



# 2017-III

## INFORME DE GESTIÓN DE LA CONCESIÓN DEL SEGUNDO 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, 3T-2017**
- IV. **Acceso a la Infraestructura**
  - 4.1. Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso
- V. **Inversiones Reconocidas**
- VI. **Determinación del Cofinanciamiento – 3T 2017**
- VII. **Aporte por Regulación**
- VIII. **Atención de Reclamos**

## Resumen Ejecutivo

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño, del tercer trimestre de 2017 de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, así como del consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

El 05 de enero de 2011, se celebró el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, siendo suscrito por la empresa Aeropuertos Andinos del Perú S.A. – AAP (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 Arequipa, Ayacucho, Juliaca (Puno), Puerto Maldonado (Madre de Dios) y Tacna.

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

Cuadro N° 01 Datos Generales de la Concesión	
Concesionario	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Andino Investment Holding S.A.C. 50%
	ACI Airports International S.á r.l. 50%
Tipo de concesión	Asociación Público-Privada Cofinanciada
Factor de competencia	Menor pago por cofinanciamiento
PAMO requerido*	USD 3,585 millones/se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos.
Inversión comprometida <sup>1</sup>	USD 79.2 millones (inc. IGV)
Inversión reconocida a setiembre 2017 <sup>2</sup>	USD 62. 4 millones (inc. IGV)
Inicio de la concesión	5 de enero de 2011
Vigencia de la concesión	25 años
Adendas	3

(\*) Monto referido en Contrato de Concesión

De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, AAP tiene la responsabilidad de llevar a cabo el Diseño, Construcción, Mejoramiento, Mantenimiento y Explotación 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 entre la fecha

<sup>1</sup> Monto del compromiso de inversión referido en el Programa de Ejecución de Obra (PEO), el Programa de Ejecución de Obra es elaborado en función a los presupuestos de los EDIs de las Obras Obligatorias, sin embargo el reembolso por la ejecución de las Obras Obligatorias se efectúa mediante el mecanismo del PPO.

<sup>2</sup> La inversión reconocida corresponde al avance en la ejecución de las Obras Obligatorias que forman parte del Programa de Ejecución de Obra (PEO). Sin embargo, debemos de indicar, que en el Marco del Contrato de Concesión, el importe a ser reembolsado al Concesionario por dicha inversión reconocida será aquel que resulte de aplicar el porcentaje del Hito ejecutado al importe del PPO ofertado (US\$ 47,785,000.00 sin IGV) por el CONCESIONARIO. Por lo tanto, en cumplimiento del Contrato de Concesión el Estado Peruano a reembolsado al Concesionario US\$ 37,280,837.96 sin IGV por la ejecución de las Obras Obligatorias.

de cierre y el término del tercer año de la Concesión) y el Periodo Remanente (inicio del cuarto año hasta el término de la Concesión).

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 el plazo antes aludido se contabilizará desde la fecha en que CORPAC le haya transferido dicho aeropuerto debidamente saneado.

En el tercer trimestre, AAP movilizó un total de 868,143 pasajeros, lo cual significó un crecimiento de 21% respecto del segundo trimestre de 2017. Como en años anteriores, prácticamente la totalidad del tráfico de pasajeros correspondió a vuelos nacionales (99,9%). Por su parte, el tráfico de pasajeros del aeropuerto de Arequipa, concentró el 56.1% del tráfico de total al movilizar 486,816 pasajeros.

Asimismo, AAP transportó un volumen de carga ascendente a 1,394.34 toneladas de carga, volumen que representó un incremento de 18.81% en comparación con el volumen alcanzado en el segundo trimestre de 2017, la totalidad de la carga movilizada durante el tercer trimestre de 2017, corresponde a vuelos nacionales. Adicionalmente, en el tercer trimestre 2017 se registraron 7,906 movimientos de aeronaves, mostrando un crecimiento de 16.04% con respecto al segundo trimestre de 2017.

En el tercer trimestre, los ingresos regulados obtenidos por AAP ascendieron a US\$ 2,92 millones, monto que excedió largamente el umbral estimado como PAMO, motivo por el cual el Concesionario hizo entrega de US\$ 939,599.90 al Estado Peruano, superando en 36.03% el monto entregado por este concepto el segundo trimestre de 2017 (US\$ 690,715.03).

Durante el tercer trimestre de 2017, los servicios por ingresos no regulados fueron por un monto de US\$ 958,959.79 dólares americanos. Los ingresos no regulados del Concesionario vienen presentado un crecimiento sostenido desde el inicio de sus operaciones. Al respecto, los ingresos no regulados del tercer trimestre han aumentado en 10.1% respecto al segundo trimestre de 2017. Los servicios por ingresos no regulado en el aeropuerto de Arequipa concentró el 56.2% del total de los ingresos no regulados, seguido de Juliaca, con 18.4%. Le siguen en importancia Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho con participaciones que fluctúan con 10.3%, 9.0% y 6.1% respectivamente.

Finalmente, en cuanto a las transferencias realizadas por el Concesionario a favor de OSITRAN, bajo el concepto de aporte por regulación, en el tercer trimestre de 2017, el aporte por regulación ascendió a S/ 144,759.00 nuevos soles.

## I. Aspectos generales de la Infraestructura Concesionada

### 1.1 Características generales

1. El 05 de enero de 2011, se celebró el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, siendo suscrito por la empresa Aeropuertos Andinos del Perú S.A. – AAP (en adelante el Concesionario) y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC (en adelante el Concedente).
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, inversionista estratégico Andino Investment Holding S.A.A. y a la AIC Airports Internacional S.á.r.l., ambas con la siguiente participación en el capital social:
  - Andino Investment Holding S.A.A. 50.00%
  - AIC Airports Internacional S.á.r.l. 50.00%
3. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, AAP tiene la responsabilidad de llevar a cabo el Diseño, Construcción, Mejoramiento, Mantenimiento y Explotación de la red de aeropuertos, durante un periodo de 25 años, de 5 aeropuertos ubicados en las provincias del Sur del Perú, los cuales se muestran a continuación.

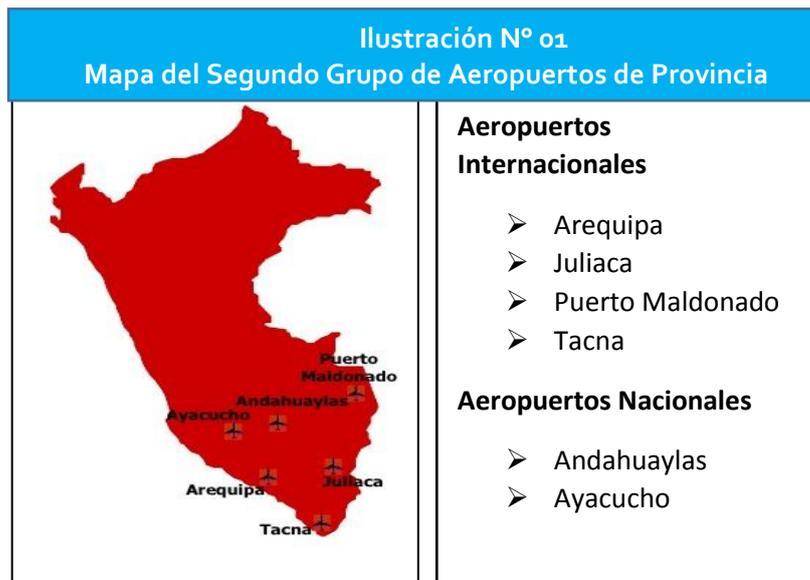
Cuadro N° 02 Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia - AAP			
AEROPUERTO	CIUDAD	DEPARTAMENTO	CATEGORIA
1 Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa	Arequipa	Internacional
2 CNEL. FAP. Alfredo Mendivil	Ayacucho	Ayacucho	Nacional
3 Inca Manco Cápac	Juliaca	Puno	Internacional
4 Padre Aldamiz	Puerto Maldonado	Madre de dios	Internacional
5 CNEL. FAP. Carlos Ciriani Santa Rosa	Tacna	Tacna	Internacional

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

4. 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 (Adenda N° 01), se precisó el plazo antes aludido se contabilizará desde la fecha en que CORPAC le haya transferido dicho aeropuerto debidamente saneado.

5. 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).



Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

6. 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 saneado<sup>3</sup>. 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.
7. 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 Mantenimiento Correctivo (MC), Pago por Obras (PAO) y Pago por Obras Obligatorias (PPO).
8. 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 entre la fecha de cierre y el término del tercer año de la concesión y un período remanente, que comprende desde inicio del cuarto año hasta el término del último año de concesión. Durante el Periodo Inicial se han ejecutado las obras de rápido impacto y equipamiento mínimo, obras de seguridad y actividades de mantenimiento periódico, que se encuentran detalladas en el Anexo

<sup>3</sup> Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.

25 del Contrato de Concesión. Durante el Periodo Remanente, se ejecutarán las obras de equipamiento y actividades de mantenimiento 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.

9. 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).
10. Los aeropuertos concesionados se encuentran clasificados en cuatro grupos, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado durante el último año. Dicha 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 cinco aeropuertos concesionados, basada en el tráfico de pasajeros registrado en el año 2016.

Cuadro N° 03			
Clasificación de los Aeropuertos Concesionados a AAP			
GRUPO I (> 500 mil)	GRUPO II (250 - 500 mil)	GRUPO III (100 - 250 mil)	GRUPO IV (< 100 mil)
Arequipa	Juliaca Puerto Maldonado Tacna	Ayacucho	---

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

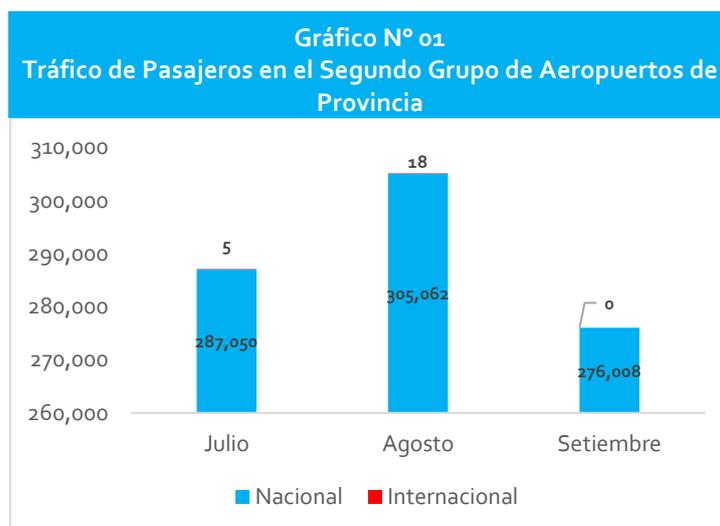
11. Por otro lado, los servicios no aeroportuarios son aquellos que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria. Las tarifas cobradas por la prestación de estos servicios son fijadas libremente por la empresa concesionaria. Entre estos se tiene:

- Uso de playa de estacionamiento vehicular.
- Almacén.
- Alquiler de locales comerciales.
- Publicidad dentro de los aeropuertos.

## II. Datos operativos de los aeropuertos supervisados

### 2.1 Tráfico de Pasajeros

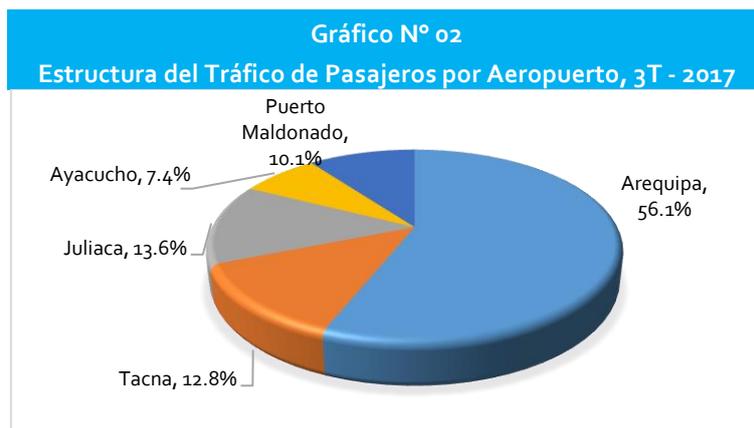
12. En el tercer trimestre del año 2017, el Concesionario atendió un total de 868,143 pasajeros, registrando un crecimiento de 21% respecto al segundo trimestre de 2017. Asimismo, en comparación con el tercer trimestre del 2016, se registra un crecimiento del 8%. Cabe indicar que dicho crecimiento fue impulsado por el flujo de pasajeros en vuelos nacionales, el cual representó más del 99% del tráfico total.



Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

13. En línea con lo anterior, durante el tercer trimestre de 2017 la red de aeropuertos de AAP atendió principalmente a pasajeros de vuelos nacionales, movilizandando un total de 868,120 pasajeros, los cuales representaron el 99,997% de pasajeros de AAP, mientras que, 23 pasajeros internacionales representaron solo el 0,003 % restante.
14. Asimismo, a lo largo del tercer trimestre de 2017, se observó que el mayor tráfico de pasajeros nacionales se produjo en el mes de agosto.
15. 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 el tercer trimestre de 2017, el tráfico de pasajeros el aeropuerto de Arequipa concentro el 56.1% del tráfico de total al movilizar 486,816 pasajeros. Le sigue en importancia, el aeropuerto de Juliaca, con 13.6%. Asimismo, los aeropuertos de Tacna y Puerto Maldonado con participaciones de 12.8%, 10.1% respectivamente. En tanto, el aeropuerto de Ayacucho, por ser el más pequeño de la red movilizó únicamente el 7.4% del tráfico total registrado por AAP, es decir, 63,898 pasajeros.

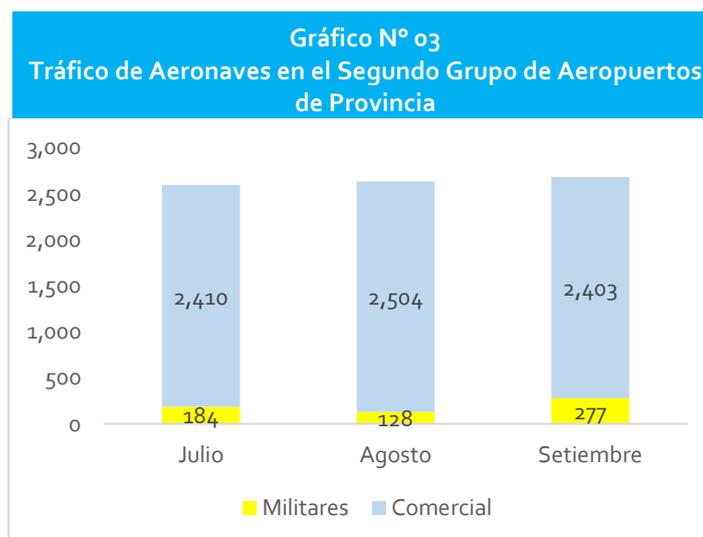


Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

## 2.2 Tráfico de Aeronaves

16. En el tercer trimestre de 2017, los cinco aeropuertos a cargo del Concesionario atendieron 7,906 movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando un crecimiento de 16.04% con respecto al segundo trimestre de 2017. Cabe precisar que los aeropuertos en concesión atienden primordialmente vuelos comerciales (aprox. 92.55% del total de operaciones), siendo estos los determinantes del incremento observado en el tráfico de aeronaves en tercer trimestre de 2017. Por su parte, al analizar el tráfico mensual se aprecia que agosto fue el mes con mayor número de operaciones comerciales. Por su parte, en lo referido a operaciones militares, se aprecia que el mes de setiembre representa el 47% de las operaciones. En el presente trimestre, no se registraron operaciones por instrucción.
17. En comparación con el tercer trimestre 2017, en el cual se atendieron 7,735 movimientos de aeronaves, el presente trimestre registra un crecimiento de 2.2%.



Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

18. Respecto a la contribución de cada aeropuerto en el tráfico de aeronaves del tercer trimestre de 2017, el terminal de Arequipa concentró el 49.9% del total, seguido por el terminal de Tacna con el 14.1%. El terminal de Ayacucho, concentro el 10.1% del total, aun cuando su representatividad en el tráfico de pasajeros y de carga es inferior, ello refleja la menor capacidad de las aeronaves que operan en este aeropuerto, en comparación con los demás terminales.

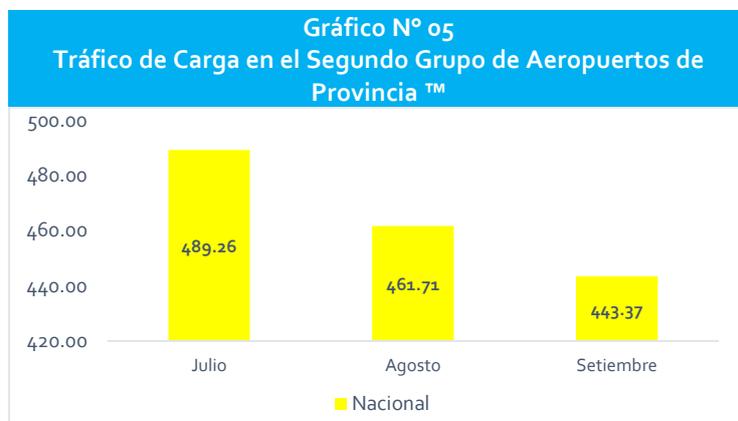


Fuente: AAP  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

19. En cuanto a la variación trimestral del tráfico por cada aeropuerto, si bien el aeropuerto de Arequipa es el aeropuerto que se concentra el mayor número de operaciones (3,945 operaciones), en el comparación con el segundo trimestre (3,256 operaciones), ha registrado una tasa de crecimiento 21.2% en relación con el movimiento de aeronaves atendidos en el segundo trimestre de 2017.

### 2.3 Tráfico de Carga

20. Durante el tercer trimestre de 2017, AAP movilizó a través de sus cinco (05) aeropuertos en operación un total de 1,394.34 toneladas de carga, lo que representó un incremento de 18.81% en comparación con el volumen alcanzado en el segundo trimestre de 2017. La totalidad de la carga movilizada durante el tercer trimestre de 2017, corresponde a vuelos nacionales. En cuanto a la carga internacional, en el tercer trimestre de 2017 no se ha registrado de este tipo de carga en los aeropuertos concesionados a AAP.



Fuente: AAP  
Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

21. Al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Arequipa registro la mayor contribución (53.00%) al volumen total de carga movilizada durante el tercer trimestre de 2017, seguido por el aeropuerto de Tacna y Juliaca, que concentraron el 17.09% y 16.23% respectivamente del volumen de carga de toda la red de aeropuertos de AAP. En tanto el aeropuerto de Ayacucho contribuyen con menos del 1% del volumen total.

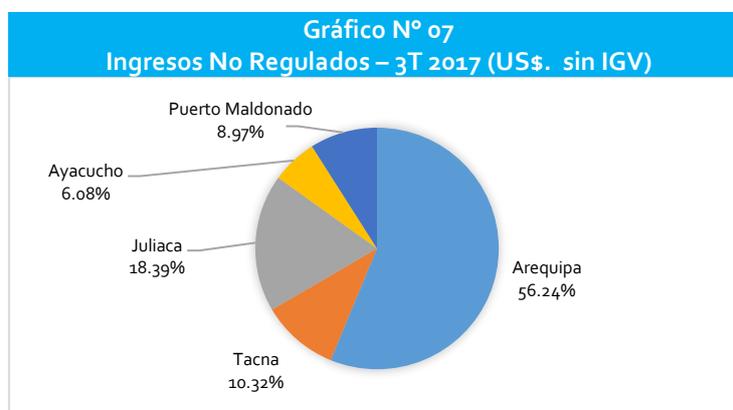


Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

#### 2.4 Ingresos No Regulados

22. 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, servicio de playa de estacionamiento de vehículos, locales comerciales, publicidad, contratos no regulados, entre otros.
23. Durante el tercer trimestre de 2017, los servicios por ingresos no regulados fueron por un monto de US\$ 958,959.79 dólares americanos. El aeropuerto de Arequipa concentro el 56.2% del total de los ingresos no regulados, seguido de Juliaca, con 18.4%. Le siguen en importancia Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho con participaciones que fluctúan con 10.3%, 9.0% y 6.1% respectivamente.



Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

### III. Cumplimiento de Plan de Anual de Supervisión, 3T-2017

24. De acuerdo al Plan Anual de Supervisión de 2017<sup>4</sup>, respecto a Aeropuertos Andinos del Perú S.A. se programaron 82 actividades de supervisión en materia aeroportuaria, de las cuales el 36.6% corresponde a la modalidad de inspección (supervisión en sus propias instalaciones o en la infraestructura que administre el Concesionario), el 51.2% corresponde a la modalidad de supervisión de gabinete y el 12.2% corresponde a reuniones de trabajo.
25. Al tercer trimestre de 2017, se programaron 19 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° 04 Actividades de Supervisión – 3T 2017				
Materia	Económico Administrativo-Financiero	Comercial / Inversiones	Operaciones/ Ambiental	Total
Inspecciones	03	---	06	09
Supervisión de Gabinete	04	---	04	08
Reuniones de Trabajo	---	02	---	02
<b>Total</b>	<b>07</b>	<b>02</b>	<b>10</b>	<b>19</b>

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

26. Cabe señalar, que se han cumplido en un 100% el total de actividades programadas en el tercer trimestre del 2017, es decir, 19 actividades de supervisión en materia aeroportuaria: Comercial, Inversiones y operaciones.
27. Al respecto, entre las actividades de supervisión realizadas se detalla lo siguiente:
- Inspecciones:  
Visitas a los Aeropuertos de Tacna, Arequipa y Juliaca.
  - Reuniones de Trabajo:  
Aeropuerto de Juliaca y Tacna.
  - Supervisión de Gabinete  
Operaciones: Informes mensuales y resultado de las mediones de los parámetros relacionados a los niveles IATA  
Comercial: Aprobación de cofinanciamiento, estados financieros segundo trimestre, accionariado de la entidad.

<sup>4</sup> Mediante Resolución de Gerencia General N° 169-2016-GG-OSITRAN se aprobó el Plan Anual de Supervisión de OSITRAN 2017.

## IV. Acceso a la Infraestructura

### 4.1 Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso

28. Durante el tercer trimestre de 2017, Aeropuertos Andinos del Perú S.A. remitió a este Organismo Regulador, para su revisión y aprobación, un total de nueve (09) proyectos de contrato de acceso (incluidos, 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° 05, se observa a que servicios esenciales se prestaron acceso:

Cuadro N° 05 Proyectos de Contrato de Acceso / Adendas – 3T 2017				
AEROPUERTOS	Jul-17	Ago-17	Set-17	3T - 2017
<b>AAP</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>9</b>
Asistencia en Tierra o Rampa	0	0	0	0
Abastecimiento de combustible	0	0	0	0
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje <sup>1/2</sup>	3	1	5	9
Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	0	0	0

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

29. Respecto al cuadro anterior, los usuarios intermedios en el tercer trimestre de 2017, solicitaron acceso a facilidades esenciales para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas operativas y counters) en los aeropuertos administrados por el Concesionario.
30. Los proyectos de adenda a los contratos de acceso suscritos con usuarios intermedios, fueron remitidos por el Concesionario al OSITRAN con el objeto de:
- Ampliación de plazo de vigencia de los contratos de acceso.
  - Modificación del importe de la carta fianza de la garantía de fiel cumplimiento o depósito bancario.
  - Modificar el cargo de acceso por el uso de las facilidades esenciales administradas por el Concesionario.
  - Incluir una cláusula de incumplimiento.

## V. Inversiones Reconocidas

31. El 05 de enero de 2011 se celebró el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, siendo suscrito por la empresa Aeropuertos Andinos del Perú S.A. – AAP (en adelante el Concesionario) y el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC (en adelante el Concedente).
32. 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.
33. Las Obras del Periodo Inicial, debieron culminar el 31 de diciembre del 2013. Sin embargo, a la fecha el Concesionario ha obtenido el reconocimiento del 78.8% de las inversiones previstas en el periodo inicial, toda vez que no ha culminado tres de ellas, por problemas generados por adicionales de obras los cuales exceden los límites establecidos en el estudio de factibilidad. Asimismo, el Concesionario ha iniciado las obras del periodo inicial con retraso respecto al plazo contractual, cabe señalar que el inicio y término de las obras se encuentra judicializado, lo que imposibilita la determinación del monto de las penalidades.
34. Con relación a las obras del periodo remanente, el Concesionario no cuenta con los estudios de pre inversión aprobados en el marco del SNIP, el cual es el primer requisito para el inicio de las obras, pese a haberse determinado incumplimientos en los niveles de servicio requeridos en el Contrato de Concesión.
35. En ese sentido, desde el inicio de la Concesión se han reconocido inversiones por un monto de US\$ 62.5 millones, las cuales equivalen al 78.8% de la inversión comprometida, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 06 Inversiones Reconocidas – 3T 2017			
AEROPUERTO	MONTO DE INVERSIÓN COMPROMETIDA	MONTO DE INVERSIÓN RECONOCIDA AL 2017	% INVERSIÓN
AREQUIPA	USD 19,964,308	USD 19,669,166	98.52%
AYACUCHO	USD 13,093,628	USD 11,140,447	85.08%
JULIACA	USD 13,720,255	USD 8,007,481	58.36%
PUERTO MALDONADO	USD 12,721,326	USD 6,870,088	54.00%
TACNA	USD 19,749,673	USD 16,770,955	84.92%
<b>INVERSION TOTAL</b>	<b>USD 79,249,190</b>	<b>USD 62,458,137</b>	<b>78.81%</b>

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

36. Debemos de manifestar que el avance de 58.36% de las inversiones en el Aeropuerto de Juliaca se debe a: i) está pendiente la ejecución de la Planta de Combustible del Aeropuerto de Juliaca debido a que dicho proyecto se encuentra en verificación de viabilidad, y ii) deductivos que se han generado en las otras Obras Obligatorias. Asimismo, el porcentaje de avance de 54.00% de las inversiones en el Aeropuerto de Puerto Maldonado se debe a que aún no se ha ejecutado la Obra de Cerco Perimétrico y Operativo, y la Obra Vía Perimetral de Afirmado, esto debido a la generación de adicionales que han motivado la verificación de viabilidad de dichas Obras por parte del Concedente.
37. Cabe señalar, que durante el tercer trimestre de 2017, OSITRAN no ha reconocido inversiones al concesionario Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
38. Sin embargo, la no ejecución de las obras antes mencionadas, no ha originado impacto negativo en la seguridad operacional de los Aeropuertos y mucho menos en la atención de los pasajeros.

## VI. Determinación del Cofinanciamiento – 3T 2017

39. 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 3,585,000 dólares americanos.
40. En caso los ingresos regulados sean menores a dicho monto, el Estado Peruano cubrirá la diferencia, aplicándose la formula a) del Anexo 16 del Contrato de Concesión. 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, aplicándose la formula b) del Anexo 16 del Contrato de Concesión.

$$COF_t = -f_1 (IR_t - PAMO_t) + PPO_t + PAO_t + MC_t$$

41. El análisis del reconocimiento del Cofinanciamiento referido al Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) correspondiente al segundo trimestre de 2017, se realizó conforme a lo establecido por el Contrato de Concesión y sus anexos, en particular el Anexo 16, Apéndice 2.
42. 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)
  - Pago por Obras Obligatorias (PPO)
  - Pago por Mantenimiento Correctivo (MC)

43. Al respecto, de acuerdo al Oficio N° 4684-2017-MTC/25 recibido el 09 de noviembre de 2017, el CONCEDENTE aprobó el monto del Cofinanciamiento para el tercer trimestre del año 2017, en el marco del literal c) del numeral 3 del Anexo 16-Apéndice 2 del Contrato de Concesión, sustentada en el Informe N° 1327-2017-JCA-GSF-OSITRAN.
44. En el tercer trimestre, los ingresos regulados obtenidos por AAP ascendieron a US\$ 2,92 millones, monto que excedió largamente el umbral estimado como PAMO, motivo por el cual el Concesionario hizo entrega de US\$ 939,599.90 al Estado Peruano, superando en 36.03% el monto entregado por este concepto el segundo trimestre de 2017 (US\$ 690,715.03).

<b>Cuadro N° 07 AAP – Cofinanciamiento 3T 2017 (Incluido el IGV)</b>			
En US\$	Valor (Sin IGV)	IGV	Valor Incluido el IGV
<b>Saldo (50% del Excedente)</b>	939,599.90		939,599.90
<b>Pago por Obras Obligatorias (PPO)</b>	0.00	0.00	0.00
<b>Mantenimiento Correctivo (MC)</b>	0.00	0.00	0.00
<b>Pago por Obras (PAO)</b>	76,219.84	13,719.57	89,939.41

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

45. Al respecto, en base a lo estipulado en el numeral 9.4 del Contrato de Concesión, el Concesionario presentó una factura por US\$ 89 939,41 (incluido el IGV) correspondiente a la séptima cuota trimestral (13/40) por concepto de Pago por Obras (PAO) por la Obra denominada "Mejoramiento del Servicio de Embarque y Desembarque del Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón" de Arequipa. Asimismo, el Concesionario realizó pago a favor del CONCEDENTE la suma de US\$ 939,599.90 por concepto del excedente obtenido por el Cofinanciamiento Operacional (PAMO).

## VII. Aporte por Regulación

46. 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 IPM<sup>5</sup>.
47. El plazo para pagar el Aporte por Regulación, en el marco del Reglamento de Aporte por Regulación, vence en la misma fecha que la Entidad Prestadora debe pagar el IGV, según cronograma de vencimiento emitido por la SUNAT. En el siguiente cuadro se detalla el Aporte por Regulación del tercer trimestre de 2017:

Cuadro N° 08 Detalle del Aporte por Regulación – 3T 2017				
Aeropuerto	Julio	Agosto	Setiembre	Total S/
Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia	S/ 43,602.00	S/ 58,534.00	S/ 42,623.00	S/ 144,759.00

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

48. Del cuadro anterior, se observa que en el tercer trimestre de 2017, AAP debe entregar a OSITRAN el 1% de sus ingresos brutos por concepto de aporte por regulación el importe de S/ 144,759.00 nuevos soles.

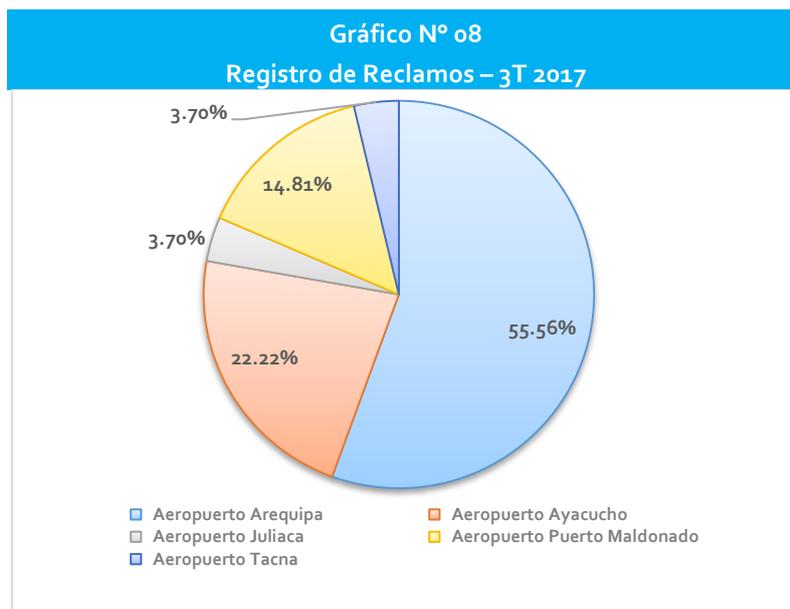
Aeropuerto	2T - 2017	3T - 2017	Variación %
Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia	S/ 114,000.00	S/ 144,759.00	26.98%

49. El aporte por regulación, en el tercer trimestre de 2017, ha incrementado en 26.98% respecto al del segundo trimestre de 2017.

## VIII. Atención de Reclamos

50. Durante el tercer trimestre de 2017, se registraron un total de 27 reclamos en primera instancia, en los aeropuertos administrados por AAP. El número de reclamos en el aeropuerto de Arequipa concentra el 55.5% del total de los reclamos presentados en las distintas sedes aeroportuarias.

<sup>5</sup> IPM: Impuesto de Promoción Municipal.



Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

51. Al respecto, de la información remitida por el Concesionario, los casos más frecuentes en materia de reclamos en los aeropuertos son:
- Infraestructura: Por presunta falta de asistencia médica en los aeropuertos y por encontrar los baños sucios.
  - Seguridad aeroportuaria: Queja debido a presunta mala atención y falta de información al usuario y por pérdida de vuelo.
  - Maltrato de personal: Queja por mala atención ante el requerimiento de información de vuelos programados a través de vía telefónica.



© 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 Tercer Trimestre 2017**

Colaboradores:

Danilo Campos Flores.

Cristian Ortiz Varias.

