

# Informe de Desempeño de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú

2011

Gerencia de  
Regulación





Informe de Desempeño de la  
Concesión del Segundo Grupo de  
Aeropuertos de Provincia del Perú

2011

**Gerencia de  
Regulación**

**Lima, 2012**

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>5</b>
<b>I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....</b>	<b>7</b>
I.1 Esquema de cofinanciamiento .....	7
I.2 Compromisos de inversión .....	8
a) Obras obligatorias .....	8
b) Obras del periodo remanente .....	9
c) Inversiones en obras nuevas y adicionales de obras .....	10
I.3 Regulación tarifaria .....	10
<b>II. HECHOS DE IMPORTANCIA .....</b>	<b>11</b>
<b>III. SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>12</b>
<b>IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO .....</b>	<b>12</b>
IV.1 Movimiento aeroportuario .....	12
IV.2 Tráfico de pasajeros .....	12
IV.3 Tráfico de carga .....	14
IV.4 Tráfico de aeronaves .....	16
<b>V. ESQUEMA TARIFARIO .....</b>	<b>17</b>
<b>VI. INDICADORES COMERCIALES .....</b>	<b>19</b>
<b>VII. INVERSIONES .....</b>	<b>19</b>
<b>VIII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>20</b>
<b>IX. COFINANCIAMIENTO Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO .....</b>	<b>22</b>
<b>ANEXO 1: Mapa del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia .....</b>	<b>24</b>
<b>ANEXO 2: Ficha del Contrato de Concesión .....</b>	<b>25</b>

### CUADROS

<b>Cuadro N° 1: Obras de Rápido Impacto.....</b>	<b>8</b>
<b>Cuadro N° 2: Obras de seguridad .....</b>	<b>9</b>
<b>Cuadro N° 3: Cronograma de presentación de los Planes Maestro, por aeropuerto .....</b>	<b>9</b>
<b>Cuadro N° 4: Clasificación de aeropuertos en función del tráfico de pasajeros .....</b>	<b>10</b>
<b>Cuadro N° 5: Contratos de acceso suscritos, por aeropuerto y facilidad esencial .....</b>	<b>11</b>
<b>Cuadro N° 6: Servicios aeroportuarios prestados por AAP, por tipo de regulación .....</b>	<b>12</b>
<b>Cuadro N° 7: Tráfico de aeronaves, carga y pasajeros en el Segundo Grupo de Aeropuertos, 2011 ..</b>	<b>12</b>
<b>Cuadro N° 8: Variación anual del tráfico de pasajeros según tipo de vuelo y por aeropuerto .....</b>	<b>14</b>
<b>Cuadro N° 9: Variación anual del tráfico de carga por aeropuerto .....</b>	<b>16</b>
<b>Cuadro N° 10: Variación anual del tráfico de aeronaves por aeropuerto, según tipo de vuelo .....</b>	<b>17</b>
<b>Cuadro N° 11: Tarifas establecidas en el Contrato de Concesión, 2011-2013 .....</b>	<b>18</b>
<b>Cuadro N° 12: Tarifa por hora extra .....</b>	<b>19</b>
<b>Cuadro N° 13: Composición de los ingresos operativos de AAP, 2011 .....</b>	<b>20</b>
<b>Cuadro N° 14: Estado de Ganancias y Pérdidas de AAP .....</b>	<b>21</b>
<b>Cuadro N° 15: Balance General de AAP .....</b>	<b>21</b>
<b>Cuadro N° 16: Ratios financieros de AAP, 2011 .....</b>	<b>22</b>

**GRÁFICOS**

<b>Gráfico N° 1:</b> Tráfico de pasajeros en el Segundo Grupo de Aeropuertos .....	13
<b>Gráfico N° 2:</b> Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto .....	14
<b>Gráfico N° 3:</b> Tráfico de carga en el Segundo Grupo de Aeropuertos .....	15
<b>Gráfico N° 4:</b> Estructura del tráfico de carga por aeropuerto .....	15
<b>Gráfico N° 5:</b> Tráfico de aeronaves en el Segundo Grupo de Aeropuertos .....	16
<b>Gráfico N° 6:</b> Estructura del tráfico de aeronaves por aeropuerto, 2011 .....	17
<b>Gráfico N° 7:</b> Indicadores comerciales de AAP, 2011 .....	19
<b>Gráfico N° 8:</b> Aporte por regulación y supervisión, 2011 .....	23

## RESUMEN EJECUTIVO

- i. El 05 de enero de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Aeropuertos Andinos del Perú S.A., (en adelante, el Concesionario o AAP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el Contrato de Concesión), por un periodo de 25 años. La concesión incluye los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca (Puno), Puerto Maldonado (Madre de Dios), Tacna, y eventualmente Andahuaylas (Apurímac). En el siguiente cuadro se muestran los principales datos de la Concesión.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
<b>Concesionario</b>	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
<b>Accionistas de la Concesión</b>	Andino Investment Holding S.A.C.: 50% Corporación América S.A.: 50%
<b>Tipo de Concesión</b>	Asociación Público - Privada Cofinanciada
<b>Factor de competencia</b>	Menor pago por cofinanciamiento
<b>PAMO requerido*</b>	US\$ 3,585 millones
<b>Inversión comprometida**</b>	US\$ 56,386 millones (inc. IGV)
<b>Inversión acumulada al 2011</b>	-
<b>Inicio de la Concesión</b>	5 de enero de 2011
<b>Vigencia de la Concesión</b>	25 años

(\*) No incluye Aeropuerto de Andahuaylas.

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

- ii. Los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna fueron entregados al Concesionario en la fecha de suscripción del contrato. Sin embargo, el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años contados desde la fecha de suscripción del contrato de concesión; vencido dicho plazo, de no ser entregado, sería excluido de la concesión, sin responsabilidad alguna del Concedente o derecho alguno del Concesionario para formular reclamaciones sobre el particular.
- iii. El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, la metodología de cofinanciamiento, las garantías a favor de cada una de las partes, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados y los estándares de servicio. A la fecha, no se ha suscrito ninguna adenda al Contrato.
- iv. El Concesionario cobrará las tarifas y cargos de acceso definidos en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, los cuales no podrán ser modificados hasta el tercer año de la Concesión, fecha a partir de la cual los montos a cobrar serán aquellos que cobre el Concesionario del Primer Grupo de Aeropuertos. Asimismo, a partir del quinto año el Concesionario deberá actualizar las tarifas por IPC (Índice de Precios al Consumidor de Lima) y CPI (Índice de Precios al Consumidor en Estados Unidos).
- v. Los compromisos de inversión comprenden tres tipos de obras: i) obras obligatorias; ii) obras del periodo remanente; y, iii) inversiones en obras nuevas y adicionales de obra. Las obras obligatorias, a su vez, se encuentran divididas en obras de rápido impacto (primeros 12 meses); obras de seguridad y ampliación y remodelación del terminal (primeros 24 meses); y, equipamiento del periodo inicial (primeros 18 meses). En tanto, las obras del periodo remanente serán derivadas del Plan Maestro de

Desarrollo, del Plan de Equipamiento, y del Programa de rehabilitación y mejoramiento del lado aire.

- vi. En el año 2011, el total de pasajeros fue de 1,766 millones, creciendo en 8,4% respecto del año 2010; de estos, el 99,4% fueron pasajeros movilizados en vuelos nacionales. Asimismo, la carga movilizada por AAP, concentrada en carga nacional, fue de 5,75 mil toneladas, mostrando un crecimiento de 6,8% respecto del 2010. Igualmente, en el 2011 se registraron 26,6 mil movimientos de aeronaves, superior en 5,1% a la cifra registrada el año anterior, siendo los vuelos nacionales los que concentraron más del 98% de las operaciones.
- vii. Con relación a la estructura del tráfico por aeropuerto, el terminal de Arequipa tuvo una mayor contribución al reunir el 57,6% del tráfico de pasajeros, el 42,1% del tráfico de carga y el 50,8% del tráfico de aeronaves. En contraste, el aeropuerto con menor importancia relativa fue el de Ayacucho, con sólo 3,0%, 4,7% y 11,0% del tráfico total de pasajeros, carga y naves, respectivamente.
- viii. Los ingresos operativos de AAP durante el 2011 alcanzaron los S/. 15,4 millones, de los cuales el 73,3% correspondió a ingresos regulados y el 24,4% a ingresos comerciales o no regulados. La principal fuente de recaudación fue la Tarifa Única por Uso de Aeropuertos (TUUA), la cual representó el 48,6% del total de ingresos operativos, seguida por la de Aterrizaje y Despegue, con 12,1%. Asimismo, cabe resaltar la importancia relativa de servicios comerciales como el estacionamiento vehicular, cuya generación de ingresos significó el 7,7% del total recaudado.
- ix. En cuanto a los ratios financieros obtenidos en 2011, AAP presentó una tasa de liquidez de 1,33 y una prueba ácida de 1,13, lo cual indicaría que el Concesionario está en capacidad de cumplir con sus obligaciones de corto plazo. Asimismo, la rotación del activo ascendió a 1,8, lo que significa que AAP ha generado ingresos por encima de su nivel de activos. De manera similar, se han generado ingresos por encima del patrimonio neto. No obstante, los ratios de rentabilidad no han sido favorables, en vista que, en su mayoría, estos han sido negativos. De otro lado, la estructura de capital (pasivo sobre patrimonio) muestra que las deudas generadas por el Concesionario equivalen al 57% del capital aportado por AAP, lo cual lo ubicaría en un nivel adecuado.
- x. Finalmente, en el año 2011 los ingresos regulados obtenidos por AAP ascendieron a S/. 11,315 millones, excediendo al PAMO. Por ello, el Concesionario hizo entrega de S/. 760 mil al Estado Peruano por este concepto. Asimismo, AAP realizó aportes por regulación y supervisión a OSITRAN por la suma de S/. 141 601.



## INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ: AÑO 2011

### I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

1. El 5 de enero de 2011, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones – MTC) suscribió con la Sociedad Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o AAP) el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú (en adelante, el Contrato de Concesión).
2. El objeto del derecho de concesión es el diseño, la construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación de 6 aeropuertos ubicados en las provincias del sur del Perú, por un plazo de 25 años. Para mayor detalle sobre la ubicación de cada uno de los aeropuertos concesionados, ver el Anexo 1.
3. Cabe señalar que el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años desde la fecha de suscripción del contrato de concesión. Vencido dicho plazo, de no ser entregado, será excluido de la concesión, sin responsabilidad alguna del Concedente o derecho alguno del Concesionario para formular reclamaciones sobre el particular.

#### I.1 Esquema de cofinanciamiento

4. La modalidad bajo la cual se otorgó la concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos es la cofinanciada, siendo esta concesión una Asociación Público-Privada cofinanciada por el Estado Peruano. Cabe señalar que, el factor de competencia para la adjudicación del Segundo Grupo de Aeropuertos fue el menor pago por cofinanciamiento.
5. El cofinanciamiento es el monto trimestral a ser pagado por el Concedente al Concesionario, el cual se determina bajo el siguiente esquema<sup>1</sup>:
  - i. Si el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (en adelante, PAMO) es mayor que los ingresos regulados<sup>2</sup>, el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:

$$\text{Cofinanciamiento}_t = (\text{PAMO}_t - \text{IR}_t) + \text{PAO}_t + \text{PPO}_t + \text{MC}_t$$

- ii. Si el PAMO es menor o igual que los Ingresos Regulados, el monto del cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:

$$\text{Cofinanciamiento}_t = -f_t (\text{IR}_t - \text{PAMO}_t) + \text{PAO}_t + \text{PPO}_t + \text{MC}_t$$

Las variables se definen de la siguiente manera:

**PAMO** Es el importe del PAMO anual en Dólares, dividido entre 4, que el Concedente asegura al Concesionario para el mantenimiento y operación de los aeropuertos. El importe PAMO es el consignado por el Concesionario en su propuesta económica.

**IR** Corresponde a los ingresos regulados trimestrales de los aeropuertos.

<sup>1</sup> Anexo 16 – Apéndice 2 del Contrato de Concesión.

<sup>2</sup> Son aquellos ingresos facturados provenientes del cobro de Tarifas y Cargos de Acceso por parte del Concesionario.

- PAO Pago trimestral en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo remanente.<sup>3</sup>
- PPO Pago al contado en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo inicial.<sup>4</sup>
- MC<sub>t</sub> Pago correspondiente al mantenimiento correctivo.
- f<sub>1</sub> Factor de distribución del excedente del ingreso regulado sobre el PAMO y se fija en 50%.
- t Periodo equivalente a un trimestre.

6. El importe del PAMO que el Concedente garantiza al Concesionario asciende a US\$ 3,585 millones y corresponde a uno de los componentes de la propuesta económica presentada por el Adjudicatario en la etapa del Concurso.

## 1.2 Compromisos de Inversión

7. Los compromisos de inversión comprenden tres tipos de obras: i) obras obligatorias; ii) obras del periodo remanente; y, iii) inversiones en obras nuevas y adicionales de obra.

### a) Obras Obligatorias

8. Las obras obligatorias deberán ser ejecutadas por el Concesionario durante el periodo inicial, de acuerdo al plan y cronograma de inversiones incluido en su propuesta técnica y tomando como base los Estudios de Ingeniería desarrollados para tal fin. Las obras obligatorias, a su vez, se dividen en:

#### **Obras de Rápido Impacto**

9. El siguiente cuadro muestra el detalle de las obras de rápido de impacto.

Cuadro N° 1 OBRAS DE RÁPIDO IMPACTO	
TIPO DE OBRA	PLAZO
Construcción de pórticos de ingreso y pintado de las terminales de pasajeros	Deberán culminarse al término del mes seis (06) de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2*.
Remodelación de playas de estacionamiento, vías de acceso y tratamiento paisajístico.	Deberán culminarse al término del mes nueve (09) de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2*.
Remodelación interna de las terminales.	Deberán culminarse al término del mes doce (12) de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2*.

(\*) 8.2.1.2 La ejecución de las obras obligatorias deberá iniciarse a más tardar a los 30 días calendario contados a partir del momento en que se cumplan todas y cada una de las siguientes condiciones:

a) Se haya efectuado la Toma de Posesión del Área de la Concesión.

b) Se haya aprobado el EDI correspondiente a estas obras, por parte del Concedente.

c) Se haya aprobado los estudios ambientales requeridos.

d) Se haya efectuado la verificación de viabilidad del proyecto, si fuera el caso.

Fuente: Contrato de Concesión

<sup>3</sup> El periodo remanente comprende desde el cuarto año hasta el fin de la concesión.

<sup>4</sup> Es el periodo comprendido entre la Fecha de Cierre y el término del tercer Año de Concesión, inclusive.



**Obras de Seguridad**

10. El siguiente cuadro muestra el detalle de las obras de seguridad.

Cuadro N° 2 OBRAS DE SEGURIDAD	
TIPO DE OBRA	PLAZO
Culminación de cercos perimétricos, habilitación de caminos perimetrales e instalación de avisos de	Deberán culminarse al término del mes doce (12) de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2.
Construcción de nuevas estaciones de salvamento y extinción de incendios.	Deberán culminarse al término del mes dieciocho (18) de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2.
Obras de rehabilitación de pavimentos.	Deberán culminarse al término del mes veinticuatro (24) de verificado los eventos indicados en el Numeral 8.2.1.2.

Fuente: Contrato de Concesión

**Obras de Ampliación y Remodelación de las Terminales**

11. Son las señaladas en el Anexo 23 del Contrato de Concesión y comprenden la ampliación del edificio del terminal de pasajeros y la remodelación de los espacios interiores de los aeropuertos.

**Equipamiento del Periodo Inicial**

12. Es el equipamiento necesario a ser adquirido, para garantizar la normal y segura operación de los aeropuertos durante el periodo inicial, acorde con el Anexo 23 del Contrato de Concesión.

**b) Obras del Periodo Remanente**

13. Son aquellas obras que se derivan de la ejecución del Plan Maestro de Desarrollo, del Plan de Equipamiento y del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento.

**Presentación del Plan Maestro de Desarrollo**

14. Dentro de los primeros veinticuatro (24) meses de la concesión, el Concesionario deberá presentar al Concedente, con copia a OSITRAN, un Plan Maestro de Desarrollo para cada Aeropuerto, atendiendo el siguiente cronograma:

Cuadro N° 3 CRONOGRAMA DE PRESENTACIÓN DE LOS PLANES MAESTRO, POR AEROPUERTO	
AEROPUERTO	PLAZO
Ayacucho	Hasta el vencimiento del mes doce (12) de la Concesión.
Puerto Maldonado y Tacna	Hasta el vencimiento del mes dieciocho (18) de la Concesión.
Arequipa y Juliaca	Hasta el vencimiento del mes veinticuatro (24) de la Concesión.

Nota: En caso el Concedente entregue en concesión el Aeropuerto de Andahuaylas, el Concesionario deberá presentar al Concedente, con copia a OSITRAN, el Plan Maestro de Desarrollo de dicho aeropuerto a los seis (06) meses de verificada su entrega.

Fuente: Contrato de Concesión

### **Presentación del Plan de Equipamiento del Periodo Remanente**

15. El Concesionario deberá elaborar los Planes de Equipamiento del periodo remanente, los mismos que deberán ser presentados al Concedente dentro de los veinticuatro (24) meses contados desde la Fecha de Cierre<sup>5</sup>, en los mismos plazos establecidos para la presentación de los Planes Maestro de Desarrollo. Los Planes de Equipamiento del Periodo Remanente deberán ser actualizados cada tres años desde su aprobación.

#### **c) Inversiones en obras nuevas y adicionales de obras**

##### **Obras nuevas**

16. El Concedente debe presentar al Concesionario una instrucción para la ejecución de obras nuevas. Estas serán asumidas por el Concesionario con cargo a los recursos del Concedente y serán pagados bajo el mecanismo del PAO.

##### **Adicionales de Obras**

17. Son aquellos trabajos que resulten necesarios de implementar durante la ejecución de las obras del periodo inicial o del periodo remanente. En este caso, el Concedente o el Concesionario podrá solicitar su ejecución sustentando la necesidad de las mismas así como los estudios técnicos con los respectivos detalles.

### **I.3 Regulación Tarifaria**

18. Las tarifas a ser cobradas por el Concesionario se encuentran señaladas en el Anexo 7, las cuales no podrán ser modificadas hasta el término del tercer año de la concesión. Vencido este plazo, es decir, a partir del inicio del cuarto año, las tarifas que cobrará el Concesionario serán aquellas que se encuentre cobrando en ese momento la sociedad concesionaria del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, en las respectivas categorías de aeropuertos.
19. Al respecto, cabe señalar que el Segundo Grupo de Aeropuertos se encuentra dividido en categorías de aeropuertos en función al tráfico de pasajeros registrado en el último año, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

<b>Cuadro N° 4 CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS EN FUNCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS</b>		
<b>GRUPO</b>	<b>PASAJEROS ANUALES</b>	<b>AEROPUERTO</b>
Grupo I	Más de 500 000	-
Grupo II	Más de 250 000 a 500 000	Arequipa
Grupo III	Más de 100 000 a 250 000	Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna
Grupo IV	Hasta 100 000	Ayacucho

Fuente: Contrato de Concesión y tarifario de AAP.

20. A partir del quinto año de la concesión, las tarifas serán reajustadas anualmente de acuerdo a la siguiente fórmula:

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

<sup>5</sup> 5 de enero de 2011.

Donde:

- t Año calendario en el que regirá el reajuste.  
 $T_t$  Tarifa al inicio del año calendario t  
 $T_{t-1}$  Tarifa al inicio del año calendario t-1  
 $IPC_{t-1}$  Nivel de Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI durante el último año calendario al momento del cálculo en el periodo t-1.  
 $IPC_{t-2}$  Nivel de Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI durante el último año calendario al momento del cálculo en el periodo t-2.  
 $CPI_{t-1}$  Nivel de Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics) durante el último año calendario al momento del cálculo en el periodo t-1.  
 $CPI_{t-2}$  Nivel de Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics) durante el último año calendario al momento del cálculo en el periodo t-2.

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

## II. HECHOS DE IMPORTANCIA

### **Reglamentos de AAP**

22. En el 2011, AAP presentó a OSITRAN el Reglamento de Acceso (REA), que contiene las reglas y procedimientos para el acceso a las facilidades esenciales, cumpliendo con el plazo establecido en el Contrato de Concesión. Dicho reglamento fue aprobado por OSITRAN en julio de 2011.
23. De igual manera, AAP presentó el Reglamento de Atención y Solución de Reclamos de Usuarios dentro del plazo establecido en el Contrato de Concesión, el mismo que fue aprobado por OSITRAN en abril de 2011, y adaptado al nuevo Reglamento General de OSITRAN en octubre del mismo año.

### **Contratos de Acceso**

24. Durante el año 2011 AAP suscribió 65 contratos de acceso con aerolíneas y usuarios intermedios para el alquiler de *counters*, oficinas, hangares, estaciones de línea, así como para el ingreso a rampa y el abastecimiento de combustible. El siguiente cuadro muestra el detalle de los contratos de acceso suscritos.

<b>Cuadro N° 5</b>			
<b>CONTRATOS DE ACCESO SUSCRITOS POR AEROPUERTO Y FACILIDAD ESENCIAL, 2011</b>			
<b>POR AEROPUERTO</b>		<b>POR FACILIDAD ESENCIAL</b>	
Ayacucho	22	Estación de línea	21
Arequipa	15	Counter	18
Puerto Maldonado	10	Oficina	17
Juliaca	10	Combustible	5
Tacna	8	Hangar	2
		Rampa	2
<b>TOTAL</b>	<b>65</b>		<b>65</b>

Fuente: Plan de Negocios AAP 2012

### III. SERVICIOS PRESTADOS

25. En el Segundo Grupo de Aeropuertos se realizan una serie de actividades, ejecutadas por el propio Concesionario como parte de la explotación de la infraestructura o por otros agentes económicos (intermediarios). Estas actividades pueden clasificarse en dos categorías: servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
26. Los servicios aeroportuarios constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga. En su mayoría, estos se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso debido a que son actividades derivadas de la explotación de la infraestructura aeroportuaria cuya prestación no se realiza en condiciones de competencia (efectiva o potencial). El siguiente cuadro muestra los servicios aeroportuarios que se prestan en los terminales del Segundo Grupo de Aeropuertos, así como el tipo de regulación correspondiente.

Cuadro N° 6 SERVICIOS AEROPORTUARIOS POR TIPO DE REGULACIÓN	
SERVICIO	TIPO DE REGULACIÓN
Uso del terminal aeroportuario	Regulación tarifaria
Aterrizaje y despegue	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	Regulación tarifaria
Puentes de embarque (mangas)*	Regulación tarifaria
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
Mantenimiento de aeronaves	Regulación por acceso

(\*) Actualmente, este servicio no se brinda en los aeropuertos. De prestarse, OSITRAN definirá la tarifa.  
Fuente: Contrato de Concesión

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

### IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

#### IV.1. Movimiento aeroportuario

28. El Segundo Grupo de Aeropuertos muestra una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional, concentrando en el 2011 el 9,6%, 14,0% y 8,6% del número total de operaciones, tráfico de pasajeros y volumen de carga, respectivamente, en los vuelos nacionales de la Red Aeroportuaria. En los vuelos internacionales de la Red Aeroportuaria, dichas participaciones son casi nulas.

**Cuadro N° 7**  
**TRÁFICO DE AERONAVES, CARGA Y PASAJEROS EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS, 2011**

	OPERACIONES		PASAJEROS*		CARGA	
	Cantidad	Participación	Cantidad	Participación	Toneladas	Participación
<b>Vuelos Nacionales</b>						
AAP	26 292	9,6%	1 754 948	14,0%	5 750	8,6%
Red Aeroportuaria	274 444	100,0%	12 555 114	100,0%	66 493	100,0%
<b>Vuelos Internacionales</b>						
AAP	309	0,5%	11 318	0,2%	0	0,0%
Red Aeroportuaria	57 724	100,0%	4 786 487	100,0%	238 648	100,0%

(\*) No incluye pasajeros en tránsito

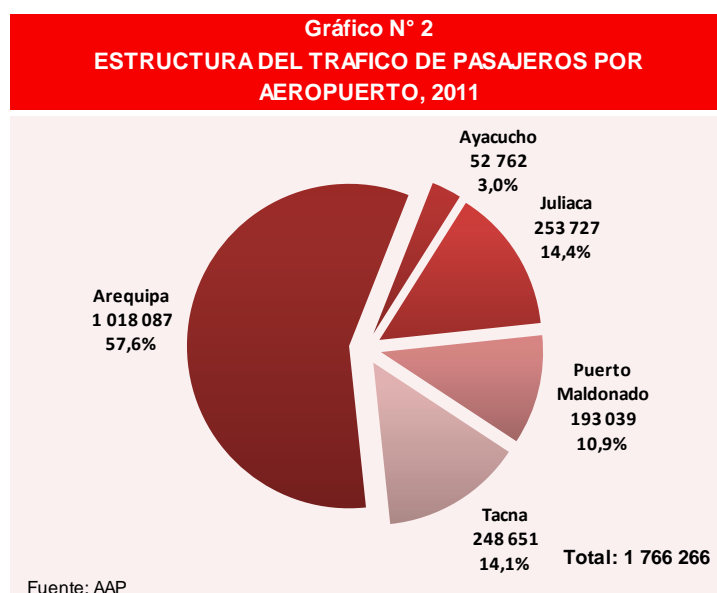
Fuente: AAP, CORPAC, Aeropuertos del Perú (ADP) y Lima Airport Partners (LAP).

## IV.2. Tráfico de pasajeros

29. Durante el año 2011, el Segundo Grupo de Aeropuertos atendió un total de 1,77 millones de pasajeros, mostrando un crecimiento de 8,4% con respecto al año anterior. Cabe señalar que si bien el flujo de pasajeros en vuelos internacionales representa una mínima proporción del tráfico total, este mostró un incremento de 16,2%.



30. Asimismo, a lo largo del 2011 se observa que en vuelos nacionales el mayor tráfico se produjo en los meses de julio, agosto, setiembre y octubre. Esto se explica en gran medida por las diversas campañas que ha lanzado Promperú para incentivar el turismo interno durante las fechas festivas como Fiestas Patrias y los fines de semana largos. En tanto, en vuelos internacionales, se observa mayores niveles de tráfico en los meses de enero, febrero y julio, propio de la temporada de vacaciones académicas.
31. Con relación a la distribución del flujo de pasajeros entre los aeropuertos administrados por AAP, en el año 2011 el aeropuerto de Arequipa concentró más de la mitad del tráfico (57,6%), atendiendo además casi la totalidad de los pasajeros en vuelos internacionales. Le siguen en importancia, los aeropuertos de Juliaca y Tacna, los cuales registraron 14% del tráfico cada uno. En tanto, el aeropuerto de Ayacucho, al ser el más pequeño, representó únicamente el 3% del tráfico total registrado por AAP.



32. En cuanto a la variación del tráfico por aeropuerto, el de Juliaca registró el mayor crecimiento en vuelos nacionales (20,1%). Asimismo, el flujo de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa se incrementó considerablemente, tanto en vuelos nacionales como internacionales, superando en el primer caso el millón de pasajeros. En tanto, los aeropuertos de Ayacucho y Tacna fueron los que menor dinamismo mostraron.

**Cuadro N° 8**  
**VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS SEGÚN TIPO DE VUELO Y POR AEROPUERTO**

AEROPUERTO	2010	2011	VARIACIÓN ANUAL
<b>Vuelos Nacionales</b>			
Arequipa	929 698	1 006 802	8,3%
Ayacucho	52 022	52 762	1,4%
Juliaca	211 214	253 716	20,1%
Puerto Maldonado	178 594	193 027	8,1%
Tacna	247 494	248 641	0,5%
<b>Vuelos Internacionales</b>			
Arequipa	9 699	11 285	16,4%
Juliaca	22	11	-50,0%
Puerto Maldonado	4	12	200,0%
Tacna	14	10	-28,6%

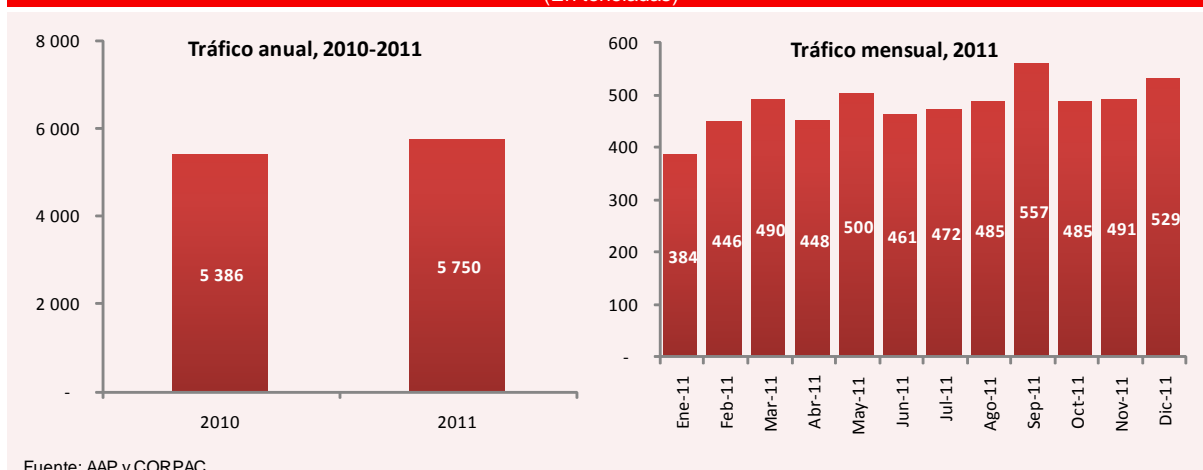
Fuente: CORPAC y AAP.

### IV.3. Tráfico de Carga

33. En los últimos años, los terminales del Segundo Grupo de Aeropuertos han atendido únicamente carga movilizada a nivel nacional. Durante el 2011 el volumen de carga movilizada a través de los aeropuertos concesionados a AAP alcanzó las 5 750 toneladas, reflejando un crecimiento de 6,8% con respecto al año anterior. El mes con mayor tránsito de carga fue setiembre, con 557 toneladas, seguido por el mes de diciembre.

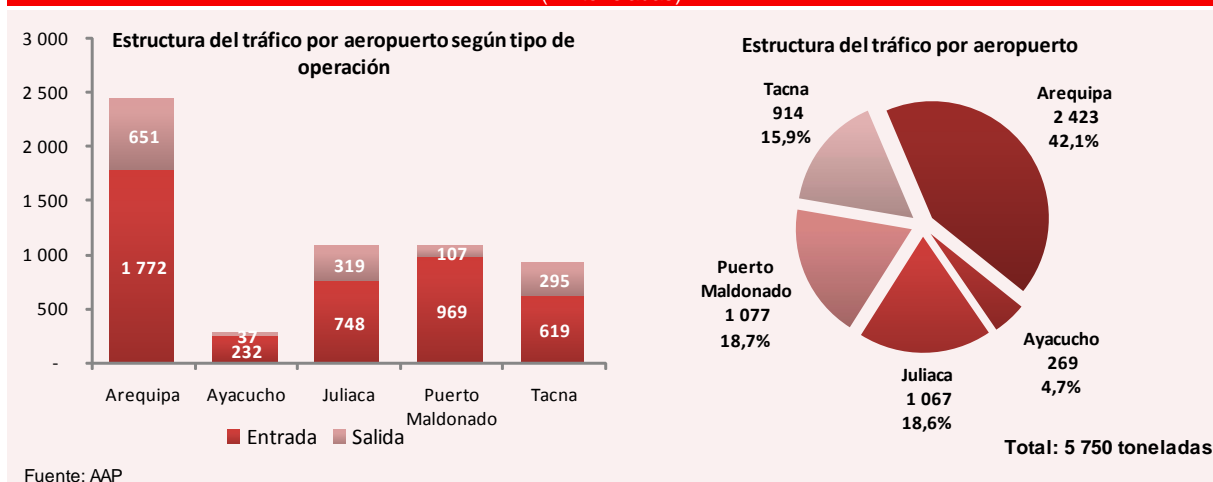


**Gráfico N° 3**  
**TRÁFICO DE CARGA EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS**  
(En toneladas)



34. Al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Arequipa concentró un mayor volumen de carga movilizada (42,1% del total), seguido por los aeropuertos de Puerto Maldonado, Juliaca y Tacna. Asimismo, en todos los aeropuertos se registró una mayor proporción de carga desembarcada (entrada), llegando a representar el 90% en el aeropuerto de Puerto Maldonado.

**Gráfico N° 4**  
**ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO Y TIPO DE OPERACIÓN, 2011**  
(En toneladas)



35. En cuanto a la variación anual del tráfico de carga, con excepción del aeropuerto de Tacna, en todos los demás terminales se incrementó el volumen de carga movilizado. Asimismo, cabe señalar que si bien el aeropuerto de Ayacucho es por el que menos carga se transporta, este mostró el mayor crecimiento en términos porcentuales (39,6% con respecto al 2010). En tanto, en el aeropuerto de Arequipa, el volumen de carga se incrementó en 10,5%.

**Cuadro N° 9**  
**VIARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO**  
(En toneladas)

AEROPUERTO	2010	2011	VARIACIÓN ANUAL
Arequipa	2 194	2 423	10,5%
Ayacucho	192	269	39,6%
Juliaca	1 052	1 067	1,5%
Puerto Maldonado	1 007	1 077	6,9%
Tacna	941	914	-2,9%

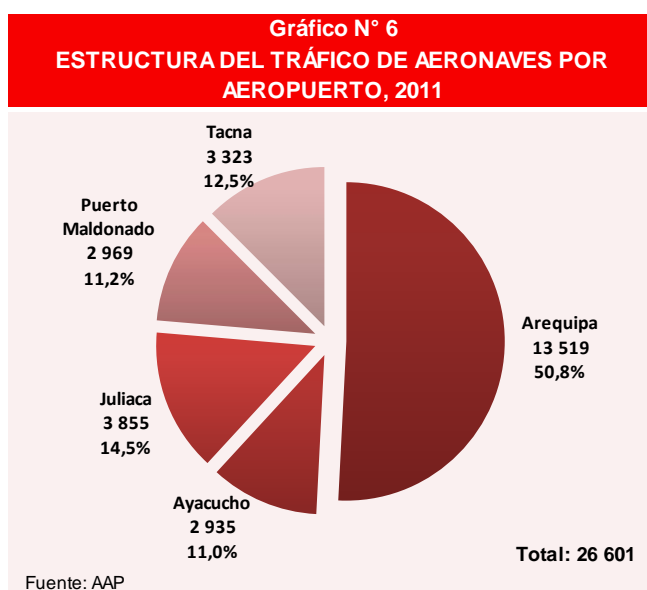
Fuente: AAP y CORPAC

#### IV.4. Tráfico de aeronaves

36. Durante el año 2011, el Segundo Grupo de Aeropuertos registró un total de 26 601 movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue, lo cual reflejó un crecimiento de 5,1% con respecto al año anterior. De estos, los movimientos nacionales representaron el 98,8%. Asimismo, los meses con mayor número de operaciones nacionales fueron noviembre y octubre.



37. Con respecto a la contribución de cada aeropuerto en el tráfico de naves del 2011, el terminal de Arequipa concentró la mitad del número total de operaciones, quedando la otra mitad repartida casi de manera equitativa entre los demás aeropuertos. Cabe señalar que, el aeropuerto de Ayacucho registró el 11% del total de movimientos de naves, aun cuando su representatividad en el tráfico de pasajeros y de carga es inferior. Ello denota la menor capacidad de las naves que operan en este recinto aeroportuario, en comparación con los demás terminales.



38. En cuanto a la variación anual del tráfico por aeropuerto, se observa que en el 2011 el número de operaciones nacionales en Arequipa se incrementó en 11,7%, en línea con el movimiento de pasajeros y carga. Sin embargo, el aeropuerto de Ayacucho mostró una disminución cercana al 30% en comparación con el año anterior, lo cual no ha guardado relación con el movimiento de pasajeros ni con el de carga.

**Cuadro N° 10**  
**VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE AERONAVES POR AEROPUERTO, SEGÚN TIPO DE VUELO**

AEROPUERTO	2010	2011	VARIACIÓN ANUAL
<b>Vuelos Nacionales</b>			
Arequipa	11 876	13 270	11,7%
Ayacucho	4 056	2 935	-27,6%
Juliaca	3 375	3 853	14,2%
Puerto Maldonado	2 706	2 959	9,3%
Tacna	2 995	3 275	9,3%
<b>Vuelos Internacionales</b>			
Arequipa	241	249	3,3%
Juliaca	6	2	-66,7%
Puerto Maldonado	3	10	233,3%
Tacna	54	48	-11,1%

Fuente: CORPAC y AAP

39. La disminución en las operaciones dentro del aeropuerto de Ayacucho se debió al ingreso de aeronaves de mayor capacidad por parte de Star Perú, reemplazando a aeronaves más pequeñas que realizaban un mayor número de frecuencias.<sup>6</sup>

## V. ESQUEMA TARIFARIO

### *Tarifas reguladas*

40. De acuerdo a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que sean establecidas por OSITRAN, de conformidad con el Reglamento de Tarifas - RETA. Las tarifas estipuladas no podrán ser modificadas hasta el final del tercer año de la

<sup>6</sup> Plan Maestro de Desarrollo del aeropuerto de Ayacucho, versión abril 2012.

concesión. A partir del inicio del cuarto año, el Concesionario deberá cobrar las tarifas que se encuentre cobrando la sociedad concesionaria del Primer Grupo de Aeropuertos (en este caso, Aeropuertos del Perú – ADP) en las respectivas categorías de aeropuertos.

41. A partir del quinto año de iniciada la concesión, el Concesionario deberá actualizar las tarifas por IPC (Índice de Precios al Consumidor del Perú) y CPI (Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos). Asimismo, OSITRAN podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y las características de la demanda.
42. Finalmente, las tarifas son aplicadas en función del grupo donde se encuentre cada aeropuerto, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado en el último año (ver Cuadro N° 4). El siguiente cuadro muestra las tarifas reguladas para los tres primeros años de la concesión (2011-2013).

<b>Cuadro N° 11</b>				
<b>TARIFAS ESTABLECIDAS POR EL CONTRATO DE CONCESIÓN, 2011-2013</b>				
<b>(En US\$, no incluye IGV)</b>				
<b>SERVICIO</b>	<b>UNIDAD DE COBRO</b>	<b>Grupo II</b>	<b>Grupo III</b>	<b>Grupo IV</b>
<b>Tarifa Única de Uso Aeroportuario</b>				
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00	10,00	10,00
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,00	2,92	2,92
<b>Aterrizaje / Despegue Internacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento)<sup>1</sup></b>				
Peso Máximo de Despegue				
Hasta 10 TM	Por operación	12,00	8,00	4,00
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,54	2,12	1,70
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	3,09	2,57	2,00
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	3,25	2,71	2,17
Más de 105 TM	Por tonelada	3,33	2,77	2,22
<b>Aterrizaje / Despegue Nacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento)<sup>2</sup></b>				
Peso Máximo de Despegue				
Hasta 10 TM	Por operación	6,00	4,00	2,00
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,96	0,86	0,67
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	1,00	0,90	0,70
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	1,04	0,94	0,73
Más de 105 TM	Por tonelada	1,07	0,96	0,75
<b>Estacionamiento - Vuelo Internacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)</b>				
Peso Máximo de Despegue				
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,30	0,20	0,10
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/ hora o fracción	0,06	0,05	0,04
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/ hora o fracción	0,08	0,06	0,05
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/ hora o fracción	0,08	0,07	0,05
Más de 105 TM	Por TM/ hora o fracción	0,08	0,07	0,06
<b>Estacionamiento - Vuelo Nacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)</b>				
Peso Máximo de Despegue				
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,15	0,10	0,05
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/ hora o fracción	0,02	0,02	0,02
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/ hora o fracción	0,03	0,02	0,02
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/ hora o fracción	0,03	0,02	0,02
Más de 105 TM	Por TM/ hora o fracción	0,03	0,02	0,02
<b>Uso de instalaciones de carga aérea</b>	Por kilogramo	0,01	0,01	0,01

1/ y 2/ Aterrizaje / Despegue nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas  
 Aterrizaje / Despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas  
 Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de Aterrizaje / Despegue (A/D)

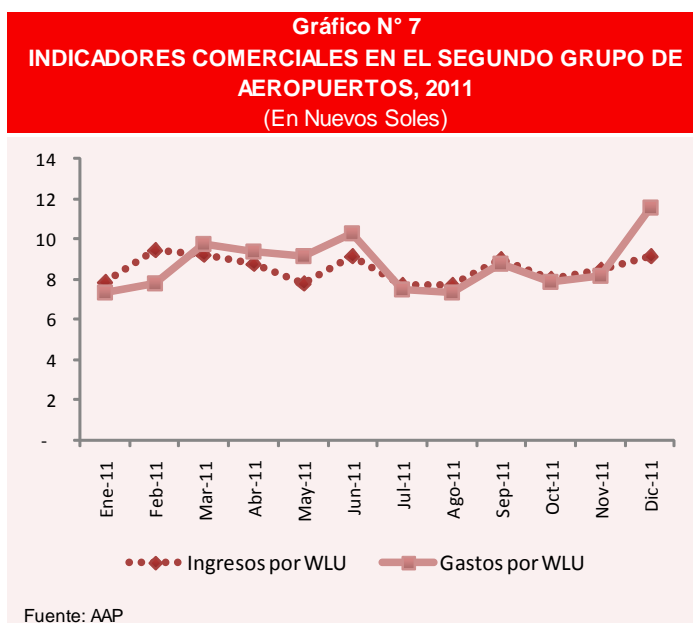
Fuente: Tarifario de AAP 2011

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

Cuadro N° 12 TARIFA POR HORA EXTRA (En US\$, no incluye IGV)		
AEROPUERTO	CON PASAJEROS	SIN PASAJEROS
Arequipa	118,76	109,04
Ayacucho	53,98	53,98
Andahuaylas	53,98	53,98
Juliaca	85,21	82,09
Puerto Maldonado	85,21	82,09
Tacna	85,21	82,09

## VI. INDICADORES COMERCIALES

44. En el año 2011, los gastos por WLU<sup>7</sup> han sido predominantemente mayores que los ingresos por WLU. Los ingresos operativos por WLU oscilaron entre S/. 7,74 y S/. 9,46, habiéndose registrado el nivel más alto en el mes de febrero. Por su parte, los gastos por WLU fluctuaron entre S/. 7,32 y S/. 11,60, habiéndose alcanzado el nivel mínimo en el mes de agosto.



## VII. INVERSIONES

### Ejecución de Obras Obligatorias

45. Al 31 de diciembre de 2011, se han aprobado 126 Estudios de Ingeniería (en adelante, EDI), de los cuales 31 corresponden a las obras obligatorias y 95 a equipamiento. Asimismo, se encuentran en espera de aprobación 58 EDIs, 22 de estos referidos a obras obligatorias y 36 a equipamiento.

<sup>7</sup> Work Load Unit (WLU) es una medida de producto comúnmente usada en la industria aérea, la cual es definida como un pasajero ó 0,1 toneladas de carga.

46. Así, se ha cumplido con las condiciones establecidas en el Contrato de Concesión para el inicio de ejecución de obras, las cuales son:
- i. Toma de posesión del área de concesión.
  - ii. Aprobación del EDI correspondiente.
  - iii. Aprobación de la Declaración de Impacto Ambiental.
  - iv. Verificación de viabilidad del proyecto.

### VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

47. En el año 2011, AAP obtuvo ingresos operativos por S/. 15,4 millones, de los cuales el 73,3% correspondió a ingresos regulados (por la prestación de servicios aeroportuarios) y el 24,4% a ingresos no regulados (por la prestación de servicios comerciales). La Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) fue la principal fuente de recaudación (66,4% de los ingresos regulados y cerca de la mitad del total de ingresos), le sigue en importancia la tarifa por aterrizaje y despegue (16,5% de los ingresos regulados y 12,1% del total).

Cuadro N° 13 COMPOSICIÓN DE LOS INGRESOS OPERATIVOS DE AAP, 2011		
CONCEPTO	Miles de S/.	Porcentaje del total
<b>Servicios regulados</b>	<b>11 315</b>	<b>73,3%</b>
TUUA Nacional e Internacional	7 510	48,6%
Aterrizaje y despegue	1 865	12,1%
Atención de aeronaves fuera de horario regular	413	2,7%
Servicio de carga	155	1,0%
Estacionamiento de aeronaves	10	0,1%
Asistencia en rampa	552	3,6%
Arrendamiento de oficinas y counters	565	3,7%
Acceso para abastecimiento de combustible	245	1,6%
<b>Servicios no regulados</b>	<b>3 766</b>	<b>24,4%</b>
Arrendamiento de locales comerciales	799	5,2%
Estacionamiento vehicular	1 194	7,7%
Espacios para almacenes, antenas y otros	736	4,8%
Espacios publicitarios	877	5,7%
Ingresos vehículos portavalores	160	1,0%
<b>Otros Ingresos</b>	<b>358</b>	<b>2,3%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>15 439</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados AAP 2011

48. Cabe destacar la importante contribución de los servicios comerciales a los ingresos recaudados por AAP, los cuales se han dinamizado gracias a la suscripción de alrededor de 200 contratos de arrendamiento de los espacios físicos para publicidad, estacionamiento vehicular, locales comerciales, almacenes, entre otros.
49. En cuanto a los resultados del ejercicio, AAP reportó en 2011 una utilidad operativa de S/. 115 mil, la cual se redujo debido a los elevados gastos financieros. Así, obtuvo una pérdida neta de S/. 85 mil, la cual se vio reflejada en el Patrimonio Neto, que disminuyó 1,5% respecto del 2010.



**Cuadro N° 14**  
**ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS DE AAP**  
(En miles de S/.)

	2011	2010*
Ingresos por venta de servicios	15 439	-
Costo de venta de servicios	-11 084	-
<b>Utilidad (pérdida) bruta</b>	<b>4 355</b>	<b>-</b>
Gastos de administración	-4 409	-55
Gastos de ventas	-185	-
Otros ingresos	354	3
<b>Utilidad (pérdida) de operación</b>	<b>115</b>	<b>-52</b>
Gastos financieros	-165	-6
Diferencia en cambio, neta	-43	4
<b>Pérdida antes de impuesto a la renta</b>	<b>-93</b>	<b>-54</b>
Impuesto a la renta	8	-
<b>Pérdida del año</b>	<b>-85</b>	<b>-54</b>
Otros resultados integrales	-	-
<b>Resultados integrales del año</b>	<b>-85</b>	<b>-54</b>

\*Los datos del 2010 no están auditados.

Fuente: Estados Financieros Auditados AAP 2011

50. Asimismo, al 31 de diciembre de 2011, el Activo Corriente presentaba un saldo superior en 121% al registrado el año anterior. Dicho incremento se debió, principalmente, a la provisión de cuentas por cobrar comerciales, las cuales comprenden el reembolso por parte del Concedente de los pagos realizados en la ejecución de obras obligatorias y por el mantenimiento correctivo de los aeropuertos. Por su parte, el Pasivo Corriente ascendió a S/. 3,12 millones, representando un incremento sustancial, debido, principalmente, al mayor saldo de cuentas por pagar comerciales y otras cuentas por pagar.

**Cuadro N° 15**  
**BALANCE GENERAL DE AAP**  
(En miles de S/.)

ACTIVO	2011	2010*	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2011	2010
<b>Activo corriente</b>	<b>4 149</b>	<b>1 878</b>	<b>Pasivo corriente</b>	<b>3 120</b>	<b>59</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	479	1 163	Cuentas por pagar comerciales	1 581	59
Cuentas por cobrar comerciales	2 978	-	Cuentas por pagar a partes relacionadas	251	-
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	58	-	Otras cuentas por pagar	1 288	-
Otras cuentas por cobrar	610	715			
Gastos pagados por anticipado	24	-			
<b>Activo no corriente</b>	<b>4 446</b>	<b>3 741</b>	<b>Patrimonio neto</b>	<b>5 475</b>	<b>5 560</b>
Maquinaria y equipos	745	-	Capital	5 614	5 614
Activos intangibles	3 693	3 741	Resultados acumulados	-139	-54
Impuesto a la renta diferido	8	-			
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>8 595</b>	<b>5 619</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>8 595</b>	<b>5 619</b>

\*Los Estados Financieros del 2010 no están auditados

Fuente: Estados Financieros Auditados AAP 2011

51. Con respecto a los ratios financieros obtenidos por AAP, si bien es preferible que su análisis se realice a través del tiempo, ello no impide que puedan ser interpretados en un único año. Así, en el 2011 AAP presentó una tasa de liquidez de 1,33 y una prueba ácida de 1,13, lo cual indica que AAP podría cumplir con sus obligaciones de corto plazo. Por otro lado, los ratios de rentabilidad han sido en su mayoría negativos, lo cual indicaría que AAP no se encuentra aún en capacidad de generar rentabilidad positiva con el patrimonio o la inversión.

Cuadro N° 16	
RATIOS FINANCIEROS DE AAP	
RATIO	2011
<b>Ratios de Liquidez</b>	
Liquidez general	1,33
Prueba ácida	1,13
<b>Ratios de Rentabilidad</b>	
Margen operativo	0,01
Margen neto de utilidad	-0,01
Rentabilidad del patrimonio (ROE)	-0,02
Rentabilidad de la inversión (ROA)	-0,01
<b>Ratios de Gestión</b>	
Rotación del activo	1,80
Rotación del patrimonio	2,82
<b>Ratios de Solvencia</b>	
Endeudamiento	0,57

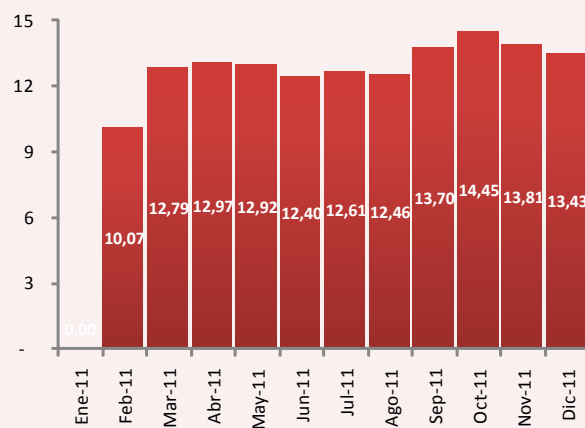
Fuente: Estados Financieros Auditados AAP 2011

52. De otro lado, la rotación del activo ascendió a 1,8, lo que significa que AAP ha generado ingresos por encima de su nivel de activos. De igual forma, también se puede afirmar que AAP ha empleado de manera adecuada el capital de sus inversionistas, al generar ingresos por encima del patrimonio neto. Finalmente, en cuanto al ratio de solvencia, la estructura de capital (pasivo sobre patrimonio) muestra que las deudas generadas por el Concesionario equivalen al 57% del capital aportado por AAP, lo cual lo ubicaría en un nivel óptimo.

## IX. COFINANCIAMIENTO Y TRANSFERENCIAS AL SECTOR PÚBLICO

53. Como se ha señalado, la modalidad bajo la cual el Estado Peruano otorgó la concesión es la de cofinanciamiento, siendo uno de sus componentes el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO). De acuerdo a la propuesta económica del Concesionario, el importe de PAMO asciende a US\$ 3 585 000. En caso los ingresos regulados sean menores a dicho monto, el Estado Peruano cubrirá la diferencia. Por el contrario, si la suma de los ingresos regulados excede el PAMO, el Concesionario deberá hacer entrega del 50% de dicho exceso al Estado Peruano.
54. En el año 2011 los ingresos regulados obtenidos por AAP ascendieron a S/. 11,315 millones, excediendo al PAMO. Por ello, el Concesionario hizo entrega de S/. 760 mil al Estado Peruano por este concepto.
55. De otro lado, durante el 2011 AAP realizó aportes por regulación y supervisión a OSITRAN por la suma de S/. 141 601, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

**Gráfico N° 8**  
**APORTE POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN, 2011**  
(En miles de S/.)



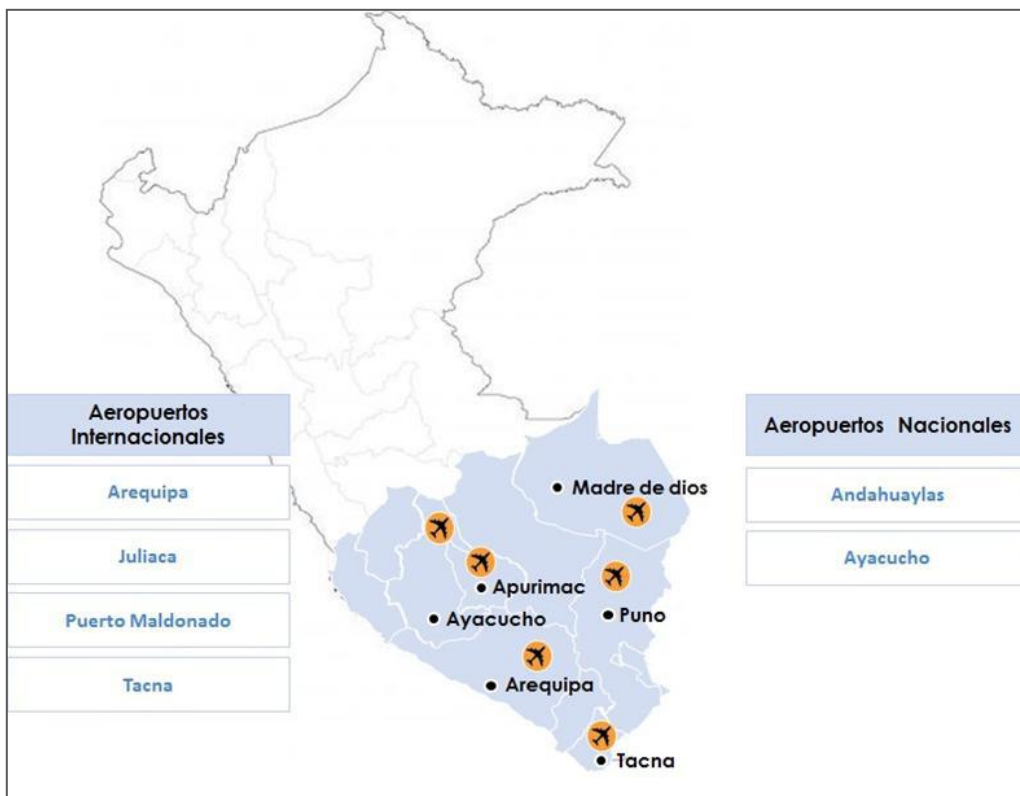
Nota: Se considera el pago cuando fue recaudado o depositado, es decir al siguiente mes de facturado por AAP.

Fuente: OSITRAN

## ANEXOS

### ANEXO 1

#### Mapa del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia



## ANEXO 2

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
CONCESIONARIO: AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A. SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA			
Fecha de actualización: 27 de junio de 2012			
Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arequipa –Arequipa;</li> <li>• Ayacucho –Ayacucho;</li> <li>• Juliaca - Puno;</li> <li>• Puerto Maldonado – Madre de Dios;</li> <li>• Tacna –Tacna;</li> </ul> Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado).	Cláusula 5.7.1. (p. 35)  Cláusula 5.8. (p.36)
2	Fecha de suscripción	5 de enero de 2011.	Circular N°60
3	Plazo de concesión	25 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Modalidad	Concesión – Asociación Público Privada Cofinanciada	Cláusula 2.3 (p. 21)
5	Prórroga de la concesión	En ningún caso el plazo de la concesión podrá exceder del plazo máximo establecido en las leyes aplicables. La solicitud deberá presentarse con una antelación no menor a tres años previos al vencimiento de la concesión.	Cláusula 4.3 (p.32-33)
6	Factor de competencia	Menor monto de propuesta económica (MO). $MO = PPO_i + VPAMO_i$	TUO Bases Numeral 7.2 (p.33)
7	Facilidades esenciales	Para el acceso y utilización de las facilidades esenciales el concesionario y los usuarios intermedios estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del REMA.	Cláusula 7.3 (p.49)
8	Capital social mínimo	US\$ 6 100 000 de capital suscrito, 25% pagadero al momento de constituir la Sociedad Concesionaria y el saldo pagadero a más tardar al finalizar segundo año de la Concesión.	Cláusula 1.22 (p. 7) Cláusula 3.3.1. (p. 27)
9	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 4.5 millones, que debe ser renovada anualmente hasta dos años (2) después de haber concluido la concesión.</li> </ul> Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 10% del monto anual establecido en el Programa de Ejecución de Obras en el período inicial. Y 20% del importe indicado en el Plan Anual de Inversiones de obras en el período remanente.	Cláusula 10.2 (p. 84-86)
10	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso.</li> <li>▪ Garantiza el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil.</li> <li>▪ Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos o en desuso que pudieran generar impactos ambientales, el Concedente se compromete de retirarlos y asumir el gasto que tal retiro genere.</li> </ul>	Cláusula 10.1 (p.83)
11	Garantías a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El derecho de concesión.</li> <li>▪ Los ingresos netos de la concesión deducida la tasa de aporte por regulación y cualquier otro comprometido a entidades estatales.</li> <li>▪ Las acciones o participaciones que corresponden al concesionario.</li> </ul>	Cláusula 10.4 (p.86)



## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCESIONARIO: AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.  
SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obras obligatorias               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obras de rápido impacto (primeros 12 meses)</li> <li>▪ Obras de seguridad (primeros 24 meses)</li> <li>▪ Ampliación y remodelación terminal (primeros 24 meses).</li> <li>▪ Equipamiento del periodo inicial (primeros 18 meses).</li> </ul> </li> <li>▪ Obras del periodo remanente               <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plan Maestro de Desarrollo (primeros 24 meses)</li> <li>▪ Plan de Equipamiento del periodo remanente (24 meses desde la fecha de cierre establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo)</li> <li>▪ Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire</li> </ul> </li> <li>▪ Inversiones en Obras nuevas y adicionales de Obra.</li> </ul>	Cláusula 8.2. (p 55-71) Anexo 23.
13	Obras obligatorias	Detalladas en el anexo 23. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PPO.	Cláusula 8.2.1 (p.55) Cláusula 1.8.1 (p.14)
14	Obras del periodo remanente	Derivadas del Plan maestro de desarrollo, Plan de equipamiento y Programa de Rehabilitación y mejoramiento. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PAO. En caso las obras del periodo remanente constituyan proyectos de inversión pública se deberá obtener la viabilidad de acuerdo a las normas SNIP.	Cláusula 8.2.2 (p.61) Cláusula 1.8.1 (p.14)
15	Inversiones en obras nuevas y adicionales de obra	<p><u>Obras nuevas</u> El concedente debe presentar al concesionario una instrucción para la ejecución de obras nuevas. Estas serán asumidas por el concesionario con cargo a los recursos del concedente y serán pagados bajo el mecanismo del PAO.</p> <p><u>Adicionales de obra</u> El concedente o el concesionario podrán determinar la necesidad de realizar adicionales de obra.</p>	Cláusula 8.2.3 (p.68) Cláusula 1.8.1 (p.14)
16	Penalidades	Referidas a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Régimen de bienes.</li> <li>• Mantenimiento de los bienes de la concesión.</li> <li>• Explotación de la concesión.</li> <li>• Ejecución de las obras.</li> <li>• Régimen económico financiero.</li> <li>• Garantías.</li> <li>• Régimen de seguros.</li> <li>• Consideraciones socio ambientales.</li> <li>• Relación con socios terceros y personal.</li> <li>• Competencias administrativas.</li> <li>• Régimen económico financiero.</li> <li>• Sistema de seguimiento y mejoramiento de la calidad.</li> <li>• Reglamento para Ejecución y Contratación de obras, obras nuevas, actividades de mantenimiento periódico, consultorías y equipamiento.</li> </ul>	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p.255-263)

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN****CONCESIONARIO: AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.  
SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA****Fecha de actualización: 27 de junio de 2012**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trato Directo.</li> <li>▪ Arbitraje.               <ul style="list-style-type: none"> <li>a) De Conciencia: Controversias Técnicas.</li> <li>b) De Derecho: Controversias No Técnicas.                   <ul style="list-style-type: none"> <li>- Internacional - superior a US\$ 10 millones.</li> <li>- Nacional: igual o menor a US\$ 10 millones.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	<p>Cláusula 16.4. (p. 119-120)</p> <p>Cláusula 16.5. (p. 120-122)</p>
18	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vencimiento del plazo.</li> <li>• Mutuo acuerdo.</li> <li>• Incumplimiento del concesionario.</li> <li>• Incumplimiento del concedente.</li> <li>• Decisión unilateral del concedente.</li> <li>• Fuerza mayor o caso fortuito.</li> </ul>	Cláusula 15 (p. 107-114)
19	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que el porcentaje de desequilibrio dividiendo la diferencia entre los resultados antes de impuestos relacionados a la prestación de servicios aeroportuarios y el recalcule de los resultados antes de impuestos del mismo aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las Leyes aplicables, sobre el resultado antes de impuestos del último ejercicio, y en caso que del resultado acumulado supere el 10% .</li> </ul> <p>En tal caso se procederá a restablecer el equilibrio otorgando una compensación al Concesionario o Concedente, según corresponda.</p>	Cláusula 9.3 (p.77-79)
20	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley.</li> <li>• Seguros de Responsabilidad y Propiedad:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño, pérdidas o lesiones.</li> <li>- Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes.</li> <li>- Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos, terremoto y demás riesgos de la naturaleza.</li> <li>- Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto.</li> </ul> </li> </ul>	Cláusula 11.2 (p.91-92)
21	Estándares de servicio	<p>Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• International Standards Organization (ISO)</li> <li>• International Airline Transport Association (IATA)</li> <li>• Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)</li> <li>• Airport Council International (ACI)</li> <li>• Federal Aviation Administration (FAA)</li> <li>• Transport Security Administration (TSA)</li> </ul>	<p>Cláusula 1.54 (p. 10-11)</p> <p>Cláusula 1.115 (p. 19)</p>

**FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN****CONCESIONARIO: AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.  
SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA****Fecha de actualización: 27 de junio de 2012**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
22	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento aeronaves, puentes de abordaje, uso de instalación de carga y horas extras. Las tarifas no podrán ser modificadas hasta el término del tercer año de concesión. Posteriormente, las tarifas se igualarán a las cobradas en ese momento por el concesionario del primer grupo de aeropuertos.</li> <li>Cargos de acceso: de conformidad a los servicios esenciales establecidos en el REMA.</li> </ul>	Cláusula 1.121 (p.20) Cláusula 9.1. (p. 73-74) Anexo 7 (p 222-227)
23	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Concesionario reajustará las tarifas al quinto año de concesión por IPC y CPI.</li> <li>OSITRAN podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda.</li> </ul>	Cláusula 9.1.8 (p. 74-75) Cláusula 9.1.9 (p.75)
24	PPO	Pago por obras obligatorias en dólares que el concedente realiza a favor del concesionario durante el periodo inicial cancelado a través del fideicomiso. Dicho monto asciende a US\$ 47 785 000.00.	Cláusula 1.90 (p.16) Cláusula 9.5.1 (p.81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)
25	PAO	<p>Pago por obras trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el concedente realizará a favor del concesionario por las obras del periodo remanente cancelados a través del fideicomiso.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pago al contado del 30% de la obra.</li> <li>El saldo correspondiente al 70% pagado en cuotas trimestrales por un periodo de 10 años o lo que reste de la concesión.</li> </ul>	Cláusula 1.89 (p.16) Cláusula 9.5.2 (p.81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)
26	PAMO	<p>Pago anual en dólares que retribuye la operación y mantenimiento con excepción del mantenimiento correctivo pagadero trimestralmente. Dicho monto asciende a US\$ 3 858 000.00.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos.</li> <li>PAMO por inclusión del Aeropuerto de Andahuaylas  <math>p = (\text{PAMO máx por 5 aeropuertos}) / (\text{PAMO ofertado por 5 aeropuertos})</math></li> </ul>	Cláusula 1.87 (p.16) Cláusula 9.43 (p.80) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)