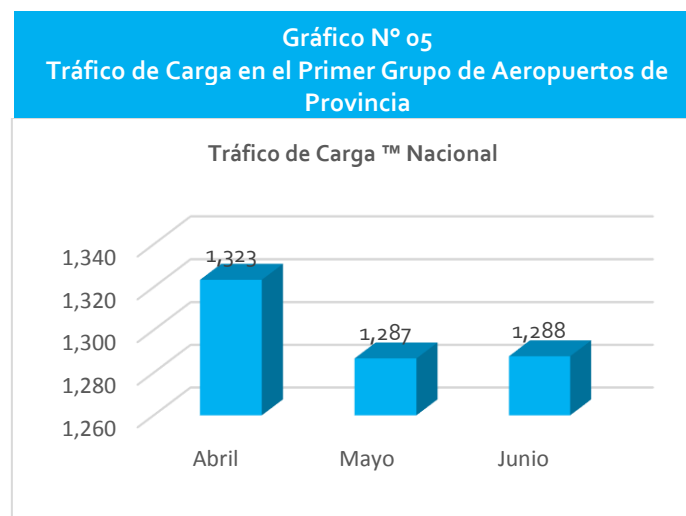
contraste, los aeropuertos de Chachapoyas y Huaraz que registraron los menores niveles de tráfico de pasajeros, cada uno con menos del 1% sobre el tráfico total.



Fuente: AdP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

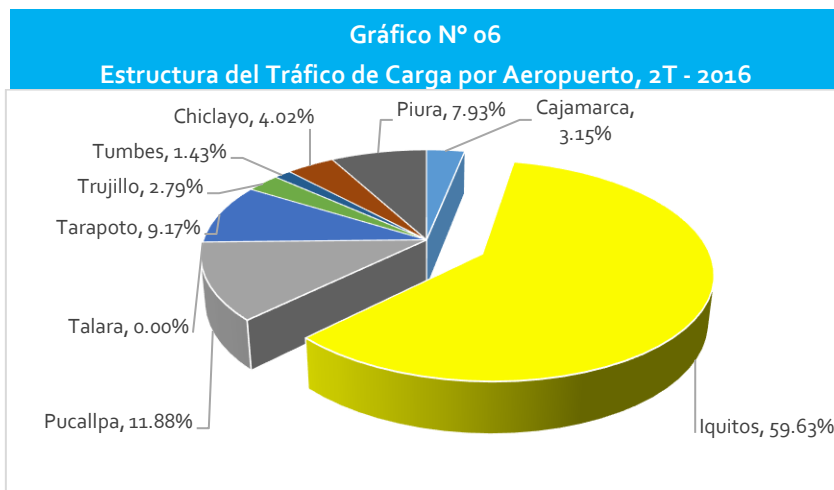
2.3 Tráfico de Carga

12. Durante el segundo trimestre de 2016, AdP movilizó a través de sus doce (12) aeropuertos en operación un total de 3,898 toneladas de carga, lo que representó un crecimiento de 5.67% en comparación con el volumen alcanzado en el primer trimestre de 2016. La totalidad de la carga movilizada durante el segundo trimestre de 2016, corresponde a vuelos nacionales.



Fuente: AdP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

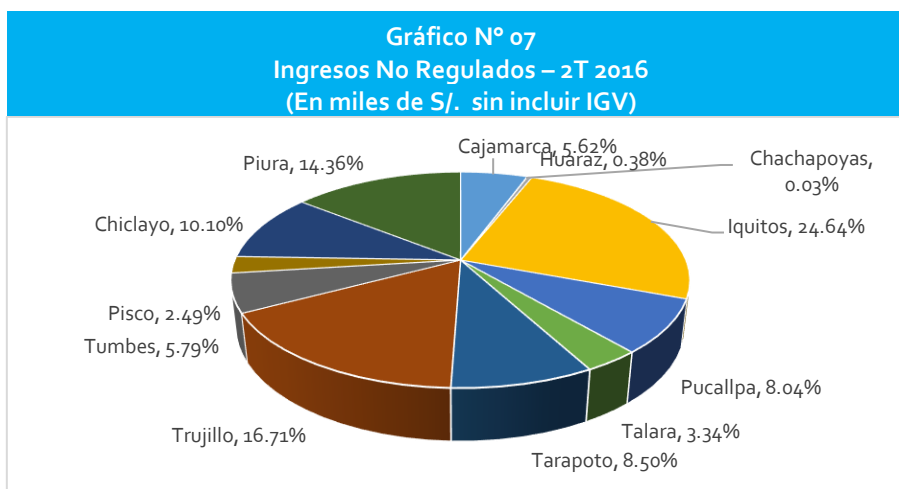
13. El aeropuerto de Iquitos registro la mayor contribución (59.63%) al volumen total de carga movilizada durante el segundo trimestre de 2016, seguido por el aeropuerto de Pucallpa, que concentró el 11.88% del volumen total de la carga movilizada. En tanto, los aeropuertos de Tarapoto y Piura representan el 9.17% y 7.93% respectivamente; mientras que los demás aeropuertos contribuyen cada uno con menos del 5% del volumen total e incluso tres de ellos (Huaraz, Chachapoyas, Talara y Pisco) no registraron volumen de carga.



Fuente: AdP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

2.4 Ingresos No Regulados

14. Durante el segundo trimestre de 2016, el ingresos no regulado en el aeropuerto de Iquitos concentro el 24.64% del total de los ingresos no regulados, seguido de Trujillo, con 16.71%. Le siguen en importancia Piura, Chiclayo y Tarapoto con participaciones que fluctúan entre 14.36%, 10.10% y 8.50% respectivamente. En contraste, los aeropuertos de Chachapoyas y Huaraz registraron los menores ingresos no regulados, cada uno con menos del 1% sobre el ingreso no regulado.



Fuente: AdP
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

15. En el año 2015, se realizaron aperturas de nuevos locales comerciales en los aeropuertos de Trujillo, Tarapoto, Pucallpa e Iquitos; también se instalaron nuevos módulos en toda la red de aeropuertos del Concesionario.

Trujillo
(01) Cafetería Bijao

Pucallpa
(01) To Go Papachay

Tarapoto
(01) Cafetería Bijao
(02) Papachay

Iquitos
(01) Markte Maloka

16. Asimismo, se pudo concretar la construcción de un nuevo Hangar en el aeropuerto de Pisco, también se desarrollaron y ofrecieron espacios de zonas de telecomunicaciones, con las empresas Contac Media, Lan Perú, Peruvian y LC Perú. En el año 2015 ingresaron un total de 08 módulos en los aeropuertos de Chiclayo, Piura, Tarapoto, Pucallpa e Iquitos: Aura Hotel, Hotel Masaris, Servitoure, Utropic, Amazonia Gran Hotel, Nessus Hoteles, Paredes Vela Reninger y E & Tours.

III. Cumplimiento de Plan de Anual de Supervisión, 2T-2016

17. De acuerdo al Plan Anual de Supervisión de 2016³, respecto a Aeropuertos del Perú S.A. se programaron 89 actividades de supervisión en materia aeroportuaria, de las cuales el 43% corresponde a la modalidad de inspección (supervisión en sus propias instalaciones o en la infraestructura que administre el Concesionario), el 42% corresponde a la modalidad de supervisión de gabinete y el 16% corresponde a reuniones de trabajo.
18. Al segundo trimestre de 2016, se programaron 18 actividades de supervisión en materia aeroportuaria. En el siguiente cuadro, se detalla las materias en las cuales se realizaron las actividades de supervisión:

| Cuadro N° 05 Actividades de Supervisión – 2T 2016 | | | | | |
|--|-----------|--|-------------|---------------------------|-----------|
| Materia | Económico | Comercial / Administrativo-Financiero | Inversiones | Operaciones/ Ambiental | Total |
| Inspecciones | | 04 | --- | 04 | 08 |
| Supervisión de Gabinete | | 03 | --- | 03 | 06 |
| Reuniones de Trabajo | | --- | 04 | --- | 04 |
| Total | | 07 | 04 | 07 | 18 |

Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

³ Mediante Resolución de Gerencia General N° 173-2015-GG-OSITRAN se aprobó el Plan Anual de Supervisión de OSITRAN 2016.

19. Cabe señalar, que se han cumplido en un 100% el total de actividades programadas en el segundo trimestre, es decir, de 18 actividades de supervisión en materia aeroportuaria.

IV. Acceso a la Infraestructura

4.1 Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso

20. Durante el segundo trimestre de 2016, Aeropuertos del Perú S.A. remitió a este Organismo Regulador, para su revisión y aprobación, un total de 34 proyectos de contrato de acceso (incluyendo proyectos de adendas) debidamente visados por los usuarios intermedios, conforme a lo señalado en el artículo 72° del Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN – REMA. En el cuadro N° 04 se observa que servicios esenciales se prestaron:

| Cuadro N° 06 Proyecto de Contratos de Acceso / Adendas – 2T 2016 | | | | |
|---|--------|--------|--------|-----------|
| AEROPUERTOS | Abr-16 | May-16 | Jun-16 | 2T - 2016 |
| AdP | 18 | 8 | 8 | 34 |
| Asistencia en Tierra o Rampa | 6 | 3 | 2 | 11 |
| Abastecimiento de combustible | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Atención de tráfico de pasajeros y equipaje ^{1/2} | 7 | 5 | 3 | 15 |
| Mantenimientos de aeronaves en hangares | 5 | 0 | 3 | 8 |

Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

21. Respecto al cuadro anterior, los usuarios intermedios en el segundo trimestre de 2016, solicitaron en la mayoría de los casos acceso a facilidades esenciales para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas operativas y counters) y el servicio esencial de asistencia en tierra o rampa.

V. Inversiones Reconocidas

22. El 11 de diciembre de 2006, se celebró el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, siendo suscrito por la empresa Aeropuertos del Perú S.A. – AdP (en adelante, el Concesionario) y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC (en adelante, el Concedente).
23. 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.
24. En relación a las Obras del Periodo Inicial (2006-2009), se dio prioridad a las obras de rápido impacto, sobre la infraestructura existente y Obras de Seguridad, que buscaban mejorar la calidad de servicio a los usuarios de los aeropuertos. Las obras serian pagadas mediante el mecanismo Pago por Obras (PAO). A la fecha, los planes y programas

aprobados contienen las inversiones que debe ejecutar el Concesionario para el Periodo Remanente de la Concesión (2009 – 2031) sin que estas hayan sido ejecutadas en su totalidad pese al crecimiento de la demanda.

25. Desde el inicio de la Concesión se han reconocido inversiones por un monto de US\$ 96,8 millones las cuales equivalen al 89.6% de la inversión comprometida, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

| Cuadro N° 07 Monto de Inversiones Reconocidas– 2T 2016 | | | |
|---|---------------------------------|--|-------------|
| Aeropuerto | Monto de inversión comprometida | Monto de inversión reconocida a junio 2016 | % Inversión |
| Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia | USD 108,164,869 | USD 1,383,060 | 89.6% |

Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

26. Temas pendientes que impiden el desarrollo de las inversiones:

➤ **Entrega de terrenos e interferencias**

Los aeropuertos que requieren terrenos para sus respectivas ampliaciones son: Tumbes, Tarapoto, Pucallpa, Chiclayo, Iquitos, Piura, Trujillo y Cajamarca⁴. Actualmente, los terrenos requeridos se encuentran en proceso de expropiación por parte del Concedente, habiéndose presentado conflictos sociales en la mayoría de dichos procesos.

La demora en la respuesta del MTC sobre la adquisición de terrenos trae como consecuencia la dilatación en la ejecución de las inversiones establecidas en los Planes Maestros de Desarrollo y por ende el incumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y Niveles de Servicios, en perjuicio de los usuarios.

➤ **Demora en la aprobación de Estudio Previos**

La demora en la revisión y aprobación de los estudios de pre inversión en el marco del SNIP y de los Estudios Definitivos de ingeniería (EDI), es producida tanto por el Concesionario (levantamiento de observaciones) como por el Concedente, especialmente la Oficina de Programaciones e Inversiones del MTC.

➤ **Adendas pendientes de suscribir**

En el proyecto de Adenda Financiera el Concesionario ha solicitado que los Estudios Técnicos Previos sean reconocidos una vez que los mismos sean aprobados por el Concedente y no esperar a la culminación del hito u obra.

⁴ Los otros cuatro aeropuertos están en función al gatillo de demanda.

Es preciso señalar que este proyecto de adenda cuenta con opinión favorable de OSITRAN, la cual fue emitida con Acuerdo N° 1890-568-15-CD-OSITRAN, estando pendiente que el MTC remita la adenda al MEF para su correspondiente Opinión Técnica. Si bien la suscripción de dicha adenda viabilizaría la ejecución de las inversiones del periodo remanente, su suscripción no obliga al Concesionario a llevar a cabo dichas inversiones.

27. En ese sentido, uno de los requisitos para que el Concesionario lleve a cabo las obras del periodo remanente, es la oportuna entrega de los terrenos debidamente saneados por parte del Concedente.

VI. Determinación del Cofinanciamiento – 2T 2016

28. La Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es una Asociación Público-Privada cofinanciada por el Estado Peruano. Mediante este esquema, el Concesionario presenta una factura de Pago del Cofinanciamiento referido al PAMO correspondiente para cada trimestre, adjuntando de acuerdo a lo señalado en el Anexo 17 del Contrato de Concesión, la siguiente información:

- Ingresos Regulados (IR)
- Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)
- Ingreso no Regulados Base (INRB)
- Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados (IGI)
- Retribución al Estado (RE)

29. En este sentido, debe mencionarse que para la determinación de éste, se utilizan dos criterios:

- El primero, si el Pago por Mantenimiento y Operación trimestral ($PAMO_t$) es mayor que la suma de los Ingresos Regulados (IR_t) de los aeropuertos más los Ingresos No Regulados Base trimestral de los cuatro trimestres del año 2004⁵ ($INRB$), se utilizará la siguiente fórmula:

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

- El segundo criterio establece que si el PAMO es menor o igual que la suma de los Ingresos Regulados (IR_t) más los Ingresos No Regulados Base trimestral ($INRB$), se utilizará la siguiente fórmula:

$$COF_t = IGI_t - f_1 (IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t \quad (b)$$

30. Asimismo, se establece que los pagos trimestrales que realice el CONCEDENTE al CONCECIONARIO serán por los siguientes conceptos:

- Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)
- Pago por avance de obras (PAO): CRPAOs, PMP, PAO "Periodo Inicial".

⁵ Ajustado por el Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos de Norteamérica.

31. Al respecto, se debe señalar que la presentación de la factura por el pago del cofinanciamiento referido al Pago por Mantenimiento y Operaciones PAMO correspondiente al segundo trimestre de 2016, fue devuelta mediante Oficio N° 0809-2016-JCA-GSF-OSITRAN, dado que se presentaron observaciones en el mantenimiento de la infraestructura del lado aire y lado tierra.

| Cuadro N° 08 AdP – Cofinanciamiento 2T 2016 (Incluido el IGV) | |
|--|-------------------|
| COMPONENTE | TOTALES - 2T 2016 |
| COF TOTAL | ----- |
| CRPAOs (1-8) | US\$ 2,081,854.92 |
| PAO "Periodo Inicial" | S/ 4,327,023.34 |
| PMP "Programa de Mantenimiento Periódico 1er y 2do PMP | S/ 2,278,331.89 |

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

32. Cabe señalar, que mediante oficio N° 0534-2016-JCA-GSF-OSITRAN la Gerencia de Supervisión y Fiscalización otorgo conformidad al valor del 30% de la inversión reconocida por concepto del Segundo Programa de Mantenimiento Periódico 2015 por un monto de S/ 2,397,979.44 (sin IGV) y determinar el valor de la cuota PAO en S/ 222,971.01 (sin IGV) correspondiente al 70% de la inversión reconocida. La primera cuota se pagó en el segundo trimestre de 2016.

VII. Aporte por Regulación

33. De acuerdo al Reglamento de Aporte por Regulación aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 064-2015-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, las Entidades Prestadoras están obligadas a efectuar mensualmente el pago del Aporte por Regulación a que se refiere el artículo 10 de la Ley N° 27332 aplicando el porcentaje fijado anualmente sobre la totalidad de sus ingresos facturados, deducido el IGV y el IPM⁶.
34. El plazo para pagar el Aporte por Regulación vence en la misma fecha que la Entidad Prestadora debe pagar el IGV, según cronograma de vencimiento emitido por la SUNAT.
35. Al respecto, en el siguiente cuadro se detalla el Aporte por Regulación el segundo trimestre de 2016:

| Cuadro N° 09 Detalle del Aporte por Regulación – 2T 2016 | | | | |
|---|--------------|---------------|--------------|---------------|
| Aeropuerto | Abril | Mayo | Junio | Total S/ |
| Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia | S/ 62,705.00 | S/ 158,255.00 | S/ 73,478.00 | S/ 294,438.00 |

Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

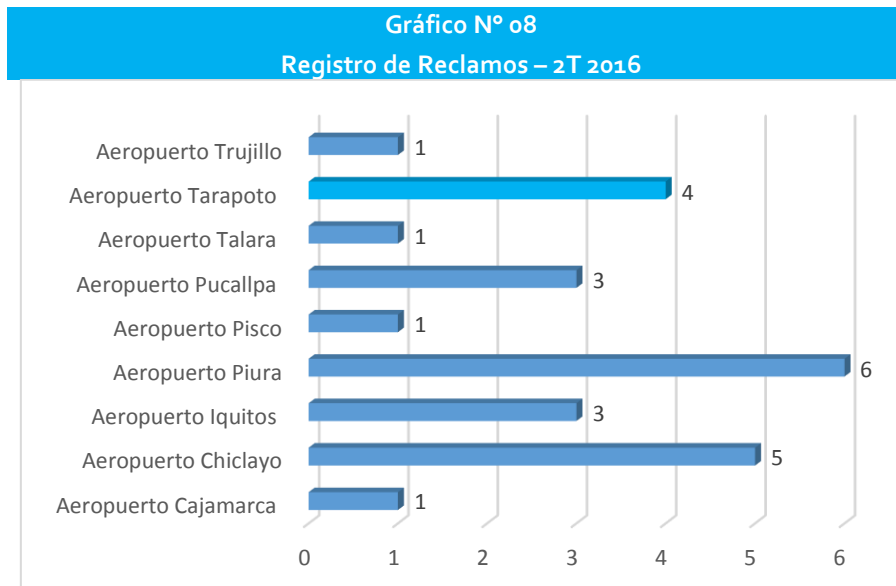
⁶ IPM: Impuesto de Promoción Municipal.

| Aeropuerto | 1T- 2016 | 2T - 2016 | Variación % |
|--|---------------|---------------|-------------|
| Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia | S/ 352,968.00 | S/ 294,438.00 | (-)16.58% |

36. Del cuadro anterior, se observa que en el segundo trimestre de 2016, AdP efectuó el pago por aporte por regulación, de manera mensual, por un monto que ascendió a S/ 294,438.00 soles, esto de acuerdo a lo señalado en el Reglamento de Aporte por Regulación, el cual indica el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación.

VIII. Atención de Reclamos

37. Durante el segundo trimestre de 2016, se registraron un total de 25 reclamos en primera instancia, en materia aeroportuaria de infraestructura de transporte de uso público supervisadas por OSITRAN. El número de reclamos en el aeropuerto de Piura y Chiclayo concentro el 44% del total de los reclamos presentados.



Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

38. Al respecto, de la información remitida por el Concesionario, los casos más frecuentes en materia de reclamos en los aeropuertos son:

- Por daño/perdida de bienes: al momento de ingresar a la faja de seguridad, se olvidó su celular posiblemente en el counter o al momento de pasar la faja. a los 5 minutos retorno para la devolución del celular, le dijeron que no lo habían visto.
- Playa de estacionamiento: tiempo de tolerancia debe ser mayor, además se presentó fallas en el sistema, el cual no indica la hora exacta del tiempo de permanencia en el aeropuerto.
- Aerolíneas-itinerario/vuelos: vuelo demoró más de 6 horas, estando con un niño de 7 meses.



© OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.

Jefatura de Contratos Aeroportuarios.

Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo, Lima – Perú.

Documento de Gestión Segundo Trimestre 2016

Colaboradores:

Danilo Campos Flores.

Cristian Ortiz Varias.

