

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



**DESEMPEÑO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN DEL PRIMER
GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DEL PERÚ:
AÑO 2007**

Gerencia de Regulación

Julio - 2008

TABLA DE CONTENIDO

I	CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	8
I.1	Descripción de los servicios	10
I.2	Compromisos de Inversiones	12
I.2.1	Definiciones de Obras.....	12
I.2.2	Definición de Obras Obligatorias	13
I.2.3	Actividades de Mantenimiento Periódico	14
I.3	Modalidad de Concesión y Esquema de Cofinanciamiento.....	14
I.3.1	Cofinanciamiento (COF)	15
I.3.2	Determinación de los componentes del Cofinanciamiento.....	16
II	DESEMPEÑO DE LA CONCESION EN EL AÑO 2007	22
II.1	Tráfico de aeronaves, carga y pasajeros.....	22
II.1.1	Operaciones	22
II.1.2	Carga.....	25
II.1.3	Pasajeros	27
II.2	Indicadores Operativos.....	30
II.2.1	Ingreso por pasajero y por WLU.....	30
II.2.2	Gastos por pasajero y por WLU	30
II.3	Inversiones Realizadas.....	31
II.3.1	Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo	31
II.3.2	Mantenimiento Correctivo.....	32
II.4	Resultados Financieros	32
II.4.1	Ingresos (regulados y no regulados)	32
II.4.2	Gastos	35
II.4.3	Desempeño financiero.....	36
III	DESENVOLVIMIENTO DEL SERVICIO DE RAMPA	39
IV	TARIFAS REGULADAS	42
V	PAGOS EFECTUADOS AL CONCESIONARIO.....	43
VI	CONCLUSIONES.....	46
VII	ANEXO 1.....	48

TABLA DE CUADROS

Cuadro 1: Aeropuertos tomados en posesión.....	9
Cuadro 2: Aeropuertos Adicionales	10
Cuadro 3: Clasificación de Aeropuertos Concesionados	10
Cuadro 4: Servicio Aeroportuario por Tipo de Regulación.....	11
Cuadro 5: Operadores Aeroportuarios.....	11
Cuadro 6: Inversiones a Ejecutar por Periodo Contractual	12
Cuadro 7: Descripción de Obras.....	12
Cuadro 8: Plazo de Obras de Rápido Impacto	13
Cuadro 9: Plazo de Obras de Seguridad	13
Cuadro 10: Obras de Seguridad en Salvamento y Extinción	14
Cuadro 11: Plazo para Actividades de Mantenimiento Periódico	14
Cuadro 12: Tráfico Operaciones, Carga y Pasajeros, 2007.....	22
Cuadro 13: Número de Operaciones ADP, 2007	23
Cuadro 14: Número de operaciones trimestrales por tipo de vuelo, 2007	24
Cuadro 15: Tráfico de Carga ADP, 2007	25
Cuadro 16: Tráfico de Carga trimestral por tipo de vuelo ADP, 2007	26
Cuadro 17: Tráfico de Pasajeros, 2007	28
Cuadro 18: Tráfico de Pasajeros trimestral por tipo de vuelo ADP, 2007	29
Cuadro 19: Ingreso por Pasajero (E/S) ADP, 2007.....	30
Cuadro 20: Gastos por Pasajero (E/S) ADP	31
Cuadro 21: Total de Ingresos por tipo de Servicio	33
Cuadro 22: Total de Gastos ADP, 2007(miles de S/.).....	35
Cuadro 23: Balance Financiero ADP, dic 2006 – 2007 (miles de S/.).....	36
Cuadro 24: Estado de Ganancias y Pérdidas ADP, dic 2006 – 2007 (miles de S/.)	37
Cuadro 25: Ratios Financieros ADP, 2007	37
Cuadro 26: Número de Operaciones de Rampa por Trimestre, 2007.....	39
Cuadro 27: Participación de Operadores de Rampa por trimestre ADP, 2007.....	40
Cuadro 28: Pagos por Cofinanciamiento Reconocidos a ADP	43

TABLA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Mapa Aeropuertos de Provincia Concesionados.....	8
Gráfico 2: Evolución Mensual de Operaciones por grupo de Aeropuertos	25
Gráfico 3: Participación Relativa en el Tráfico de Carga ADP, 2007	26
Gráfico 4: Evolución Mensual de Tráfico de Carga (TM) por grupo de Aeropuertos, 2007	27
Gráfico 5: Participación Relativa en el Tráfico de Pasajeros ADP, 2007	28
Gráfico 6: Evolución Mensual de Tráfico de Pasajeros (miles) por grupo de Aeropuertos, 2007	29
Gráfico 7: Mantenimiento Correctivo (%) ADP, 2007.....	32
Gráfico 8: Participación de los Ingresos Regulados ADP, 2007	34
Gráfico 9: Participación de los Ingreso no Regulados ADP, 2007	35
Gráfico 10: Evolución trimestral Índices de Herfindhal y Dominancia.....	41

RESUMEN EJECUTIVO

El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y la empresa Concesionaria Consorcio Aeropuertos del Perú S.A (ADP), suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, por un plazo de 25 años.

El factor de competencia para la adjudicación del Contrato de Concesión fue el menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO). Como resultado del proceso de licitación, la buena pro fue entregada el único postor que ofreció US \$ 9 400 000 anuales, pagaderos trimestralmente.

El Contrato de Concesión estableció entre otros aspectos, el Esquema de Cofinanciamiento, Compromisos de Inversión que el Concesionario debiera asumir, Garantías a favor de cada una de las partes, así como el esquema de Regulación Tarifaria de los servicios prestados.

El esquema de Cofinanciamiento del Contrato de Concesión de los Aeropuertos Regionales se diferencia de otros esquemas de cofinanciamiento. El PAO varía de acuerdo al monto de inversión ejecutada, mientras que el PAMO varía en la medida que se incorporan los tres aeropuertos adicionales. Por el contrario, en otros esquemas de cofinanciamiento tanto el PAO como el PAMO son aportes fijos por parte del Concedente, y ninguno de ellos se encuentra sujeto a revisión durante el periodo de la Concesión.

Los compromisos de inversión se encuentran comprendidos en dos periodos. El Periodo Inicial (3 primeros años) comprende la ejecución de Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo, Obras de Seguridad y Actividades de Mantenimiento Periódico. Luego, el Periodo Remanente (año 4 al año 25) comprende la realización de inversiones en Obras, Equipamiento y en Actividades de Mantenimiento Periódico, los cuales estarán definidos dentro de los Planes Maestros, Planes de Equipamiento, y Programas de Mantenimiento Periódico, respectivamente.

El Contrato de Concesión comprende garantías para el Concedente como cartas fianza y de fiel cumplimiento para el Contrato y la construcción de obras; asimismo el Contrato establece garantías a favor del Concesionario como la transferencia de los fondos del fideicomiso, seguridad de aviación civil, la no construcción de un nuevo aeropuerto en un radio de 150 km y el retiro de bienes obsoletos.

Respecto del esquema de regulación tarifaria, el Contrato establece un esquema de tarifas máximas para los principales servicios aeroportuarios que son: la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) cobrada a los pasajeros de salida (PAXE) y las tarifas de aterrizaje y despegue (A/D), y de estacionamiento y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas. El establecimiento de tarifas máximas permite al Concesionario establecer sus tarifas por debajo de estos niveles, pero no mayor a la tarifa tope, así como aplicar descuentos y promociones de acuerdo a su política comercial. Se debe precisar, que dichas tarifas se encuentran clasificadas en grupos de aeropuertos de acuerdo a su nivel de carga movilizada.

En cuanto a los cargos de acceso por almacenamiento y despacho de combustible, locales para líneas aéreas, instalaciones de carga, alquiler de locales, así como servicios comerciales, el Contrato de Concesión establece un nivel máximo de cobro, el cual se encuentra en función al grupo de aeropuerto.

Los aeropuertos de provincia bajo Concesión se encuentran agrupados de acuerdo al movimiento de pasajeros registrado; de esa forma se han establecido niveles tarifarios



así como estándares de servicio de forma homogénea para cada grupo de aeropuertos.

Las obras comprometidas y definidas en el Contrato de Concesión se clasifican en Obras obligatorias, Obras del Plan Maestro de Desarrollo y Obras de Rehabilitación y Mejoramiento. Asimismo, las obras específicas a desarrollar se encuentran descritas en el Anexo 25 del Contrato de Concesión.

Durante el año 2007, el tráfico de pasajeros para los nueve aeropuertos concesionados presentó un importante crecimiento de 23,0%, respecto al año 2006. En particular, el aeropuerto de Chachapoyas registró el mayor crecimiento (723,0%), sin embargo, la participación relativa de dicho aeropuerto no es significativa (0,04%). De otro lado, el aeropuerto de Pucallpa presentó el segundo mejor resultado alcanzando una variación de +44,9%.

En cuanto al tráfico de pasajeros por tipo de vuelo, se puede afirmar que el tráfico de pasajeros de vuelos nacionales predomina de manera significativa sobre el tráfico de vuelos internacionales. En tal sentido, se determinó que el tráfico nacional de pasajeros representó el 99,8%.

En el año 2007, el transporte de carga por los aeropuertos regionales bajo concesión mostraron un ligero decrecimiento de 2,2%, alcanzando a movilizar 16,2 miles de toneladas (361 toneladas por debajo de lo registrado en el año 2006). En relación a la carga movilizada por tipo de vuelo, el mayor tráfico lo registró los vuelos con embarque y/o desembarque nacional, los cuales poseen casi la totalidad de la carga movilizada (99,5%).

El número de operaciones durante el año 2007 alcanzó el número de 35,0 miles operaciones para los nueve aeropuertos tomados en posesión por parte del Concesionario. No obstante, dicho resultado no fue suficiente para superar el número de operaciones registradas (36,6 miles) en el año 2006. Como resultado de ello se obtuvo una disminución de 4,47% en el número de operaciones.

Asimismo, con respecto al número de operaciones por tipo de vuelo, las operaciones de vuelos nacionales fueron las que registraron aproximadamente la totalidad del número de operaciones, alcanzando una concentración de 99,1% sobre el total de operaciones.

En cuanto a la estructura de los ingresos regulados, se puede afirmar que el principal componente de dichos ingresos proviene del cobro por el uso del Terminal Aeroportuario (TUUA), el cual alcanzó a representar el 18,9%. Le siguen en importancia, el ingreso proveniente del servicio por Asistencia en Rampa, y Aterrizaje y Despegue con participaciones relativas de 5,33% y 5,26%, respectivamente. Cabe mencionar, que los ingresos regulados representaron el 33,8% del total de ingresos que registró la Empresa Concesionaria en el 2007.

Durante el año 2007, la rentabilidad de la Empresa Concesionaria, medida en relación al patrimonio y activos, fue de 72,1% y 17,3%, respectivamente. Asimismo, la liquidez de la Empresa Concesionaria, para el año 2007, expresado en el ratio o razón de liquidez alcanzó a ser 1,2. Este resultado, significa que ADP al término del ejercicio financiero pudo hacer frente a sus obligaciones de corto plazo.

El nivel de participación relativa del mercado del servicio de rampa se encuentra predominado por la empresa Talma, al ostentar la mayor participación (47,3%) dentro de los nueve aeropuertos tomados en posesión. Le sigue en importancia Auto Servicio con 19,1% y Transber Iquitos con 11,0%.

El Índice de Dominancia mostró un comportamiento creciente trimestralmente, ubicándose por encima del umbral (0,25), lo que señala que el mercado podría estar iniciando un proceso de concentración en estos servicios.



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

El importe total por Mantenimiento Correctivo reconocido al Concesionario asciende a US \$ 117 591. Esta modalidad de cofinanciamiento permitió realizar actividades en mantenimiento de unidades de rayos X, unidades de salvamento, reparación de pista de la zona de almacenes, entre otros. Todo ello permitió garantizar la seguridad operacional de cada uno de los aeropuertos bajo Concesión, cumpliendo los estándares de servicio establecidos en el Contrato de Concesión.

Asimismo, el Concesionario presentó obras correspondientes a la construcción de pórticos y pintado general de los terminales (Obras de Rápido Impacto). Estas inversiones fueron presentadas al OSITRAN y fueron reconocidas íntegramente; el monto ascendió a US \$ 968 473 (incluido IGV).

Al término del año 2007, se ha efectuado el reconocimiento por Cofinanciamiento del IV trimestre del año 2006, así como de los tres (I, II y III) primeros trimestres del año 2007. El importe total reconocido asciende a US \$5 923 556.



DESEMPEÑO ECONÓMICO DEL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA DEL PERÚ: AÑO 2007

I CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 14 de febrero de 2005, el Consejo Directivo de PROINVERSION aprobó las Bases Consolidadas del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.
2. Luego, con fecha 18 de agosto de 2006, se adjudicó la Buena Pro a la empresa GBH Investments S.A.
3. El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones¹ y la empresa Concesionaria Consorcio GBH-Swissport Aeropuertos², conformada por GHB Investment y Swissport GBH Perú, celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú³.
4. La modalidad bajo la cual se otorga la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia es carácter Cofinanciada por el Estado de la República del Perú⁴, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado⁵.

Gráfico 1: Mapa Aeropuertos de Provincia Concesionados



Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación

5. Es necesario precisar, que el factor de competencia para la adjudicación del Primer grupo de Aeropuertos fue el Menor Pago por Mantenimiento y Operación

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

² En adelante ADP, Concesionario y/o Empresa Concesionario.

³ En adelante Aeropuertos Regionales.

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

⁵ Constituye una obligación contractual por parte del Concedente hacia el Concesionario.

- (PAMO)⁶. De otro lado, el plazo de la Concesión fue establecido en 25 años⁷ contados desde primer día de la Toma de Posesión.
6. Adicionalmente, el Contrato de Concesión comprende las Garantías a favor de cada una de las partes. En tal sentido, entre las garantías a favor del Concedente⁸ se encuentra la Garantía de Fiel Cumplimiento por un monto de US\$ 2 millones, renovada anualmente por el 25% de los ingresos del año anterior, siempre que dicho monto fuera mayor a los US\$ 2 millones. Otras garantías la constituyen la presentación de una Carta Fianza por el 20% del importe por el pago de Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo, así como una Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 20% del monto total de obra.
 7. De otro lado, las garantías a favor del Concesionario⁹ comprenden: la transferencia completa y oportuna de los fondos del Fideicomiso, el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades correspondientes a garantizar la seguridad de la aviación civil, la no construcción ni operación de un nuevo aeropuerto de uso comercial en un radio de 150 km y el retiro de bienes obsoletos que generen impactos ambientales por parte del Concedente.
 8. Cabe precisar que, si como consecuencia de las leyes o actos del gobierno ocurre: (i) una reducción de los ingresos anuales en 5% o más; (ii) incremento de los costos y/o gastos anuales en 5% o más; o (iii) el efecto compuesto de las dos anteriores; existirá una ruptura en el equilibrio económico - financiero, por el cual el Concedente tendrá la responsabilidad de restaurarlo.
 9. Asimismo, el Contrato de Concesión establece el cumplimiento de criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos como *International Standard Organization (ISO)*, *International Airline Transport Association (IATA)*, Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y *Airport Council International (ACI)*.
 10. El primer grupo de aeropuertos esta conformado por un total de doce (12) aeropuertos, los cuales se encuentran divididos en dos conjuntos de aeropuertos, uno de nueve (9) y tres (3), definidos estos últimos como aeropuertos adicionales. El grupo de nueve aeropuertos fueron entregados en la Toma de Posesión, el 11 de diciembre de 2006 y son:

Cuadro 1: Aeropuertos tomados en posesión

	AEROPUERTO	DEPARTAMENTO
1	ANTA - HUARAZ	ANCASH
2	CAJAMARCA	CAJAMARCA
3	CHACHAPOYAS	AMAZONAS
4	IQUITOS	LORETO
5	PUCALLPA	UCAYALI
6	TALARA	PIURA
7	TARAPOTO	SAN MARTIN
8	TRUJILLO	LA LIBERTAD
9	TUMBES	TUMBES

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación

⁶ Circular N° 025 (p.2)

⁷ Cláusula 4.1 del Contrato de Concesión (p.30-31).

⁸ Cláusula 10.2 del Contrato de Concesión (p.67-68)

⁹ Cláusula 10.1 del Contrato de Concesión (p.67)



11. El grupo de aeropuertos adicionales, conformado por tres aeropuertos, vienen siendo entregados de acuerdo al plazo establecido en el contrato (dos años) en forma individual. Cabe señalar, que el Estado peruano se reserva el derecho de entregar al Concesionario el grupo de aeropuertos adicionales dentro del plazo de dos años; es decir, vencido el plazo indicado, serán excluidos de la Concesión aquellos aeropuertos que no hayan sido entregados en operación, sin derecho alguno del Concedente y sin derecho alguno del Concesionario a formular reclamaciones sobre el particular. Dichos aeropuertos son:

Cuadro 2: Aeropuertos Adicionales

	AEROPUERTO	DEPARTAMENTO
1	PIURA	PIURA
2	PISCO (1)	ICA
3	CHICLAYO (2)	LAMBAYEQUE

(1) Entregado el 05 febrero 2008.

(2) Entregado el 04 marzo 2008.

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación

12. Es necesario mencionar, que los doce (12) aeropuertos concesionados se encuentran clasificados por grupos de aeropuertos en función al tráfico de pasajeros anual. 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. De ese modo, se observa los grupos de aeropuertos:

Cuadro 3: Clasificación de Aeropuertos Concesionados

Grupo II	Grupo III	Grupo IV
Iquitos	Chiclayo*	Anta
	Pucallpa	Cajamarca
	Piura*	Chachapoyas
	Tarapoto	Pisco*
	Trujillo	Talara
		Tumbes

*Aeropuerto Adicionales

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación

13. Cabe señalar, que el Grupo II comprende a los aeropuertos cuyo tráfico de pasajeros por año fluctúa entre 500 - 250 mil pasajeros. Asimismo, el Grupo III agrupa a los aeropuertos que movilizan pasajeros en el rango de 250 - 100 miles por año. Por último, el Grupo IV se encuentra comprendido por los aeropuertos que movilizan hasta 100 mil pasajeros por año.

I.1 Descripción de los servicios

14. Los servicios brindados por la Empresa Concesionaria son aquellas actividades provenientes de la explotación de la infraestructura aeroportuaria. Cabe señalar, que los servicios de aeronavegación, los cuales son proveídos exclusivamente por CORPAC, no se encuentran incluidos dentro del grupo de actividades a ser explotados por parte del Concesionario.



15. Dicho lo anterior, los servicios aeroportuarios brindados por el Concesionario se pueden clasificar en servicios regulados y no regulados.
16. Los servicios regulados constituyen aquellas actividades o unidades de negocio que no gozan de competencia efectiva ni potencial, por tanto éstos se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso, con la finalidad que la tarifa cobrada sea reflejo o se aproxime a una tarifa bajo condiciones de competencia.
17. Asimismo, de acuerdo a la normativa vigente del Regulador, las condiciones para que un servicio esté sujeto a regulación se basan en que: (i) el servicio constituya parte indispensable para completar la cadena logística, (ii) utilice necesariamente una facilidad esencial y, (iii) su duplicación no sea técnica ni económicamente factible en el corto plazo.
18. De acuerdo a lo señalado, los servicios sujetos a regulación son:

Cuadro 4: Servicio Aeroportuario por Tipo de Regulación

SERVICIO	TIPO DE REGULACIÓN
Utilización de facilidades aeroportuarias	Regulación Tarifaria
Aterrizaje y Despegue	Regulación Tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves	Regulación por Acceso
Movimiento de carga	Regulación por Acceso
Servicio de rampa	Regulación por Acceso
Uso de Counters	Regulación por Acceso
Oficinas Operativas	Regulación por Acceso

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación

19. De otro lado los servicios no regulados se pueden definir como aquellas actividades complementarias derivadas de la explotación de la infraestructura aeroportuaria que incumplen uno o más de las condiciones establecidas para un servicio regulado.
20. En cuanto a los proveedores u operadores de los servicios aeroportuarios dentro de los aeropuertos bajo la posesión de ADP, se puede mencionar a los siguientes:

Cuadro 5: Operadores Aeroportuarios

SERVICIOS	EMPRESA
Aterrizaje/ Despegue	CORPAC ¹ y ADP
Estacionamiento	ADP
Rampa	ADP, Talma, Aeronorte, Transber Iquitos, LC Busre, otros.
Almacenamiento y Abastecimiento de combustible	Gaz Corporation ² , PETROPERU ³
Alquiler locales comerciales	ADP
Alquiler Oficinas Operativas	ADP
Alquiler de Counters	ADP
Estacionamiento Vehicular	ADP

(1) Brinda el Servicio de Aeronavegación, SNAR.

(2) Pucallpa.

(3) Iquitos, Tarapoto y Pisco.

Fuente: Gerencia de Regulación y Supervisión.

Elaboración: Gerencia de Regulación



21. Del Cuadro N° 5, se observa que los únicos servicios que presentan más de un operador son el Servicio de Rampa y Abastecimiento de combustible, lo cual significa que dichos mercado poseen mecanismos de competencia. A su vez, es necesario mencionar que el servicio de aterrizaje y despegue (lado aire), correspondiente a la aeronavegación, no se encuentra concesionado, por lo cual dicho servicio es proveído únicamente por CORPAC.

1.2 Compromisos de Inversiones

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

Cuadro 6: Inversiones a Ejecutar por Periodo Contractual

Inversiones a ejecutar en el Periodo Inicial	Inversiones a ejecutar en el Periodo Remanente
Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo	Obras del Plan Maestro de Desarrollo
Obras de Seguridad	Equipamiento
Actividades de Mantenimiento Periódico	Actividades de Mantenimiento Periódico

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación

23. Las *Inversiones a ejecutar en el periodo inicial* deberán realizarse durante los primeros tres (3) años de iniciada la Concesión. Asimismo, las *Inversiones a ejecutar en el periodo remanente* deberán cumplirse a partir del año cuatro (4) hasta el año veinticinco (25) de la Concesión.

1.2.1 Definiciones de Obras

24. Las obras son el resultado de las inversiones que el Concesionario realice sobre los bienes de la Concesión durante el periodo de vigencia de la misma, y se clasifican en tres grupos de la siguiente manera (Ver Cuadro N° 7):

Cuadro 7: Descripción de Obras

OBRAS	DESCRIPCIÓN
Obras Obligatorias	Son el resultado de las inversiones que deberán ser ejecutadas dentro del Periodo Inicial, las cuales se encuentran definidas en los literales A,B y C del Anexo 25.
Obras del Plan Maestro de Desarrollo	Son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la Infraestructura Aeroportuaria que se encuentran contenidas en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por el Concesionario durante el periodo Remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por el Concedente.
Obras de Rehabilitación y Mejoramiento	Son el resultado de las inversiones destinadas a la rehabilitación y al mejoramiento del lado aire.

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación



25. Es necesario precisar, que de acuerdo al Contrato de Concesión el Lado Aire es aquella zona que integra el área de movimiento (pista de aterrizaje, calles de rodaje y plataforma), sus franjas, márgenes, área de seguridad de externo de pista (RESA), zonas de parada (SWY), así como la zona de obstáculos (CWY) si la hubiese.
26. La descripción específica de las Obras establecidas en el Contrato de Concesión se detallan en el Anexo 25 de dicho contrato. A continuación se presenta un resumen de dichas obras.

1.2.2 Definición de Obras Obligatorias

a) Obras de rápido impacto

27. Son aquellas obras que tienen como objetivo homogeneizar los aspectos estructurales y arquitectónicos de cada uno de los aeropuertos. El Cuadro N° 8 describe el cronograma en función al aeropuerto y al plazo establecido.

Cuadro 8: Plazo de Obras de Rápido Impacto

AEROPUERTO	PLAZO
Construcción de pórticos de ingreso y pintado de las terminales de pasajeros.	Deberán culminar al término del tercer (3) mes de la Concesión.
Remodelación de playas de estacionamiento, vías de acceso y tratamiento paisajístico.	Deberán culminar al término del sexto (6) mes de la Concesión.
Remodelación interna de las terminales.	Deberán iniciarse a más tardar en el sexto (6) mes y culminarán al término del noveno (9) mes de la Concesión.

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación

b) Obras de seguridad

28. Consiste en la culminación de cercos perimétricos, instalación de caminos perimetrales e instalación de avisos de advertencia.

Cuadro 9: Plazo de Obras de Seguridad

AEROPUERTO	PLAZO
Chiclayo, Trujillo, Anta - Huaraz, Tarapoto y Pucallpa.	Al término del mes seis (6) a partir del cierre de la Estructuración Financiera.
Tumbes, Piura, Talara, Chachapoyas, Cajamarca y Pisco	Al término del mes doce (12) a partir del cierre de la Estructuración Financiera.

Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación

29. A su vez, este tipo de obra también incluye la construcción de salvamento y extinción de incendios.



Cuadro 10: Obras de Seguridad en Salvamento y Extinción

AEROPUERTO	PLAZO
Chiclayo, Trujillo, Anta - Huaraz, Tarapoto y Pucallpa.	Al término del mes doce (12) a partir del cierre de la Estructuración Financiera.
Tumbes, Piura, Talara, Chachapoyas, Cajamarca y Pisco	Al término del mes dieciocho (18) a partir del cierre de la Estructuración Financiera.

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación

c) Obras de ampliación y remodelación de las terminales

30. Tiene como objetivo mejorar el servicio brindado a los Usuarios de los aeropuertos. Estas obras comprenden la ampliación del edificio del Terminal de pasajeros y remodelación de los espacios interiores de tres aeropuertos.

1.2.3 Actividades de Mantenimiento Periódico

31. Son aquellas actividades de mantenimiento preventivo que se efectúan dependiendo del movimiento del número de operaciones aéreas y el correspondiente tráfico de pasajeros y carga. Comprende entre otras, el control general de la rugosidad del pavimento e incluye:

Cuadro 11: Plazo para Actividades de Mantenimiento Periódico

ACTIVIDADES	PLAZO
Sellado asfáltico de las superficies, sellado de fisuras, tratamiento de juntas, pintado de la señalización horizontal, estabilización de taludes y control de erosión de los mismo, limpieza y mantenimiento general de las defensas ribereñas, y remoción de caucho.	Se efectúan en intervalos mayores a los 365 días.

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación

1.3 Modalidad de Concesión y Esquema de Cofinanciamiento

32. Las concesiones cofinanciadas, permiten la provisión de un Servicio Público a partir del esfuerzo compartido del Sector Público y Privado. De ese modo, las concesiones cofinanciadas constituyen un esquema alternativo para la concesión de proyectos económica y financieramente no sostenibles pero socialmente rentables.
33. El Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación de los aeropuertos regionales, firmado por el Concedente y el Concesionario, contiene compromisos de pago por obras y mantenimiento por parte del Tesoro Público que complementan los pagos realizados por los usuarios de los aeropuertos. Estos compromisos de pago por parte del Concedente deben ser suficientes para lograr el financiamiento de las obligaciones establecidas en el Contrato (principalmente construcción, mejora y mantenimiento).
34. El esquema de cofinanciamiento del Contrato de Concesión de los Aeropuertos Regionales se diferencia sustancialmente de los esquemas de cofinanciamiento de otros contratos de concesión en infraestructura de transporte (como es el caso de las carreteras IIRSAs). En ese sentido, el esquema de cofinanciamiento para los aeropuertos regionales se encuentra establecido por medio de una fórmula de

Cofinanciamiento (COF), donde los aportes por concepto de PAO y PAMO son factores explicativos de la ecuación *COF*. Cabe mencionar, que el PAO varía de acuerdo al monto de inversión ejecutada, mientras que el PAMO es el monto ofertado por el Concesionario en el proceso de adjudicación y se encuentra sujeto a revisión¹⁰. Por el contrario, en otros esquemas de cofinanciamiento tanto el PAO como el PAMO son aportes fijos por parte del Concedente, y ninguno de ellos se encuentra sujeto a revisión durante el periodo de la Concesión¹¹.

35. Asimismo, el esquema de cofinanciamiento involucra la existencia de un fideicomiso, administrado por COFIDE¹² (fiduciario), que garantiza el cumplimiento del pago por cofinanciamiento por parte del Estado Peruano (fideicomitente) a favor de la Empresa Concesionaria (beneficiario). La principal fuente de recursos para el pago trimestral del cofinanciamiento proviene de la retribución que recibe el Estado Peruano de la Concesión del AIJCH¹³. Cabe señalar, que el procedimiento para el pago por cofinanciamiento se encuentra sujeto a la aprobación del OSITRAN.

1.3.1 Cofinanciamiento (COF)

36. La metodología y el cálculo de los componentes del COF_t para un determinado trimestre se encuentra establecido bajo dos criterios:
37. 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 2004 (INRB), es decir:

$$PAMO_t > IR_t + INRB \quad (1)$$

entonces, se utiliza la siguiente fórmula:

$$COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t \quad (2)$$

38. 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 (INRB), es decir:

$$PAMO_t \leq IR_t + INRB \quad (3)$$

entonces, se utiliza la siguiente fórmula:

$$COF_t = IGI_t - f_t (IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t \quad (4)$$

Donde:

COF_t : Monto del Cofinanciamiento a ser pagado trimestralmente. Si el COF_t es mayor a cero, el Concedente deberá pagar este importe al Concesionario. Si el COF_t es menor o igual a cero, el Concesionario deberá pagar este importe (en valor absoluto) al Concedente.

$PAMO_t$: Es el importe del Pago por Mantenimiento y Operación dividido entre cuatro que el Concedente realizará a favor del Concesionario para el mantenimiento y operación de los aeropuertos.

IR_t : Ingresos Regulados de los aeropuertos en el trimestre t .

¹⁰ El monto del PAMO esta sujeto a una revisión quinquenal (cada 5 años).

¹¹ En los otros esquemas de cofinanciamiento el PAO y el PAMO sólo son reajustados ante cambios en los precios de los principales insumos.

¹² Corporación Financiera de Desarrollo.

¹³ Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.



- INRB: Ingreso no Regulados Base trimestral que equivale al promedio de los ingresos no regulados trimestrales de los aeropuertos durante los 4 trimestres del año 2004, ajustado por la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos vigente a la fecha del cálculo.
- IGI_t: Monto del Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados en el trimestre t en Dólares. En ningún caso el IGI podrá ser menor a cero.
- RE_t: Monto de la Retribución a favor del Estado Peruano en el trimestre t por concepto de Ingresos no Regulados.
- PAO_t: Pago trimestral que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo inicial y en el periodo remanente.
- Liq_t: Importe trimestral correspondiente a los pagos al contado por las obras, equipamiento, actividades de mantenimiento periódico, rehabilitaciones y mejoramiento, que se hará contra la presentación de Liquidaciones. Se encuentra definido en el numeral 2.6 del Anexo 17.
- f₁: Factor de distribución del excedente del Ingreso Regulado sobre el PAMO y se fija en 50%.

39. Cabe señalar, que el Contrato de Concesión establece de forma expresa que los componentes PAO y Liq contenidos en las fórmulas (2) y (4), constituyen modalidades de pago alternativas y excluyentes entre sí.
40. Adicionalmente, queda establecido dentro del Contrato que el Concedente tiene la facultad de elegir como modalidades de pago el PAO o Liq, siendo el PAO la primera alternativa para efectuar el pago.

1.3.2 Determinación de los componentes del Cofinanciamiento

1.3.2.1 PAMO

41. De acuerdo al Contrato de Concesión, el PAMO es aquel pago requerido por el Concesionario para el mantenimiento (exceptuando el mantenimiento periódico) y operación de los aeropuertos. Cabe señalar, que el PAMO fue designado como factor de competencia para el Concurso Público de los aeropuertos.
42. El monto del PAMO consignado equivale a US \$ 9 400 000 anuales, pagaderos trimestralmente, cuyo cálculo es mediante un promedio simple.
43. Una característica del PAMO, es el reajuste al inicio de cada año calendario sobre la base de la siguiente forma:

$$PAMO_x = 0.5 PAMO \frac{IPC_t}{IPC_{t-1}} + 0.5 PAMO \frac{CPI_t}{CPI_{t-1}}$$

Donde:

- PAMO_t: Pago mínimo ajustado, garantizado en dólares por la operación y mantenimiento de los aeropuertos incluidos en la Concesión.
 - IPC: Índice de precios al Consumidor nacional al último día del año anterior publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).
 - CPI: Índice de precios al consumidor (*Consumer Price Index*) de los Estados Unidos al último día del año anterior disponible al momento del cálculo.
 - X: Año en que se realiza el ajuste.
44. Otra característica particular del PAMO para ADP, consiste en la revisión quinquenal a la cual está sujeta, y cuyo procedimiento, cálculo y aprobación se encuentra bajo la potestad del OSITRAN.



45. Es necesario mencionar, que para la inclusión de algún aeropuerto se realizará un reajuste del PAMO, determinado mediante la siguiente metodología:

$$p = \frac{\text{PAMO máximo por 9 aeropuertos}}{\text{PAMO ofertado de 9 aeropuertos}}$$

luego:

$$CPAMO = \frac{\frac{(CF + CV)}{WLU_x} * WLU_z}{p}$$

Donde:

CPAMO: Es el importe de PAMO por el aeropuerto a ser incluido.

p: Es el factor resultante de dividir el PAMO máximo para los 9 aeropuertos, entre el PAMO ofertado por el Concesionario.

CF: Es el importe correspondiente a la suma de los costos fijos, sin considerar los costos de oficina central, establecimientos para el aeropuerto en el año base 2004 (Piura, Chiclayo o Pisco).

CV: Es el importe correspondiente a la suma de los costos variables, sin considerar los costos de oficina central, establecimientos para el aeropuerto en el año base 2004 (Piura, Chiclayo o Pisco).

WLU_x: Correspondiente a los WLU's movidos por el aeropuerto en el año base, 2004.

WLU_z: Correspondiente a los WLU's determinados en el momento de su inclusión.

46. Cabe precisar, que el cálculo de los PAMOs marginales para los tres aeropuertos adicionales (Piura, Chiclayo y Pisco) fueron determinados mediante la metodología antes señalada y se encuentran en la Circular N°046¹⁴. En consecuencia, los importes por concepto de PAMO marginal calculados para cada aeropuerto adicional son: Piura (US \$ 675 000), Chiclayo (US \$ 800 000) y Pisco (US \$ 1 000 000)

47. Asimismo, si durante el periodo de Concesión existiera la exclusión de algún aeropuerto, el PAMO se ajustaría de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$CPAMO = \frac{\text{PAMO}}{\text{TWLU}} * \text{CWLU} * f_1$$

Donde:

CPAMO: Deberá ser reducido como consecuencia de la exclusión de un aeropuerto.

PAMO: Pago por operación y mantenimiento que conforman la concesión en el año anterior a la exclusión del aeropuerto.

TWLU: Promedio anual de WLUs movidos por la totalidad de aeropuertos que conforman la Concesión durante la vigencia de la misma hasta el año anterior a la exclusión del aeropuerto.



¹⁴ <http://www.proinversion.gob.pe/0/0/modulos/JER/PlantillaStandardsinHijos.aspx?ARE=0&PFL=0&JER=3173>

CWLU: Promedio anual de WLUs movidos por el aeropuerto a ser excluido durante la vigencia de la misma hasta el año anterior a la decisión de exclusión.

f_7 : Corresponde a la proporción de costos de operación y mantenimiento (sin incluir los costos de la oficina central) con respecto a los costos totales.

1.3.2.2 Ingresos Regulados (IR)

48. Los ingresos regulados se originan de la contraprestación de los servicios prestados por el Concesionario y que se encuentran bajo el régimen de regulación. Dichos ingresos provienen de la prestación de los servicios descritos en el Cuadro N° 4.

49. A su vez, el Contrato establece que los ingresos provenientes de cualquier otro servicio nuevo, derivado de la explotación de la infraestructura aeroportuaria que se encuentre establecido en el RETA y REMA, serán considerados dentro del componente de ingresos regulados.

1.3.2.3 Incentivos a la Generación de Ingresos Regulados (IGI)

50. El concepto de este componente consiste en la existencia de un premio expresado en un porcentaje del excedente generado de la diferencia del ingreso regulado por movimiento de pasajeros y carga del trimestre t y el ingreso regulado base ajustado proveniente del mismo concepto. Esto se cumple, siempre que:

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

51. De modo que el Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados se establece de la siguiente manera:

$$IGI_t = f_2 (IRPM_t - IBAPM_t)$$

Donde:

IGI_t : Monto del incentivo a la generación de ingresos regulados del trimestre t en dólares. En ningún caso el IGI puede ser menor a cero.

f_2 : Factor de incentivo a la generación de ingresos regulados por encima del crecimiento vegetativo, el cual se fija en 60%.

$IRPM_t$: Promedio móvil de los ingresos regulados por movimiento de pasajeros y carga (expresado en dólares) de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el Concesionario, considerando los cuatro trimestres anteriores al trimestre t ($t-1$, $t-2$, $t-3$, $t-4$).

$IBAPM_t$: Promedio móvil del ingreso regulado base ajustado por el movimiento de pasajeros y carga (expresado en dólares) para la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el Concesionario, considerando los cuatro trimestre anteriores al trimestre t ($t-1$, $t-2$, $t-3$, $t-4$).

52. Es necesario mencionar, que el Ingreso Regulado Base Ajustado (IBA_t) equivale al promedio aritmético simple de los ingresos regulados trimestrales que se obtuvieron de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión, durante el año 2004. De ese modo, y de acuerdo a la información proporcionado por CORPAC, éste importe asciende a US\$ 1 352 721.

53. La determinación del IBA implica el ajuste del Ingreso Base Inicial (IBA_0) en cada trimestre t para el cálculo del cofinanciamiento, el cual considera el incremento en



tarifas y el crecimiento vegetativo en el número de pasajeros mediante la siguiente fórmula:

$$IBA_t = IBA_0 \frac{T_t}{T_0} \left[1 + \left(\frac{PBI_{t-1}}{PBI_0} - 1 \right) * f_3 \right]$$

Donde:

- IBA_t Ingreso Regulado Base para el trimestre t en Dólares para la totalidad de aeropuertos tomados en concesión.
- IBA_0 Ingreso Regulado Base Inicial correspondiente al monto promedio de los ingresos regulados trimestrales por concepto de movimiento de pasajeros y de carga en dólares.
- T_t Tarifa promedio ponderada por *Work Load Unit* (WLU) para la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el concesionario en la fecha de cálculo del cofinanciamiento del trimestre t en dólares.
- T_0 Tarifa ponderada por WLU para la totalidad de aeropuertos tomados en posesión del concesionario en dólares que asciende US\$ 1,43
- PBI_{t-1} Ultimo valor disponible del Producto Bruto Interno (PBI) desestacionalizado anterior al trimestre t .
- PBI_0 Producto Bruto Interno (PBI) trimestral promedio en el año 2004.
- f_3 Factor que relaciona el crecimiento en el PBI con la variación en el número de pasajeros nacionales y se fija en 0.682. Este factor será revisado cada (5) años por el Concedente, con opinión del OSITRAN.

54. Asimismo, el cálculo del IBA_t involucra la existencia de dos componentes adicionales. El primero se refiere a la tarifa promedio ponderada por WLU en dólares para un determinado trimestre t , el cual se estima mediante la siguiente fórmula:

$$T_t = \frac{IR_t}{WLU_t}$$

Donde:

- T_t Tarifa promedio ponderada por WLU al cierre del trimestre t en dólares.
- IR_t Ingreso Regulado por concepto de movimiento de pasajeros y de carga de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el concesionario en la fecha de cálculo del cofinanciamiento en la concesión en los trimestres $t-1, t-2, t-3$ y $t-4$ en dólares.
- WLU_t Total de WLU movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el concesionario en la fecha de cálculo del cofinanciamiento en la concesión en los trimestres $t-1, t-2, t-3$ y $t-4$ en dólares.

55. El segundo componente adicional es la tarifa promedio ponderada en dólares por WLU para el trimestre base que se estima mediante la siguiente fórmula, y se mantiene constante durante el periodo de la concesión:

$$T_0 = \frac{IR_0}{WLU_0}$$



Handwritten signature or mark.

Donde:

- T_0 Tarifa promedio ponderada por WLU entre el 01 de enero y el 31 de diciembre del año 2004 (en dólares), el cual asciende a US\$ 1,43.
- IR_0 Ingresos Regulados Trimestrales promedio por concepto de movimiento de pasajeros y de carga en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el concesionario en la fecha de cálculo (del 01 de enero al 31 de diciembre del año 2004).
- WLU_0 Total de WLU trimestrales promedio movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el concesionario en la fecha de cálculo (del 01 de enero al 31 de diciembre del año 2004).

1.3.2.4 Retribución al Estado por Ingresos no Regulados (RE)

56. De acuerdo a lo establecido en el Contrato, el Concesionario pagará una retribución al Estado en cada trimestre t por concepto de ingresos no regulados. De ese modo, la determinación del monto por concepto de retribución se encuentra establecido bajo dos criterios:

57. Si el ingreso no Regulado del trimestre t (INR_t) es mayor que el ingreso no Regulado Base, es decir:

$$INR_t > INRB$$

entonces, la retribución al Estado se determina mediante la siguiente formula:

$$RE_t = (INR_t - INRB) * (1 - \%Tx) * (1 - \%P) * f_6 - FPC_{t-1}$$

58. O, si el Ingreso no Regulado del trimestre t (INR_t) es menor o igual al ingreso no Regulado Base ($INRB$), es decir:

$$INR_t \leq INRB$$

entonces, la retribución al Estado se determina:

$$RE_t = -FPC_{t-1}$$

Donde:

- RE_t : Es el monto de la retribución al Estado del trimestre t por concepto de ingresos no regulados, expresado en dólares.
- INR_t : Ingresos No Regulados expresado en dólares correspondientes al trimestre t , cuyo importe excederá a los $INRB$ incluyendo alquileres de infraestructura y de tierra, en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión. En este importe se incluyen los ingresos del Concesionario por concepto de inversiones en infraestructura que generen ingresos no regulados.
- $INRB$: Ingreso No Regulado Base trimestral que equivale al promedio de los Ingresos No Regulados, de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión, durante los 4 trimestres del año 2004. Este componente estará ajustado por la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos vigente a la fecha del cálculo.
- $\%Tx$: Tasa impositiva a ser pagada por el Concesionario. A la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, ésta tasa equivale a 30%.



- %P:** Tasa pagada por el Concesionario por concepto de participación de trabajadores. A la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, ésta tasa equivale a 5%.
- f₆:** Factor de contribución al Estado Peruano por los ingresos no regulados en exceso del ingreso no regulado base, dicho factor esta fijado en 15%.
- FPC :** Importe total de facturas de cobrar a las Fuerzas Armadas, vencidas en los últimos 180 días calendario, al inicio del trimestre t.

1.3.2.5 Pago por obras (PAO)

59. Uno de los aportes garantizados por el Estado es el Pago por Obras (PAO) que consiste en pagos o cuotas trimestrales por la construcción de infraestructura, adquisición de equipamiento y mantenimiento periódico¹⁵, realizado por el Concesionario tanto en el periodo inicial como en el remanente.
60. De acuerdo al Contrato de Concesión, el Concesionario tiene la facultad de incluir dentro del PAO, el pago por concepto de supervisión de obra hasta un 5% del valor de la misma. Cabe señalar, que el pago por supervisión de obras se realiza a través del OSITRAN.
61. Los rubros que serán considerados como inversión dentro del PAO, fueron precisados en las Circulares¹⁶ N° 025, 030 y 033 durante el proceso de la licitación.
62. De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, si el Concesionario eligiera efectuar los pagos respectivos por obras ejecutadas a través de la modalidad PAO, este tendrá dos formas de pago:
- a) Pago a través de Certificados de Aceptación de Obra (CAO)**
63. Este mecanismo de pago constituye la primera forma de que tiene el Concedente para el pago del PAO. El CAO es entregado por el Concedente al Concesionario por cada Hito¹⁷ que el Concesionario haya concluido.
- b) Pago diferido con el Fondo del Fideicomiso**
64. Mediante este mecanismo de pago, el Concedente paga al Concesionario, las cuotas trimestrales del PAO que se generen tanto el periodo inicial como remanente.
65. A su vez, en el Contrato de Concesión se estipula que el Concedente tiene la facultad de elegir entre estos dos mecanismos de pago.

¹⁵ El mantenimiento periódico incluye un cronograma de actividades a ejecutar en un plazo de 365 días.

¹⁶ El detalle de los Circulares se encuentran en la siguiente página web
<http://www.proinversion.gob.pe/0/0/modulos/JER/PlantillaStandardsinHijos.aspx?ARE=0&PFL=0&JER=3173>

¹⁷ Conjunto de partidas o sub partidas culminadas, de acuerdo a lo establecido en el programa de ejecución de obras descrito en el Anexo 18 del Contrato de Concesión.



II DESEMPEÑO DE LA CONCESION EN EL AÑO 2007

66. En esta sección se analizará el desempeño operativo y financiero de la Empresa Concesionaria de acuerdo al nivel de tráfico, indicadores, inversiones y resultados financieros.
67. Cabe señalar, que el presente análisis es elaborado de acuerdo a la información proporcionada por la Empresa Concesionaria en relación a los diferentes servicios brindados durante el año 2007. Asimismo, para efectos comparativos se utilizará la información brindada por CORPAC para todo el año 2006.

II.1 Tráfico de aeronaves¹⁸, carga y pasajeros

68. Durante el año 2007, la Empresa Concesionaria ha registrado movilización en el tráfico de naves, carga y pasajeros tanto para vuelos nacionales como para internacionales. En ese sentido, como se observa en el Cuadro N° 12, ADP ostenta el 6,7%, 10,7% y 13,8% de participación dentro de la Red Aeroportuaria para las actividades orientadas al tráfico de carga, pasajeros y operaciones, respectivamente.

Cuadro 12: Tráfico Operaciones, Carga y Pasajeros, 2007

	OPERACIONES	CARGA	PASAJEROS*
ADP	35,030	16,204	1,211,041
NACIONAL	34,716	16,128	1,209,024
INTERNACIONAL	314	76	2,017
RED AEROPORTUARIA	254,419	243,480	11,278,118
NACIONAL	214,535	47,857	7,672,780
INTERNACIONAL	39,884	195,623	3,605,338
PARTICIPACIÓN %	13.8%	6.7%	10.7%
NACIONAL	16.2%	33.7%	15.8%
INTERNACIONAL	0.8%	0.04%	0.1%

* No incluye pasajeros en transferencia.

Fuente: ADP, CORPAC y LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación

69. No obstante, al considerar solamente el tráfico nacional, las cuotas de participación de ADP aumentan. En tal sentido, se observa que ADP ostenta una mayor participación para el tráfico nacional de carga (33,7%), operaciones (16,2%) y pasajeros (15,8%).
70. A su vez, se observa que el Concesionario ostenta una mayor participación relativa en vuelos nacionales en comparación a los vuelos internacionales, para el tráfico de aeronaves, carga y pasajeros.
71. De otro lado, como se observará más adelante, las actividades de la Empresa Concesionaria (operaciones, carga y pasajeros) han mostrado comportamientos diferentes durante el año 2007.

II.1.1 Operaciones

72. El número de operaciones durante el año 2007 alcanzó el número de 35,0 miles operaciones para los nueve aeropuertos tomados en posesión por parte del

¹⁸ Operaciones.



Concesionario. No obstante, dicho resultado no fue suficiente para superar el número de operaciones registradas (36,6 miles) en el año 2006. Como resultado de ello se obtuvo una disminución de 4,47% en el número de operaciones.

Cuadro 13: Número de Operaciones ADP, 2007

OPERACIONES	2007	2006	%
CAJAMARCA	3,384	3,200	5.75
CHACHAPOYAS	68	46	47.83
HUARAZ	1,423	990	43.74
IQUITOS	8,162	8,385	-2.66
PUCALLPA	10,167	11,804	-13.87
TALARA	678	534	26.97
TARAPOTO	4,328	4,841	-10.60
TRUJILLO	5,579	5,632	-0.94
TUMBES	1,241	1,236	0.40
TOTAL	36,030	36,668	-4.47

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

73. En particular, los aeropuertos con mejor desempeño fueron los de Chachapoyas, Huaraz, Talara, Cajamarca y Tumbes. Sin embargo, el conjunto de dichos aeropuertos representa solamente el 19,4% de total de operaciones en el año 2007.
74. De otro lado, los aeropuertos de Pucallpa, Tarapoto, Iquitos y Trujillo presentaron tasas de decrecimiento en comparación al año 2006. Es necesario mencionar que el conjunto de dichos aeropuertos representa el 80,6%, lo cual finalmente explica el menor registro de operaciones en el año 2007.
75. En cuanto al número de operaciones por tipo de vuelo, fueron las operaciones de vuelos nacionales los que registraron aproximadamente la totalidad del número de operaciones, por tanto éstas alcanzaron la mayor concentración (99,1%) sobre el total de operaciones.
76. A su vez, se observa que el total de operaciones de vuelos nacionales trimestre a trimestre presenta un ligero y sostenido crecimiento con respecto al anterior. De otro lado, las operaciones de vuelos internacionales fluctuaron alrededor del promedio trimestral del año.



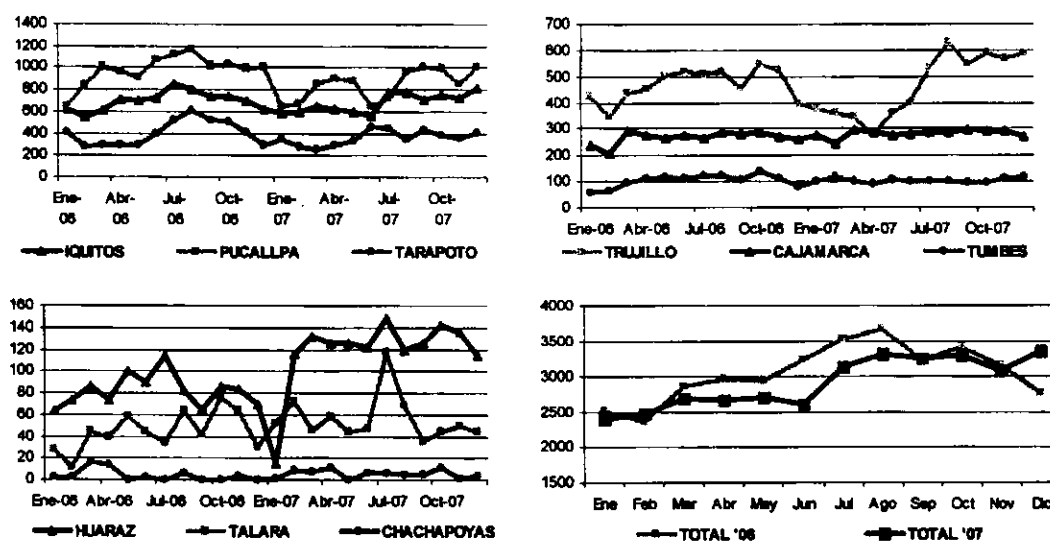
Cuadro 14: Número de operaciones trimestrales por tipo de vuelo, 2007

Aeropuerto	Tipo de vuelo	Trimestre I	Trimestre II	Trimestre III	Trimestre IV	Total 2007
ANTA HUARAZ	Nacional	263	374	394	390	1,421
	Internacional	0	0	0	2	2
CAJAMARCA	Nacional	816	842	868	858	3,384
CHACHAPOYAS	Nacional	18	18	16	15	67
	Internacional	0	0	0	1	1
IQUITOS	Nacional	1,799	1,749	2,236	2,244	8,028
	Internacional	37	21	34	42	134
PUCALLPA	Nacional	2,164	2,409	2,690	2,830	10,093
	Internacional	18	19	17	20	74
TALARA	Nacional	168	329	36	133	666
	Internacional	2	5	0	5	12
TARAPOTO	Nacional	879	1,079	1,225	1,143	4,326
	Internacional	2	0	0	0	2
TRUJILLO	Nacional	1,069	1,036	1,679	1,723	5,507
	Internacional	13	8	28	23	72
TUMBES	Nacional	314	287	300	323	1,224
	Internacional	4	12	0	1	17
TOTAL	NACIONAL	7,490	8,123	9,444	9,659	34,716
	INTERNACIONAL	76	65	79	94	314

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

77. Del Cuadro N° 14 se observa que el aeropuerto de Pucallpa presenta el mayor registro de operaciones para vuelos nacionales, en relación al resto de aeropuertos concesionados. En tal sentido, se determina que el aeropuerto de Pucallpa ostenta una participación de 23,1% en operaciones nacionales. Del mismo modo, el aeropuerto de Iquitos presenta el mayor número de operaciones para vuelos internacionales, ostentando una participación relativa de 42,7%, para el año 2007.
78. En cuanto, a la evolución mensual del número de operaciones, ésta ha mostrado un comportamiento parcialmente estable para cada uno de los aeropuertos concesionados.
79. En ese sentido, el Gráfico N° 2 muestra la evolución mensual de las operaciones clasificados en grupos de tres (acorde a su nivel de operaciones). De ese modo, se observa que el grupo de aeropuertos con mayor nivel de operaciones mantiene un comportamiento estable.

Gráfico 2: Evolución Mensual de Operaciones por grupo de Aeropuertos

Fuente: ADP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación

80. De otro lado, el grupo de aeropuertos con menor número de operaciones presenta un comportamiento con significativas variaciones mes a mes. Ello obedece principalmente, a que la demanda del tráfico de aeronaves posee componentes estacionales.

II.1.2 Carga

81. Durante el año 2007, el transporte de carga en los aeropuertos regionales bajo concesión mostraron un ligero decrecimiento de 2,2%, alcanzando a movilizar 16,2 miles de toneladas (361 toneladas por debajo de lo registrado en el año 2006).
82. Un grupo de siete aeropuertos de los nueve tomados en posesión mostraron resultados positivos en relación al año 2006. Dichos aeropuertos son el de Talara, Trujillo, Tumbes, Pucallpa, Tarapoto, Chachapoyas y Huaraz. No obstante, el crecimiento presentado por dichos aeropuertos no repercutió en el resultado final, ya que éstos solo concentraron el 32,7% del total de carga movilizada.

Cuadro 15: Tráfico de Carga ADP, 2007

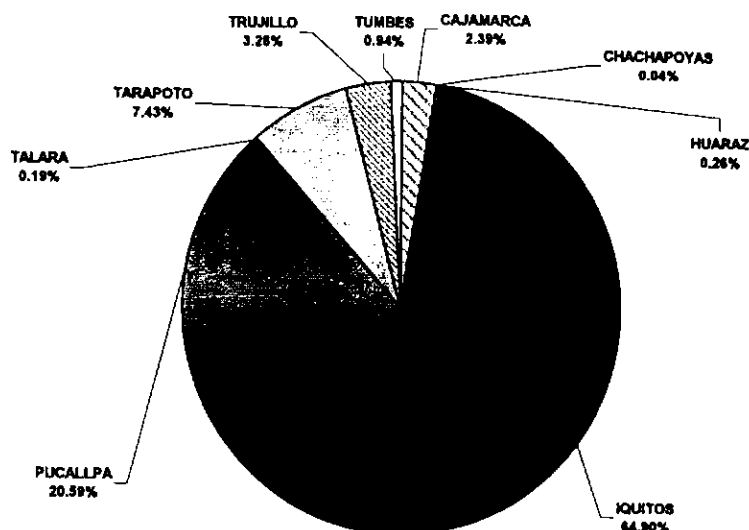
CARGA	2007	2006	%
CAJAMARCA	388	443	-12.50
CHACHAPOYAS	7	0	100.00
HUARAZ	42	0	100.00
IQUITOS	10,516	12,339	-14.77
PUCALLPA	3,336	2,453	35.99
TALARA	31	7	327.17
TARAPOTO	1,204	1,051	14.56
TRUJILLO	528	179	194.50
TUMBES	152	92	64.86
TOTAL	16,204	16,565	-2.18

Fuente: ADP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación



83. Por otro lado, es necesario precisar que la menor movilización de carga registrada por el aeropuerto de Iquitos (-14,8%) finalmente fue la que redundó de manera significativa en el resultado final, debido a que dicho aeropuerto ostenta la mayor importancia relativa.

Gráfico 3: Participación Relativa en el Tráfico de Carga ADP, 2007



Fuente: ADP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación

84. Del Cuadro N°15 se puede observar que el aeropuerto de Iquitos es el que movilizó la mayor carga, respecto al resto de aeropuertos. Esto implicó que dicho aeropuerto ostente una participación relativa de 64,9% (Gráfico N° 3) sobre el total, no obstante tal participación se vio disminuida en 9,6% respecto al año 2006.

85. En relación a la carga moviilizada por tipo de vuelo, el mayor tráfico lo registró los vuelos con embarque y/o desembarque nacional, los cuales poseen casi la totalidad de la carga moviilizada (99,5%).

Cuadro 16: Tráfico de Carga trimestral por tipo de vuelo ADP, 2007

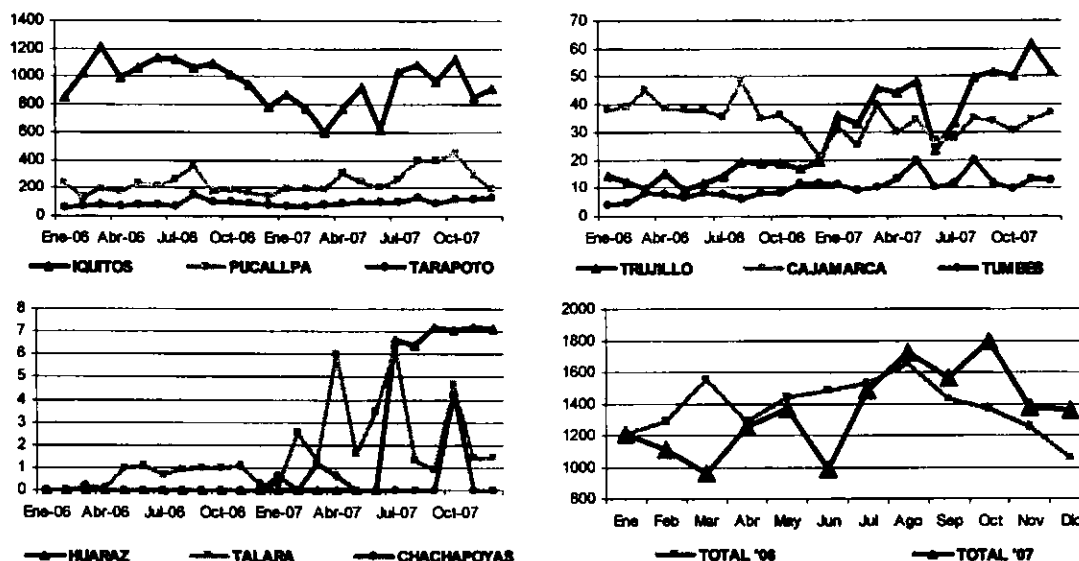
Aeropuerto	Tipo de vuelo	Trimestre I	Trimestre II	Trimestre III	Trimestre IV	Total 2007
ANTA HUARAZ	Nacional	0	0	20	21	42
	Internacional	0	0	0	0	0
CAJAMARCA	Nacional	97	91	97	103	388
	Internacional	0	0	0	0	0
CHACHAPOYAS	Nacional	2	1	0	4	7
	Internacional	0	0	0	0	0
IQUITOS	Nacional	2,176	2,291	3,083	2,892	10,441
	Internacional	61	14	0	0	75
PUCALLPA	Nacional	574	761	1,060	940	3,335
	Internacional	0	0	0	0	1
TALARA	Nacional	4	19	1	8	31
	Internacional	0	0	0	0	0
TARAPOTO	Nacional	216	291	323	373	1,204
	Internacional	0	0	0	0	0
TRUJILLO	Nacional	114	115	135	164	528
	Internacional	1	0	0	0	1
TUMBES	Nacional	31	43	43	36	152
	Internacional	0	0	0	0	0
TOTAL	NACIONAL	3,215	3,612	4,762	4,540	16,128
	INTERNACIONAL	61	14	0	0	76

Fuente: ADP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación



86. Cabe precisar, que la carga nacional mostró una tendencia creciente durante los tres primeros trimestres del año. Sin embargo, dicha tendencia se vio perturbada durante el cuarto trimestre, al caer en 221 TM respecto al trimestre anterior.

Gráfico 4: Evolución Mensual de Tráfico de Carga (TM) por grupo de Aeropuertos, 2007



Fuente: ADP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación

87. El Gráfico N° 4 muestra el comportamiento mensual del tráfico de carga. El primer y segundo grupo de aeropuertos presentan un comportamiento regular sin abruptas variaciones en la carga movilizada. Por el contrario, el grupo de aeropuertos con menor nivel de carga presenta significativas fluctuaciones, incluso llegando a ser cero la movilización de carga para algunos meses. Visto este último resultado se puede presumir que no existe carga cautiva o alguna que sea transportada de manera sostenida a lo largo del año, para este último grupo.

II.1.3 Pasajeros

88. Durante el año 2007, el tráfico de pasajeros para los nueve aeropuertos tomados en posesión presentó un importante crecimiento de 23,0%, respecto al año 2006. Este resultado en el tráfico de pasajeros contrasta con los resultados obtenidos en los rubros de operaciones de aeronaves y movilización de carga.



Cuadro 17: Tráfico de Pasajeros, 2007

PASAJEROS	2007	2006	%
CAJAMARCA	76,650	67,902	12.88
CHACHAPOYAS	428	52	723.08
HUARAZ	9,991	3,970	151.66
IQUITOS	493,565	428,241	15.25
PUCALLPA	208,819	144,089	44.92
TALARA	9,884	8,870	11.43
TARAPOTO	180,748	141,451	27.78
TRUJILLO	167,603	136,962	22.37
TUMBES	63,353	53,339	18.77
TOTAL	1,211,041	984,876	22.96

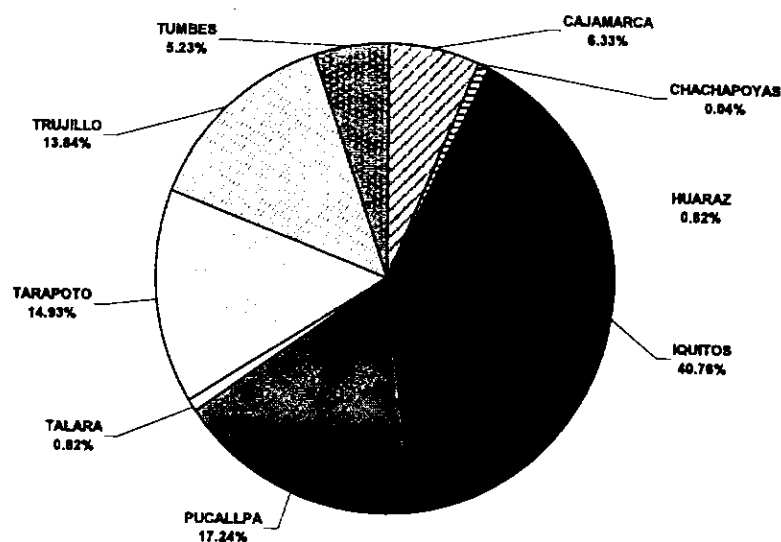
No incluye pasajeros en transferencia.

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

89. Del cuadro anterior, se observa que la totalidad de los aeropuertos regionales tomados en posesión mostró variaciones positivas, respecto del año 2006. En particular, el aeropuerto de Chachapoyas es el que mayor crecimiento registró (723,0%). Si bien la participación relativa de dicho aeropuerto no es significativa (0,04%), es importante rescatar su mayor nivel de tráfico. Asimismo, el aeropuerto de Pucallpa presentó el segundo mejor resultado en cuanto a tasa de crecimiento se refiere, alcanzando una variación de 44,9%.

Gráfico 5: Participación Relativa en el Tráfico de Pasajeros ADP, 2007



Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

90. Es necesario precisar, que en conjunto los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa concentran el 58,0 % del total de pasajeros registrados en los aeropuertos bajo posesión. Este resultado revelaría la dependencia del nivel de ingresos provenientes del cobro por uso del aeropuerto por parte de los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa.



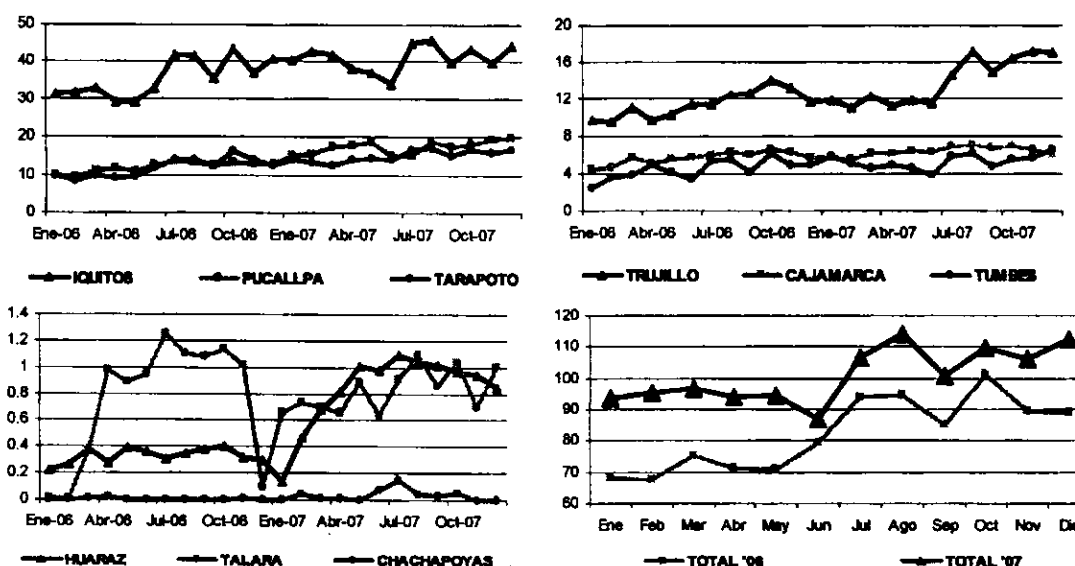
Cuadro 18: Tráfico de Pasajeros trimestral por tipo de vuelo ADP, 2007

Aeropuerto	Tipo de vuelo	Trimestre I	Trimestre II	Trimestre III	Trimestre IV	Total 2007
ANTA HUARAZ	Nacional	1,289	2,796	3,160	2,738	9,983
	Internacional	0	0	0	8	8
CAJAMARCA	Nacional	17,402	19,052	20,700	19,496	76,650
	Internacional	0	0	0	20	20
IQUITOS	Nacional	125,095	109,426	130,103	127,503	492,127
	Internacional	649	129	436	224	1,438
PUCALLPA	Nacional	48,314	51,391	51,542	57,310	208,557
	Internacional	69	54	27	112	262
TALARA	Nacional	2,083	4,172	862	2,737	9,854
	Internacional	4	12	0	14	30
TARAPOTO	Nacional	39,881	42,289	49,092	49,481	180,743
	Internacional	5	0	0	0	5
TRUJILLO	Nacional	35,152	34,704	46,747	50,824	167,427
	Internacional	117	4	37	18	176
TUMBES	Nacional	15,507	13,265	16,758	17,745	63,275
	Internacional	16	55	0	7	78
TOTAL	NACIONAL	284,776	277,187	319,191	327,870	1,209,024
	INTERNACIONAL	860	254	500	403	2,017

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

91. En cuanto al tráfico de pasajeros por tipo de vuelo, se puede afirmar que el tráfico de pasajeros de vuelos nacionales predomina de manera significativa sobre el tráfico de vuelos internacionales. En tal sentido, se determina que el tráfico nacional de pasajeros representó el 99,8%, aproximadamente la totalidad del tráfico.

Gráfico 6: Evolución Mensual de Tráfico de Pasajeros (miles) por grupo de Aeropuertos, 2007

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación

92. Respecto a la evolución mensual del tráfico de pasajeros, se observa que la mayoría de aeropuertos muestran un comportamiento estable a través del año; a su vez se puede presumir la existencia de una ligera tendencia creciente para los dos grupos con mayores niveles de tráfico. Cabe señalar, que el tráfico de



pasajeros para el año 2007 fue superior en todos los meses frente al tráfico registrado en el año 2006.

II.2 Indicadores Operativos

II.2.1 Ingreso por pasajero y por WLU

93. El ingreso total promedio por pasajero de los aeropuertos administrados por ADP, considerando todos los ingresos generados¹⁹ por el negocio aeroportuario (excepto los financieros), alcanzó los US\$ 7,96. Este resultado se debió a la mayor proporción de ingresos obtenidos (ingresos operativos e ingresos por cofinanciamiento) en relación al número de pasajeros transportados, por el Concesionario.
94. Por su parte, los ingresos por WLU²⁰ fueron de US\$ 3,41, cifra inferior al ingreso por pasajero obtenido. Cabe señalar, que el total de WLUs movilizadas a través de ADP se encuentran explicados mayormente por el tráfico registrado en los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa.

Cuadro 19: Ingreso por Pasajero (E/S)²¹ ADP, 2007
(en US \$)²²

	2007
INGRESOS TOTALES (US\$ MILES) 1/	9,645
PAX TOTAL (MILES) 2/	1,211
WLU (MILES) 3/	2,831
INGRESOS POR PAX	7.96
INGRESOS POR WLU	3.41

1/ No incluye Ingresos Financieros.

2/ No incluye pasajeros en transferencia.

3/ WLU expresado en unidades de pasajeros.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación

95. Es necesario mencionar, que para el cálculo de los ingresos se ha considerado aquellos ingresos provenientes del Cofinanciamiento por parte del Estado, los cuales representan el 59,11% de los ingresos totales.

II.2.2 Gastos por pasajero y por WLU

96. Los gastos totales por pasajero (sin considerar gastos financieros) fue de US\$ 6,25. Por su parte, el gasto por WLU alcanzó los US\$ 2,67.

¹⁹ Ingresos totales.

²⁰ Work Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).

²¹ Entrada y Salida

²² Tipo de Cambio Bancario promedio mensual. Fuente BCR.



Cuadro 20: Gastos por Pasajero (E/S) ADP
(en US \$)²³

	2007
GASTOS TOTALES (US\$ MILES) 1/	7,564
PAX TOTAL (MILES) 2/	1,211
WLU (MILES) 3/	2,831
GASTOS POR PAX	6.25
GASTOS POR WLU	2.67

1/ No incluye Ingresos Financieros.

2/ No incluye pasajeros en transferencia.

3/ WLU expresado en unidades de pasajeros.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación

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

II.3 Inversiones Realizadas

98. De acuerdo, al Contrato de Concesión, las inversiones a realizarse tanto en la etapa de construcción y mejora como en la de mantenimiento, tienen como objetivo alcanzar y mantener durante los veinticinco años de vigencia de la concesión, los estándares de calidad IATA "C" y "D" en cada uno de los aeropuertos concesionados.

99. Asimismo, se proyectó una inversión de aproximadamente US\$ 232 millones para el horizonte de veinticinco años de concesión.

100. En ese sentido, conforme a lo establecido en el Contrato durante los primeros tres años se ejecutarán inversiones correspondientes al periodo inicial. Estas inversiones comprenden Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo, Obras de Seguridad y Actividades de Mantenimiento Periódico.

101. Desde el inicio de la Concesión hasta diciembre de 2007, el Concesionario ha invertido (inversión reconocida por OSITRAN) US\$ 1,86 millones (incluye IGV).

II.3.1 Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo

102. Como se precisó anteriormente, las obras de rápido impacto y equipamiento mínimo (ORIs) tienen por objeto homogeneizar la estructura de todos los aeropuertos bajo concesión.

103. En tal sentido, durante el año 2007 el Concesionario ha presentado obras correspondientes a la construcción de pórticos y pintado general de los terminales (primer grupo de obras), por lo cual solicitó el reconocimiento de éstas mediante factura enviada al OSITRAN.

104. El monto para el reconocimiento de las ORIs ascendió a US \$ 968,4 miles (incluido IGV). Dicho monto fue íntegramente aceptado por el OSITRAN y fue pagado por el Concedente por medio de Liquidación.



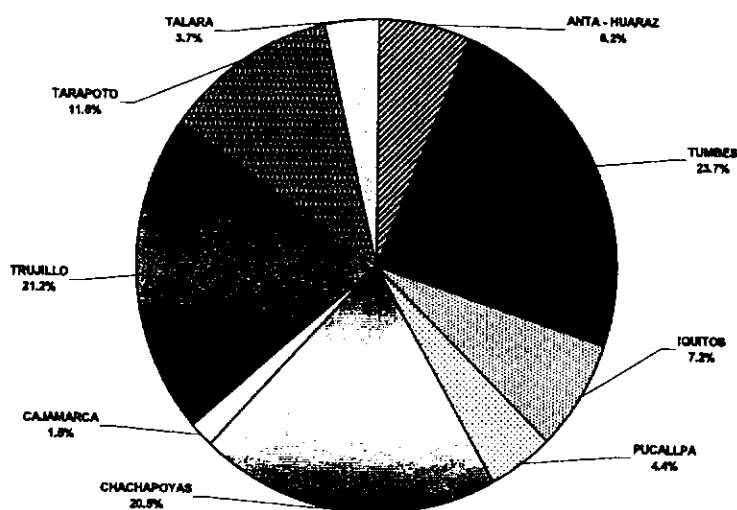
²³ Tipo de Cambio Bancario promedio mensual. Fuente BCR.

II.3.2 Mantenimiento Correctivo

105. El Mantenimiento Correctivo, cuyo objetivo es corregir cualquier falla o imperfección imprevista en la infraestructura aeroportuaria que atente contra la seguridad operacional del aeropuerto, está incluido como parte de la inversión ejecutada y reconocida durante el primer año de Concesión.

106. En este contexto, durante el año 2007 el Concesionario ha efectuado actividades de mantenimiento correctivo equivalentes a US\$ 121,7 miles²⁴, para los nueve aeropuertos en posesión. No obstante, es necesario precisar que el monto reconocido por el OSITRAN a diciembre del 2007 asciende a US\$ 117,6 miles.

Gráfico 7: Mantenimiento Correctivo (%) ADP, 2007



Fuente: Memoria Anual ADP 2007
Elaboración: Gerencia de Regulación

107. Del Gráfico N° 7 se observa que para el aeropuerto de Tumbes se ha destinado la mayor proporción (23,7%) del total de mantenimiento correctivo ejecutado por el Concesionario. Cabe señalar, que el monto para este aeropuerto ascendió a US\$ 28,8 miles.

108. A su vez, del gráfico se desprende que los aeropuertos con bajos niveles relativos de tráfico de pasajeros y carga (Tumbes, Chachapoyas, Trujillo y Tarapoto), son los aeropuertos en donde se ha ejecutado en mayor proporción el total de mantenimiento correctivo.

II.4 Resultados Financieros

II.4.1 Ingresos (regulados y no regulados)

109. Los ingresos regulados son aquellos ingresos derivados de la aplicación del régimen tarifario establecido por el Contrato de Concesión y por OSITRAN. En tal sentido, éstos representaron en el año 2007 el 33,8% del total de ingresos de la Empresa Concesionaria.

110. En cuanto a la estructura de los ingresos regulados, se puede afirmar que el principal componente de los ingresos regulados proviene del cobro por el uso del

²⁴ Fuente Memoria ADP 2007. Esto equivale al monto ejecutado por el Concesionario durante todo el año 2007.



Terminal Aeroportuario (TUUA), el cual alcanzó a representar el 18,9%. Le siguen en importancia, el ingreso proveniente del servicio por Asistencia en Rampa, y Aterrizaje y despegue con participaciones relativas de 5,33% y 5,26%, respectivamente.

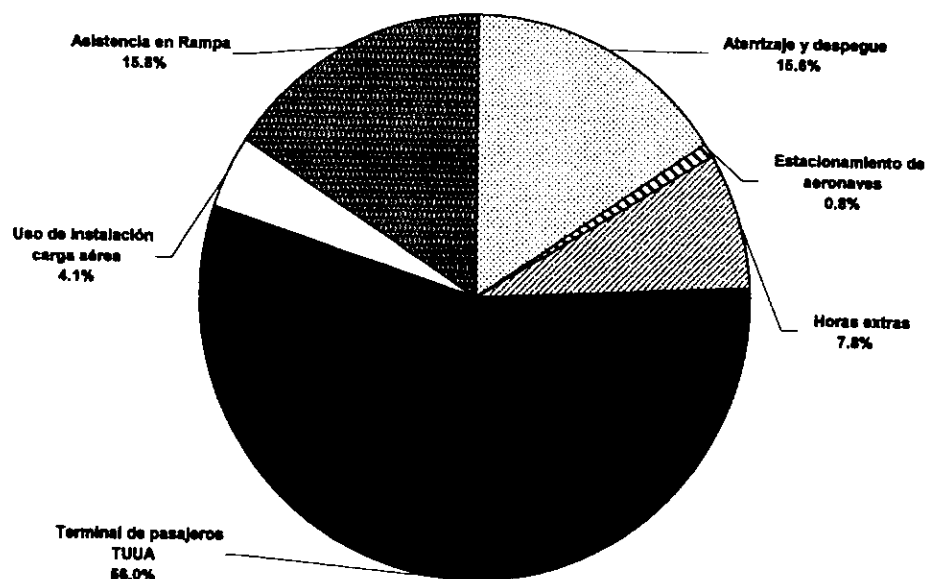
Cuadro 21: Total de Ingresos por tipo de Servicio

DETALLE	Ingresos (miles de S/.)	%
Servicios Regulados	10,200	33.77%
Servicios con Regulación Tarifaria	8,591	28.44%
Aterrizaje y despegue	1,589	5.26%
Estacionamiento de aeronaves	82	0.27%
Horas extras	791	2.62%
Terminal de pasajeros TUUA	5,709	18.90%
Uso de instalación carga aérea	420	1.39%
Servicios con Regulación por Acceso	1,609	5.33%
Asistencia en Rampa	1,609	5.33%
Servicios no Regulados	2,123	7.03%
Estacionamiento de vehículos	729	2.41%
Arrendamiento de locales comerciales	1,345	4.45%
Fotocheks	48	0.16%
Otros Ingresos	17,884	59.21%
Cofinanciamiento	17,856	59.11%
Ingresos financieros	28	0.09%
TOTAL	30,207	100%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2007
Elaboración: Gerencia de Regulación

111. Cabe señalar, que los ingresos provenientes de los servicios no regulados constituyen el 7%, del total de ingresos obtenidos por el Concesionario.

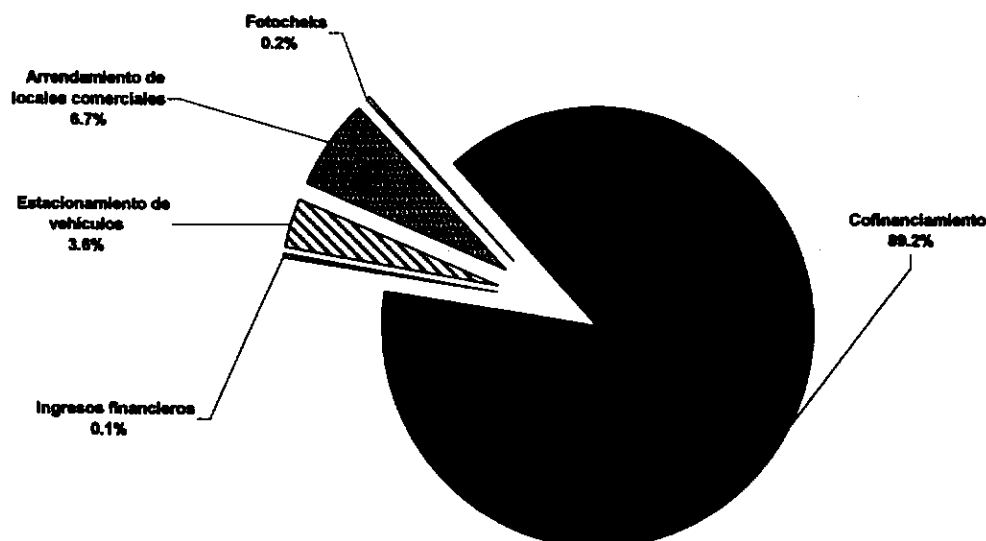


Gráfico 8: Participación de los Ingresos Regulados ADP, 2007

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2007
Elaboración: Gerencia de Regulación

112. El Gráfico N° 8 muestra la composición participativa de los ingresos provenientes exclusivamente de los servicios regulados. En ese sentido, se observa que el ingreso por uso del Terminal aeroportuario (sujeto a regulación tarifaria) concentra el 56,0% del ingreso regulado. Asimismo, los ingresos por asistencia de rampa (sujeto a regulación por acceso) ostenta la segunda mayor participación relativa con un 15,8% del total del ingreso regulado.
113. Los ingresos por servicios no regulados son aquellos ingresos derivados de la explotación de la infraestructura aeroportuaria, los cuales no se encuentran sujetos a ningún régimen tarifario contractual o regulatorio. De modo, que el Concesionario tiene la facultad de cobrar una tarifa acorde a las condiciones de mercado para cada unidad de negocio.
114. En ese sentido, de acuerdo a la estructura participativa de los ingresos por servicios no regulados, se observa que estos en conjunto representan el 7,0% del total de ingresos.
115. Es necesario destacar, que el rubro de Otros Ingresos constituye la mayor fuente de recursos por parte del Concesionario, lo cual obedece principalmente a que en dicho rubro se registra el pago por Cofinanciamiento.
116. Es así, que el pago por Cofinanciamiento ostenta el 59,1% del total de ingresos obtenido por el Concesionario, tal como se observa en el Cuadro N°21.

Gráfico 9: Participación de los Ingreso no Regulados ADP, 2007



Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2007
Elaboración: Gerencia de Regulación

117. Por otro lado, el Gráfico N° 9 ilustra la composición del total de ingresos no regulados y otros ingresos, de ese modo se observa que el pago por Cofinanciamiento representa el 89,2%.

II.4.2 Gastos

118. Durante el año 2007, los gastos totales de ADP ascendieron a S/. 23,6 millones. Los costos de servicios, gastos de ventas y gastos administrativos concentraron el 66,4%, 10,4% y 23,2% del total de gastos.

Cuadro 22: Total de Gastos ADP, 2007(miles de S/.)

	2007	Composición
Costos de Servicios	18,714	66%
Cargas de Personal y servicios prestado por terceros	10,036	42%
Honorarios, comisiones, corretaje seguros y tributos	2,804	12%
Mantenimiento, reparación, energía, agua, telecomunicaciones y suministros	1,790	8%
Publicidad, publicaciones, transporte, almacenamiento y alquileres	795	3%
Depreciación, cargas de gestión, amortización y otros	289	1%
Gasto de ventas	2,462	10%
Cargas de personal, honorarios, comisiones y corretajes (1)	1,975	8%
Tributos, contribuciones, servicio prestado por terceros	438	2%
Amortización, depreciación, cobranza dudosa, suministros y otros	49	0%
Gastos administrativos	5,491	23%
Honorarios, comisiones y corretaje (2)	2,481	10%
Cargas de Personal y servicios prestado por terceros	2,489	10%
Publicidad, publicaciones, transporte y almacenamiento	197	1%
Depreciación, cargas de gestión, amortización y otros	279	1%
Suministros, mantenimiento, reparación y otros	86	0%
TOTAL	23,668	100%

(1) Incluye regalías pagadas a GBH por aproximadamente S/.1 275 000

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

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2007

Elaboración: Gerencia de Regulación



119. Cabe mencionar, que dentro del rubro de gastos administrativos se considera los gastos por asesorías, consultorías y soporte administrativos para las operaciones de los aeropuertos, principalmente los soportes administrativos pagados a GBH por S/. 1 673 miles.

II.4.3 Desempeño financiero

120. Para esta sección, el desempeño financiero consistirá en evaluar la capacidad de la Empresa Concesionaria para generar resultados positivos, enfocado principalmente en los elementos del balance financiero y el estado de resultados.

Cuadro 23: Balance Financiero ADP, dic 2006 – 2007 (miles de S/.)

	2007	2006*		2007	2006*
ACTIVO			PASIVO Y PATRIMONIO NETO		
Activo Corriente	20,301	7,067	Pasivo corriente	16,736	5,359
Caja y bancos	1,727	5,305	Préstamos bancarios	9,207	2,078
Inversiones disponibles para la venta	2,928	0	Cuentas por pagar comerciales	3,581	1,581
Cuentas por cobrar comerciales, netas	4,968	1,457	Cuentas por pagar a accionistas y afiliados	1,732	1,554
Cuentas por cobrar accionistas y afiliados	17	0	Tributos, remuneraciones y otras cuentas por pagar	2,216	135
Cuentas por cobrar al MTC por PAO	9,475	0			
Cuentas por cobrar diversas	26	0	Pasivo no corriente	798	1,439
Gastos pagados por anticipado	1,160	308	Préstamo bancario a largo plazo	798	1,439
Activo no corriente	2,767	1,505	Patrimonio Neto	6,536	1,775
Impuesto a la renta y participaciones de los trabajad	102	0	Capital Social	2,257	2,257
Inmuebles, equipos y vehículos, neto	1,405	435	Reserva Legal	399	0
Intangible, neto	1,260	1,070	Resultados no realizados en inversiones disponibles	(229)	0
			Resultados acumulados	3,108	(483)
TOTAL ACTIVO	23,068	8,572	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	23,068	8,572

* A partir del 11 hasta el 31 de diciembre del año 2006.

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2007

Elaboración: Gerencia de Regulación

121. Del cuadro N° 23 se desprende la estructura financiera para ADP. De modo que se calcula que las deudas de corto y largo plazo (pasivo total) comprenden el 72,5%, mientras el patrimonio neto constituye el 27,5%. El mayor componente corresponde a la deuda de corto plazo, principalmente a la cuenta de préstamos bancarios que asciende a S/. 9,2 millones y representa el 39,9%. Los préstamos bancarios concedidos al consorcio ADP provienen del BBVA Banco Continental.
122. De otro lado, el Concesionario ha suscrito el 7 de diciembre de 2007 un contrato de préstamo con el BBVA Banco Continental para la estructuración financiera conforme a lo estipulado en el Contrato de Concesión. Dicho préstamo está destinado única y exclusivamente a la financiación de las inversiones, mantener el capital social en un importe no menor al capital mínimo, cumplir con sus obligaciones tributarias, entre otros. Todo ello de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.
123. Asimismo, el contrato suscrito entre el Concesionario y la entidad bancaria considera un importe máximo de US\$ 35 millones, dividido en dos tramos. El monto por el tramo inicial (Tramo I) asciende a US\$ 15 millones y comprende 12 años contando desde la fecha del primer desembolso. Adicionalmente, el tramo complementario (Tramo II) asciende a US\$ 20 millones y comenzará a ser computado una vez transcurrido o finalizado el Tramo I. Cabe precisar, que los

desembolsos indicados serán múltiples y se efectuarán a requerimiento del Concesionario durante el periodo de ejecución de inversiones. Al cierre del año 2007 no se ha efectuado desembolso alguno correspondiente a dichos tramos.

124. En relación al Estado de Resultados, se observa que para el año 2007 ADP ha obtenido utilidades deducido los pagos operativos, financieros e impuestos. Esto nos indica que en términos financieros el Concesionario ha obtenido un buen desempeño al alcanzar resultados positivos.

Cuadro 24: Estado de Ganancias y Pérdidas ADP, dic 2006 – 2007 (miles de S/.)

	2007	2006*
Ingresos Brutos (1)	30,179	1,708
Costos de Ventas	(15,714)	(1,337)
Gastos de Operaciones	(7,954)	(732)
Utilidad de Operación	6,511	-361
Ingresos financieros neto	(742)	(112)
Ingresos y gastos diversos	301	(10)
Utilidad antes de Impuesto	6,070	(482.59)
Participación líquida diferida	(311)	0
Impuesto a la renta diferido	(1,770)	0
Utilidad	3,989	-483

* Comprende el periodo desde 11 hasta el 31 diciembre del año 2006.

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2007

Elaboración: Gerencia de Regulación

125. El Cuadro N° 25 muestra el desempeño financiero de la Empresa Concesionaria expresado en ratios. Cabe señalar, que si bien es recomendable que la interpretación de ratios financieros sea a través del tiempo, ello no impide que se realice para un único año, en tanto la interpretación sea realizada a nivel de grupo.

126. En ese sentido, para el año 2007 ADP, ha presentado un margen operativo y de utilidad de 21,6% y 13,2%, respectivamente. Ello significa, que la Empresa Concesionaria ha operado eficientemente sus costos y/o gastos administrativos, al generar rendimientos una vez devengada todos los gastos operativos.

Cuadro 25: Ratios Financieros ADP, 2007

Indicadores	2007
Margen operativo	0.216
Margen de utilidad	0.132
Razón de Liquidez	1.213
Endeudamiento sobre patrimonio	3.168
Rendimiento sobre patrimonio	0.721
Rendimiento sobre activos	0.173
Rotación activos	1.308

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2007

Elaboración: Gerencia de Regulación



127. Durante el año 2007, la rentabilidad de la Empresa Concesionaria, medida con respecto al patrimonio y activos, fue de 72,1% y 17,3%, respectivamente.
128. Con relación al ratio de liquidez de la Empresa Concesionaria, para el año 2007, éste alcanzó a ser 1,2. Este resultado significa, que ADP al término del ejercicio financiero pudo hacer frente a la totalidad de sus compromisos (deudas) de corto plazo.
129. En cuanto a los indicadores de solvencia, la estructura de capital (pasivo / patrimonio) muestra que las deudas obtenidas por la Empresa Concesionaria sobrepasan en más de dos veces el capital de aportado por el Concesionario.
130. De otro lado, la rotación de activos ascendió a 1,3. Este resultado significa que la Empresa Concesionaria ha generado ingresos por encima de sus activos. De manera intuitiva también se puede afirmar que ADP ha empleado de manera eficiente la totalidad de sus activos, al generar ingresos por encima de los activos totales.



III DESENVOLVIMIENTO DEL SERVICIO DE RAMPA

131. En la presente sección se analizará el desenvolvimiento de la competencia dentro de la infraestructura aeroportuaria (intramodal), específicamente en el Servicio de Rampa, durante el primer año de concesión del consorcio ADP
132. El Servicio de Rampa consiste en asistir a la nave en tierra dentro del aeropuerto, lo cual involucra actividades como clasificación de equipajes y carga, escalinatas, limpieza de escarcha, depuración de aguas, equipos para entrega y recepción de equipaje y carga (fajas transportadoras), zonas de almacenamiento o estacionamiento de equipos de *handling* de operadores de asistencia en tierra. Este servicio puede ser prestado por operadores independientes o vinculados al Concesionario.
133. Durante el año 2007, el servicio de rampa fue tercerizado por ADP para la totalidad de aeropuertos. Ello significó que operadores no vinculados al Concesionario participen de manera competitiva dentro de este mercado.
134. El número de operadores participantes para cada aeropuerto se encuentra en función al nivel de tráfico de aeronaves, carga y pasajeros. En ese sentido, se puede observar en el Cuadro N° 26, que aeropuertos como el de Iquitos y Pucallpa, que ostentan los mayores niveles de tráfico, gozan de un mayor número de operadores de rampa, respecto al resto de aeropuertos.

Cuadro 26: Número de Operaciones de Rampa por Trimestre, 2007

AEROPUERTO	EMPRESA RAMPA	I	II	III	IV	2007
ANTA HUARAZ	LC BUSRE E.I.R.L.	48	90	60	0	198
	AUTO SERVICIO	0	62	0	0	62
CAJAMARCA	AUTO SERVICIO	816	840	380	371	2,407
	L.C. BUSRE S.A.C.	0	0	444	433	877
	TRANSPORTE FENIX S.R.L.	0	0	2	0	2
	PATRNOGIC RENGIFO RO	0	0	0	2	2
CHACHAPOYAS	Varios	0	12	0	0	12
IQUITOS	TALMA MENZIES S.R.L.	1,043	971	1,084	1,055	4,153
	TRANSBER IQUITOS S.A	486	469	644	681	2,280
	ADP	214	326	170	0	710
	AUTO SERVICIO	3	0	0	0	3
	Varios	4	0	100	3	107
PUCALLPA	TALMA MENZIES S.R.L.	91	483	513	513	1,600
	AUTO SERVICIO	546	926	0	0	1,472
	TRANSPORTE FENIX S.R.L.	26	39	124	160	349
	L.C. BUSRE S.A.C.	39	0	0	0	39
	Varios	474	47	21	12	554
TALARA	AERO NORTE S.A.C.	36	78	30	80	224
	LC BUSRE E.I.R.L.	1	2	0	0	3
	AUTO SERVICIO	1	0	0	0	1
	Varios	47	41	0	0	88
TARAPOTO	TALMA MENZIES S.R.L.	165	342	586	630	1,723
	n.d	0	1	0	0	1
TRUJILLO	TALMA MENZIES S.R.L.	239	459	956	652	2,306
	AERO NORTE S.A.C.	0	0	244	345	589
	n.d	0	0	0	1	1
TUMBES	AERO NORTE S.A.C.	127	242	268	256	893
	n.d	1	2	0	0	3

Fuente: ADP 2007

Elaboración: Gerencia de Regulación



135. Asimismo, del Cuadro N° 26 se desprende que operadores de rampa como Aero Norte (Trujillo), LC. Busre S.A.C (Cajamarca), han mostrado operaciones en los últimos trimestres del año. Por el contrario, la empresa vinculada a ADP (Iquitos) y LC. Busre S.A.C (Anta Huaraz) únicamente no presentaron operaciones en el último trimestre del año.
136. En cuanto al nivel de partición relativa de mercado del servicio de rampa, se observa que Talma Menzies S.R.L. posee la mayor participación dentro de los nueve aeropuertos concesionados, concentrando el 47,3% del mercado. Le sigue en importancia Auto Servicio con 19,1% y Transber Iquitos S.A. con 11,0%.
137. Es necesario precisar, que las operaciones de Transber Iquitos se circunscriben únicamente al aeropuerto de Iquitos. Por el contrario operadores como Talma y LC Busre (descrita en el Cuadro N° 27) poseen mayor representatividad al encontrarse en cuatro aeropuertos de los nueve concesionados.

Cuadro 27: Participación de Operadores de Rampa por trimestre ADP, 2007

Empresa de Rampa	I	II	III	IV	Total
TALMA MENZIES S.R.L.(1)	34.9%	41.5%	55.8%	54.9%	47.3%
AUTO SERVICIO	31.0%	33.7%	6.8%	7.1%	19.1%
TRANSBER IQUITOS S.A.(2)	11.0%	8.6%	11.4%	13.1%	11.0%
AERO NORTE S.A.C. (3)	3.7%	5.9%	9.6%	13.1%	8.3%
LC BUSRE (4)	2.0%	1.7%	9.0%	8.3%	5.4%
ADP (2)	4.9%	6.0%	3.0%	0.0%	3.4%
TRANSPORTE FELIX (5)	0.6%	0.7%	2.2%	3.1%	1.7%
OTROS	12.0%	1.9%	2.2%	0.3%	3.7%

1/ Iquitos, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo.

2/ Iquitos

3/ Talara, Trujillo y Tumbes

4/ Anta - Huaraz, Cajamarca, Pucallpa y Talara

5/ Pucallpa y Cajamarca

Fuente: ADP 2007

Elaboración: Gerencia de Regulación

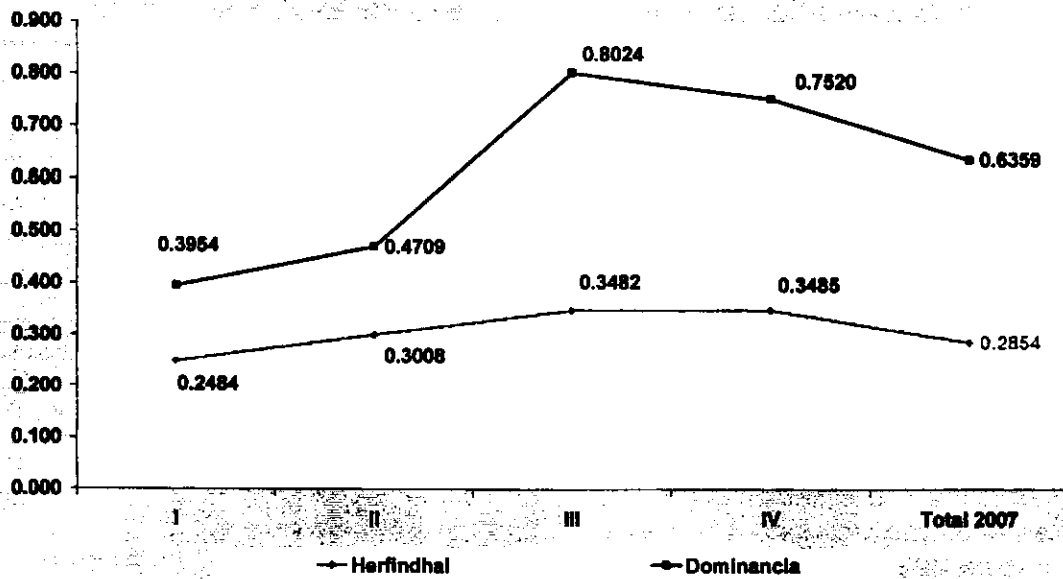
138. Para evaluar la estructura del mercado de servicio de rampa, se ha estimado los índices de concentración de mercado de Herfindahl (IHH) y Dominancia (ID)²⁵, cuyos límites se encuentran entre cero (menos concentrado) a uno (más concentrado). Para un mercado en desarrollo como el Perú, se puede considerar que un mercado en particular se encuentra concentrado si ambos índices superan el umbral de 0,25²⁶.
139. En el caso específico del mercado de Servicio de Rampa, el Gráfico N° 10 muestra que el Índice de Dominancia ha mostrado un comportamiento creciente, del primer al cuarto trimestre, ubicándose por encima del umbral, lo que señala que el mercado esta concentrado. En efecto, con el aumento en la participación de mercado de Talma y los aumentos de Transber Iquitos y Aero Norte. Sin embargo, con estos elementos no se puede concluir que Talma ostenta una posición de dominio en el mercado de servicio de rampa.

²⁵ Se estiman sobre la base de las participaciones de empresas. El Índice de Herfindahl - Hirschman (IHH) se calcula mediante la suma al cuadrado de las participaciones. Para el cálculo del Índice de Dominancia (ID), primero se estima la contribución de cada empresa al IHH (cada participación al cuadrado se divide por el IHH), y luego se calcula la suma al cuadrado de las contribuciones. Este segundo índice está diseñado para revelar los efectos que producen las altas participaciones.

Recomendación de la Comisión Federal de Competencia de México.



Gráfico 10: Evolución trimestral Índices de Herfindhal y Dominancia



Fuente: ADP 2007.

Elaboración: Gerencia de Regulación.

140. Por último, es necesario mencionar que si bien los índices Herfindhal y Dominancia calculados muestran el desenvolvimiento del nivel de concentración en el mercado del Servicio de Rampa de manera agregada, ello no limita el análisis ni invalida las conclusiones que se puedan obtener del mismo. Sin embargo, sin perjuicio de lo anterior, dichos índices no muestran el comportamiento del mercado para cada aeropuerto, constituyendo un resultado agregado poco homogéneo entre los aeropuertos.



IV TARIFAS REGULADAS

141. De acuerdo al Contrato de Concesión, la tarifa regulada²⁷ es aquella contraprestación por los servicios aeroportuarios y servicios no aeroportuarios en condiciones de ausencia de competencia. En ese sentido, las tarifas que el Concesionario cobrará son aquellas establecidas en el Anexo 7 del Contrato de Concesión o aquellas establecidas por el OSITRAN, de ser el caso, siguiendo la normativa del RETA.
142. Si bien el contrato de concesión incluye un régimen de tarifas máximas, el Concesionario puede establecer descuentos sobre la tarifa general cobrada, de acuerdo a su política comercial, la cual debe ser de conocimiento público. En este caso, los descuentos deberán ser aplicados de manera objetiva, transparente y no discriminatoria.
143. Cabe mencionar, que el Concedente y el Concesionario tienen la facultad de solicitar al OSITRAN, durante cualquier momento de la concesión, la modificación de las tarifas estipuladas en el Contrato de Concesión, cuidando de salvaguardar el equilibrio económico – financiero del Contrato. Asimismo, las condiciones y requisitos para la solicitud serán de acuerdo a lo establecido en el RETA.
144. A su vez, se establece que por motivos estrictamente relacionados a la promoción del tráfico aéreo, el Concesionario podrá solicitar al OSITRAN una reducción de las tarifas reguladas por un plazo determinado.
145. Por otro lado, el Contrato de Concesión también establece un ajuste de las tarifas reguladas de forma anual²⁸, 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: Periodo de doce meses
- T_t : Tarifa (o cargo de acceso) al inicio del año calendario t
- T_{t-1} : Tarifa (o cargo de acceso) al inicio del año calendario t-1
- IPC_t : Índice de precios al consumidor publicado por el INEI durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el periodo t
- IPC_{t-1} : Índice de precios al consumidor publicado por el INEI durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el periodo t-1
- CPI_t : Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el periodo t
- CPI_{t-1} : Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el periodo t-1
146. Adicionalmente, el OSITRAN tiene la potestad de revisar quinquenalmente las tarifas reguladas, a fin de adecuar éstas a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y características de la demanda.
147. El detalle de las tarifas establecidas en el Contrato para los primeros cinco años de concesión, se encuentran descritas en el Anexo 1 del presente informe²⁹.

²⁷ Tarifa y cargo de acceso.

²⁸ El reajuste tarifario entrará en vigencia el 1 de enero de cada año.

²⁹ Asimismo, las tarifas las podemos encontrar en el Anexo 7 del Contrato de Concesión.



V PAGOS EFECTUADOS AL CONCESIONARIO

148. Durante el año 2007, el OSITRAN ha reconocido inversiones de la Empresa Concesionaria correspondiente a Mantenimiento Correctivo, Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo, así como pagos por Cofinanciamiento del PAMO.
149. De ese modo, se muestra en el Cuadro N° 28 los pago aprobados por el OSITRAN, a diciembre del 2007.

Cuadro 28: Pagos por Cofinanciamiento Reconocidos a ADP

CONCEPTO	FECHA DE AUTORIZACION DE PAGO	MONTO TOTAL (US\$) INCLUIDO IGV
MANTENIMIENTO CORRECTIVO - LIQUIDACIONES		117,591
Primera Liquidación	Ago-07	12,818
Segunda Liquidación	Sep-07	29,810
Tercera Liquidación	Sep-07	12,119
Cuarta Liquidación	Oct-07	14,322
Quinta Liquidación	Oct-07	19,200
Sexta Liquidación	Oct-07	29,322
LIQUIDACIONES		968,473
Primera Liquidación ORIS ₁ y EQUIP MINIMO	Oct-07	968,473
COFINANCIAMIENTO DEL PAMO		5,923,556
Cuarto Trimestre 2006	May-07	430,834
Primer Trimestre 2007	May-07	1,853,775
Segundo Trimestre 2007	Jul-07	1,849,871
Tercer Trimestre 2007	Oct-07	1,789,076
TOTAL COFINANCIADO		7,009,620

Fuente: Gerencia de Supervisión

Elaboración: Gerencia de Regulación

150. Es necesario mencionar, que conforme a lo precisado anteriormente, los pagos correspondientes a Mantenimiento Correctivo y a Obras de Rápido Impacto forman parte de las inversiones ejecutas por el Concesionario.
151. De otro lado, como se observa, el pago total por Mantenimiento Correctivo se ha aprobado mediante seis Liquidaciones, cuyo importe total asciende a US\$ 117 591 miles.
152. En ese contexto, la primera liquidación³⁰ incluyó el pago por mantenimiento correctivo del perfilado compactado y conformación de 160 m2 de parte de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Talara; el suministro de faja transportadora de equipaje de mano para maquinas de rayos x del aeropuerto de Pucallpa; el rebobinado y reparación de motor de faja transportadora de equipaje del aeropuerto de Iquitos; así como el parchado y sellado de la pista de aterrizaje, calle de rodaje y plataforma del aeropuerto de Anta-Huaraz.
153. La segunda liquidación³¹ comprendió el pago por mantenimiento correctivo de la máquina de rayos X del aeropuerto de Tarapoto, contribuyendo de esa forma a garantizar la seguridad aeroportuaria³², requerimiento de la autoridad aeronáutica a través de las RAP³³. Asimismo, incluyó el pago por mantenimiento correctivo por

³⁰ Informe N° 249-07-GS-OSITRAN.³¹ Informe N° 413-07-GS-OSITRAN.³² Combinación de medidas, recursos humanos y materiales destinados a proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y comisión de delitos.³³ Regulaciones Aeronáuticas del Perú (RAP).

de la máquina de rayos X del aeropuerto de Trujillo, contribuyendo de esa forma a garantizar la seguridad operacional, también requerimiento de la autoridad aeronáutica a través de las RAP.

154. Dicha liquidación también comprendió el pago por mantenimiento correctivo de la unidad E-ONE R-2 (Aeropuerto de Iquitos), el suministro de llantas para camiones contra incendio, reparación de sirena electrónica y bocina de camión (aeropuerto de Anta Huaraz) y suministro de batería para camioneta SEI DOGDE 300 (aeropuerto de Chachapoyas). Todo ello contribuyó a garantizar el cumplimiento mínimo de respuesta, así como el cumplimiento del Capítulo 9 – Servicios, Equipos e Instalaciones de Aeródromo del Anexo 14 – Aeródromos de la OACI.
155. Adicionalmente, comprendió el mantenimiento correctivo de la sala VIP del aeropuerto de Tumbes, con el objeto de garantizar la seguridad aeroportuaria y mejorar los aspectos de Facilitación³⁴.
156. La tercera liquidación implicó el mantenimiento y cambio de bulbos de 450W en los 02 postes existentes de la plataforma de estacionamiento de aeronaves para el aeropuerto de Trujillo, con lo cual se garantizó brindar la adecuada iluminación en la plataforma de estacionamiento de aeronaves.
157. Adicionalmente, dicha liquidación comprendió el mantenimiento correctivo del vehículo de rescate E-ONE R-6 (aeropuerto de Tumbes) y el suministro de baterías para las unidades SEI (varios aeropuertos).
158. La cuarta liquidación³⁵ comprendió el pago por mantenimiento de Cielo Raso y Servicios Higiénicos y la reparación de la pista de la zona de almacenes del aeropuerto de Tumbes, que contribuyó a garantizar la seguridad aeroportuaria y mejora de los aspectos de la Facilitación.
159. Asimismo, dicha liquidación comprendió el mantenimiento correctivo de la unidad E-ONE R2 del aeropuerto de Iquitos, con el objeto de garantizar el nivel de protección de acuerdo a los aspectos SEI y el cumplimiento del tiempo en respuesta requerida por el Anexo 14 de OACI.
160. La quinta liquidación comprendió el pago por mantenimiento correctivo del área de movimiento, con lo cual se contribuyó a garantizar la seguridad operacional. Asimismo, dicha liquidación comprendió el mantenimiento correctivo de la unidad E-ONE R25 y E-ONE R24, que garantizaron el nivel de protección de acuerdo a los aspectos SEI³⁶ y el cumplimiento del tiempo en respuesta requerida por el Anexo 14 de OACI³⁷; todo ello para el aeropuerto de Tarapoto.
161. La sexta liquidación³⁸ comprendió el pago por labores de mantenimiento correctivo de las unidades E – ONE de salvamento y extinción de incendios en los aeropuertos de Tumbes y Trujillo. Ello permitió corregir las fallas en dichas unidades y contribuyó a garantizar la seguridad operacional en dichos aeropuertos.
162. En cuanto a las inversiones por Obras de Rápido Impacto (ORIs), el Concesionario ha presentado obras correspondientes a la construcción de pórticos y pintado general de los terminales (primer grupo de obras). Estas inversiones fueron presentadas al OSITRAN para su reconocimiento y ascendieron a US \$ 968 473 (incluido IGV). Dicho monto fue íntegramente aceptado por el OSITRAN y fue pagado por el Concedente por medio de Liquidación.

³⁴ Anexo 9 - Facilitación de la OACI – Servicios a los Pasajeros.

³⁵ Informe 477-07-GS-OSITRAN.

³⁶ Salvamento y Extinción de Incendios.

³⁷ Aeródromos de la Organización de Aviación Civil Internacional.

³⁸ Informe N° 494-07-GS-OSITRAN.



163. Por otro lado, durante el año 2007, el Concesionario ha obtenido pagos por Cofinanciamiento del PAMO correspondientes al cuarto trimestre del año 2006, así como al primer, segundo y tercer trimestre del año 2007.

164. En cuanto al pago por Cofinanciamiento del PAMO, el Cuadro N° 28 muestra que el pago efectivo correspondiente al Cuarto Trimestre del año 2006 (20 días) fue de US\$ 430 miles (incluido IGV). De eso modo, se obtuvo como componentes:

$$COF_{IV \text{ Trimestre } 2006} = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

$$COF_{IV \text{ Trimestre } 2006} = (522.222 - 142.668 - 21.090) + 4.403 - 0.821 + 0 + 0$$

$$COF_{IV \text{ Trimestre } 2006} = \text{US } \$ 362.05 \text{ (sin incluir IGV)}$$

165. Asimismo, el pago por Cofinanciamiento del PAMO correspondiente al Primer Trimestre del año 2007, se determinó de la siguiente forma:

$$COF_{I \text{ Trimestre } 2007} = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

$$COF_{I \text{ Trimestre } 2007} = (2,350.000 - 738.107 - 94.299) + 46.305 - 6.104 + 0 + 0$$

$$COF_{I \text{ Trimestre } 2007} = \text{US } \$ 1,557.80 \text{ (sin incluir IGV)}$$

166. Luego para el pago correspondiente al Segundo Trimestre³⁹, se obtienen los siguientes componentes:

$$COF_{II \text{ Trimestre } 2007} = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

$$COF_{II \text{ Trimestre } 2007} = (2,350.000 - 744.534 - 96.054) + 52.288 - 7.125 + 0 + 0$$

$$COF_{II \text{ Trimestre } 2007} = \text{US } \$ 1,554.58 \text{ (sin incluir IGV)}$$

167. Finalmente, el pago correspondiente al Tercer Trimestre⁴⁰ se determinó mediante el cálculo de los siguientes componentes:

$$COF_{III \text{ Trimestre } 2007} = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

$$COF_{III \text{ Trimestre } 2007} = (2,350.000 - 865.492 - 97.457) + 124.349 - 7.974 + 0 + 0$$

$$COF_{III \text{ Trimestre } 2007} = \text{US } \$ 1,503.43 \text{ (sin incluir IGV)}$$

168. Es necesario mencionar que, los componentes calculados para la determinación del pago por Cofinanciamiento del PAMO de cada trimestre fueron establecidos mediante el criterio de $PAMO_t > IR_t + INRB$, de la ecuación (1).



³⁹ Informe 355-2007-GS-OSITRAN.

⁴⁰ Informe 488-2007-GS-OSITRAN.

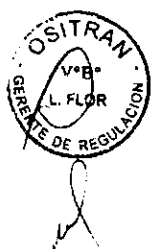
VI CONCLUSIONES

Del análisis del desempeño económico y financiero del primer grupo de aeropuertos de provincia del Perú en 2007, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

1. Durante el año 2007, el tráfico de pasajeros para los nueve aeropuertos concesionados presentó un importante crecimiento de 23,0%, respecto al año 2006. En particular, el aeropuerto de Chachapoyas registró el mayor crecimiento (723,0%). No obstante, la participación relativa de dicho aeropuerto no es significativa (0,04%). De otro lado, el aeropuerto de Pucallpa presentó el segundo mejor resultado alcanzando una variación de +44,9%.
2. En cuanto al tráfico de pasajeros por tipo de vuelo, se puede afirmar que el tráfico de pasajeros de vuelos nacionales predomina de manera significativa sobre el tráfico de vuelos internacionales. En tal sentido, se determinó que el tráfico nacional de pasajeros representó el 99,8%, aproximadamente la totalidad del tráfico.
3. En el año 2007, el transporte de carga por los aeropuertos regionales bajo concesión mostraron un ligero decrecimiento de 2,2%, alcanzando a movilizar 16,2 miles de toneladas (361 toneladas por debajo de lo registrado en el año 2006). En relación a la carga movilizada por tipo de vuelo, el mayor tráfico lo registró los vuelos con embarque y/o desembarque nacional, los cuales poseen casi la totalidad de la carga movilizada (99,5%).
4. El número de operaciones durante el año 2007 alcanzó el número de 35,0 mil operaciones para los nueve aeropuertos tomados en posesión por parte del Concesionario. No obstante, dicho resultado no fue suficiente para superar el número de operaciones registradas (36,6 mil) en el año 2006. Como resultado de ello se obtuvo una disminución de 4,47% en el número de operaciones.
5. Asimismo, con respecto al número de operaciones por tipo de vuelo, las operaciones de vuelos nacionales fueron las que registraron aproximadamente la totalidad del número de operaciones, alcanzando una concentración de 99,1% sobre el total de operaciones.
6. En cuanto a la estructura de los ingresos regulados, se puede afirmar que el principal componente de los ingresos regulados proviene del cobro por el uso del Terminal Aeroportuario (TUUA), el cual alcanzó a representar el 18,9%. Le siguen en importancia, el ingreso proveniente del servicio por Asistencia en Rampa, y Aterrizaje y despegue con participaciones relativas de 5,33% y 5,26%, respectivamente. Cabe mencionar, que los ingresos regulados representaron el 33,8% del total de ingresos que registró la Empresa Concesionaria en el 2007.
7. Durante el año 2007, la rentabilidad de la Empresa Concesionaria, medida con respecto al patrimonio y activos, fue de 72,1% y 17,3%, respectivamente. Con relación al nivel de liquidez, ADP presentó un ratio o razón de liquidez equivalente a 1,2. Este resultado, nos señala que la Empresa Concesionaria al término del ejercicio financiero pudo hacer frente a la totalidad de sus deudas de corto plazo.
8. El nivel de participación relativa del mercado del servicio de rampa se encuentra predominado por la empresa Talma, al ostentar la mayor participación (47,3%) dentro de los nueve aeropuertos bajo posesión. Le sigue en importancia Auto Servicio con 19,1% y Transber Iquitos con 11,0% de participación relativa.



9. El Índice de Dominancia ha mostrado un comportamiento creciente trimestral, ubicándose por encima del umbral (0,2525), lo que indicativo de un mercado en proceso de concentración. Sin embargo, con el aumento en la participación de mercado de Talma y los aumentos de Transber Iquitos y Aero Norte, no se puede concluir la existencia de una posición de dominio en el mercado de servicio de rampa por parte de estos operadores.
10. Las tarifas que el Concesionario cobra son las establecidas en el Anexo 7 del Contrato de Concesión o aquellas establecidas por el OSITRAN, de ser el caso, siguiendo la normativa del RETA. Asimismo, el Contrato establece un ajuste anual para cada una de las tarifas reguladas y la revisión quinquenal de las mismas bajo la potestad del OSITRAN.
11. El importe total por Mantenimiento Correctivo reconocido al Concesionario asciende a US \$ 117 591. Esta modalidad de cofinanciamiento permitió realizar actividades en mantenimiento de unidades de rayos X, unidades de salvamento, reparación de pista de la zona de almacenes, entre otros. Todo ello permitió garantizar la seguridad operacional de cada uno de los aeropuertos bajo Concesión, cumpliendo los estándares de servicio establecidos en el Contrato de Concesión.
12. Asimismo, el Concesionario presentó obras correspondientes a la construcción de pórticos y pintado general de los terminales (Obras de Rápido Impacto). Estas inversiones fueron presentadas al OSITRAN y fueron reconocidas íntegramente. El monto ascendió a US\$ 968 473 (incluido IGV).
13. Al término del año 2007, se ha efectuado el reconocimiento por Cofinanciamiento del IV trimestre del año 2006, así como de los tres (I, II y III) primeros trimestres del año 2007. El importe total reconocido ascendió a US\$ 5 923 556.



VII ANEXO 1

Tarifas Reguladas en los Aeropuertos Concesionados de Provincia

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

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

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

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



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

