

2012

# INFORME DE DESEMPEÑO DE LA CONCESIÓN DEL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



**Gerencia de Regulación**

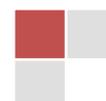


**OSITRAN**

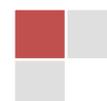
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN  
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

## ÍNDICE DE CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>3</b>
<b>I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>5</b>
<b>II. HECHOS DE IMPORTANCIA .....</b>	<b>8</b>
<b>III. SERVICIOS PRESTADOS .....</b>	<b>9</b>
<b>IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO .....</b>	<b>10</b>
IV.1. Movimiento aeroportuario .....	10
IV.2. Tráfico de pasajeros .....	10
IV.3. Tráfico de carga .....	11
IV.4. Tráfico de aeronaves .....	13
<b>V. ESQUEMA TARIFARIO .....</b>	<b>15</b>
<b>VI. DESEMPEÑO COMERCIAL .....</b>	<b>17</b>
<b>VII. INVERSIONES .....</b>	<b>18</b>
<b>VIII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>19</b>
<b>IX. COFINANCIAMIENTO Y TRANSFERENCIA AL SECTOR PÚBLICO .....</b>	<b>22</b>
<b>ANEXOS</b>	
<b>ANEXO 1: Esquema de Cofinanciamiento .....</b>	<b>24</b>
<b>ANEXO 2: Ficha del Contrato de Concesión .....</b>	<b>25</b>
<b>CUADROS</b>	
<b>Cuadro N° 1: Clasificación de aeropuertos concesionados .....</b>	<b>6</b>
<b>Cuadro N° 2: Servicios aeroportuarios por tipo de regulación .....</b>	<b>9</b>
<b>Cuadro N° 3: Tráfico de pasajeros en el Segundo Grupo de Aeropuertos, 2012 .....</b>	<b>10</b>
<b>Cuadro N° 4: Variación anual del tráfico de pasajeros según tipo de vuelo y por aeropuerto .....</b>	<b>11</b>
<b>Cuadro N° 5: Variación anual del tráfico de carga por aeropuerto .....</b>	<b>12</b>
<b>Cuadro N° 6: Variación anual del tráfico de aeronaves por aeropuerto, según tipo de vuelo .....</b>	<b>14</b>
<b>Cuadro N° 7: Tarifa por hora extra .....</b>	<b>15</b>
<b>Cuadro N° 8: Tarifas establecidas en el Contrato de Concesión, 2011-2013 .....</b>	<b>16</b>
<b>Cuadro N° 9: Estudio Definitivo de Ingeniería de AAP, 2012 .....</b>	<b>18</b>
<b>Cuadro N° 10: Composición de los ingresos operativos de AAP, 2011- 2012 .....</b>	<b>19</b>
<b>Cuadro N° 11: Estado de Ganancias y Pérdidas de AAP, 2011 - 2012 .....</b>	<b>20</b>
<b>Cuadro N° 12: Balance General de AAP, 2011 - 2012 .....</b>	<b>20</b>
<b>Cuadro N° 13: Ratios financieros de AAP, 2011 - 2012 .....</b>	<b>21</b>
<b>GRÁFICOS</b>	
<b>Gráfico N° 1: Tráfico de pasajeros en el Segundo Grupo de Aeropuertos .....</b>	<b>10</b>



<b>Gráfico N° 2:</b> Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, 2012 .....	11
<b>Gráfico N° 3:</b> Tráfico de carga en el Segundo Grupo de Aeropuertos, 2012 .....	12
<b>Gráfico N° 4:</b> Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, 2012.....	12
<b>Gráfico N° 5:</b> Tráfico de aeronaves en el Segundo Grupo de Aeropuertos.....	13
<b>Gráfico N° 6:</b> Estructura del tráfico de aeronaves por aeropuerto, 2012 .....	13
<b>Cuadro N° 7:</b> Indicadores comerciales de AAP, 2012 .....	17
<b>Cuadro N° 8:</b> Indicadores comerciales de AAP, 2012 .....	17
<b>Gráfico N° 9:</b> Aporte por regulación y supervisión, 2012 .....	23



# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

## SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



### Resumen Ejecutivo

El 5 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	
Concesionario	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Andino Investment Holding S.A.C.:50% Corporación América S.A.:50%
Tipo de Concesión	Asociación Público-Privada Cofinanciada
Factor de competencia	Menor pago por cofinanciamiento
PAMO requerido*	USD3,720 millones
Inversión comprometida**	USD56,386 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2012	USD 2,583 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	5 de enero de 2011
Vigencia de la Concesión	25 años

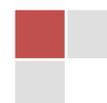
(\*) No incluye Aeropuerto de Andahuaylas.

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

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.

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.

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).

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.

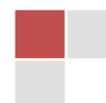
En 2012, el total de pasajeros fue de 2,07 millones, creciendo en 17,4% respecto del año 2011; de estos, el 99,4% fueron pasajeros movilizados en vuelos nacionales. Asimismo, la carga movilizada por AAP, concentrada en carga nacional, fue de 5,75 mil toneladas, similar respecto del 2011. Igualmente, en el 2012 se registraron 28,3 mil movimientos de aeronaves, superior en 6,5% a la cifra registrada el año anterior, siendo los vuelos nacionales los que concentraron más del 98,7% de las operaciones.

Con relación a la estructura del tráfico por aeropuerto, el terminal de Arequipa tuvo una mayor contribución al reunir el 55,3% del tráfico de pasajeros, el 41,6% del tráfico de carga y el 49,6% del tráfico de aeronaves. En contraste, el aeropuerto con menor importancia relativa fue el de Ayacucho, con sólo 3,4%, 4,5% y 11,9% del tráfico total de pasajeros, carga y naves, respectivamente.

Los ingresos operativos de AAP durante el 2011 alcanzaron los S/. 19,5 millones, de los cuales el 69,4% correspondió a ingresos regulados. La principal fuente de recaudación fue la Tarifa Única por Uso de Aeropuertos (TUUA), la cual representó el 45,7% del total de ingresos operativos, seguida por la de Aterrizaje y Despegue, con 14,7%. Asimismo, cabe resaltar la importancia relativa de servicios comerciales como el estacionamiento vehicular, cuya generación de ingresos significó el 8,4% del total recaudado.

En cuanto a los ratios financieros obtenidos en 2012, AAP presentó una tasa de liquidez de 2,42 y una prueba ácida de 2,41, lo cual indicaría que el Concesionario se encuentra en una situación mejor que el 2011 y por tanto está en capacidad de seguir cumpliendo con sus obligaciones de corto plazo. No obstante, la rotación del activo ascendió a 0,75, lo que significa que AAP ha generado ingresos por debajo de su nivel de activos. Sin perjuicio de ello, se han generado ingresos por encima del patrimonio neto. Asimismo, los ratios de rentabilidad no han mejorado en comparación con el año anterior. De otro lado, la estructura de capital (pasivo sobre patrimonio) muestra que las deudas generadas por el Concesionario equivalen al 51% del capital aportado por AAP, lo cual lo ubicaría en un nivel adecuado.

Finalmente, en el año 2012 los ingresos regulados obtenidos por AAP ascendieron a S/. 13,5 millones, excediendo al PAMO. Por ello, el Concesionario hizo entrega de S/. 1,8 millones al Estado Peruano por este concepto. Asimismo, AAP realizó aportes por regulación y supervisión a OSITRAN por la suma de S/. 194 584.



# INFORME DE DESEMPEÑO 2012

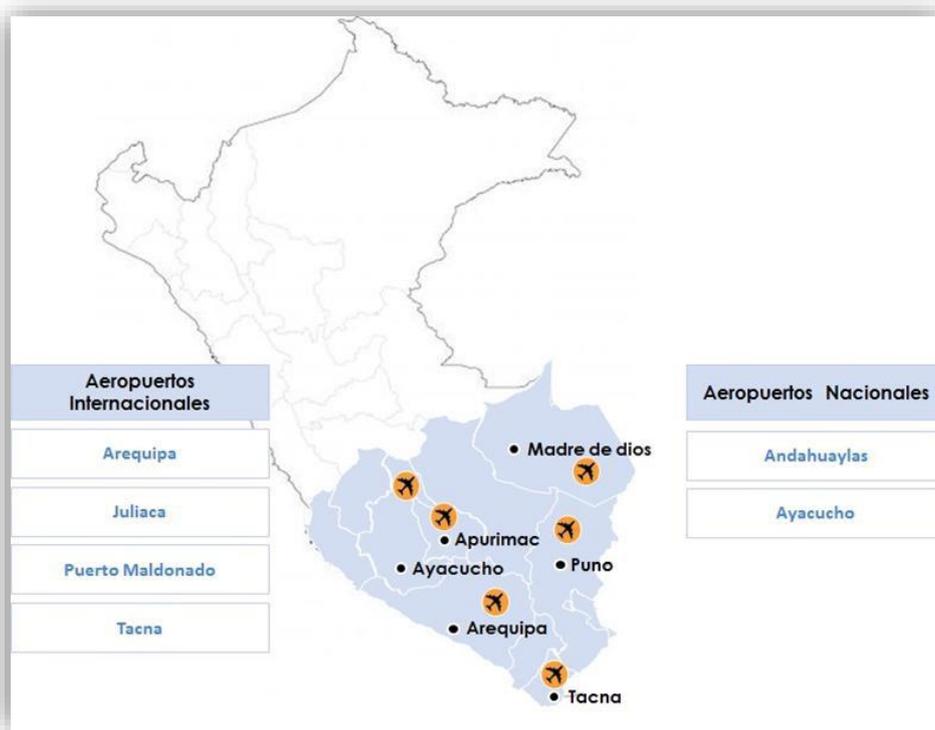
## SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



### I. Principales características de la Concesión

1. El 5 de enero de 2011, el Estado Peruano (representado por el Ministerio de Transportes 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 de la concesión es el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación, por un plazo de 25 años, de 6 aeropuertos ubicados en las provincias del Sur del Perú, los cuales se muestran a continuación.

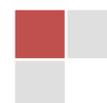
Ilustración N° 1  
MAPA DEL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



Nota: El aeropuerto de Andahuaylas aún no ha sido entregado al Concesionario.

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 contados a partir de que CORPAC le haya transferido dicho aeropuerto<sup>1</sup>. Vencido dicho plazo, de no ser entregado, será excluido de la concesión, sin responsabilidad alguna del Concedente o derecho alguno del Concesionario para formular reclamaciones sobre el particular.

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



4. La concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos es una Asociación Público-Privada cofinanciada por el Estado Peruano. Mediante este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario por los siguientes conceptos: Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), Pago por Obras (PAO) y Pago por Obras Obligatorias (PPO)<sup>2</sup>. El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente informe.
5. Respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 56,4 millones. Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprende los tres primeros años de la concesión y un período remanente, que comprende los años 4 al 25. Durante el Periodo Inicial se ejecutarán las obras de rápido impacto y equipamiento mínimo, obras de seguridad y actividades de mantenimiento periódico, que se encuentran detalladas en el Anexo 25 del Contrato de Concesión. Durante el Periodo Remanente, se ejecutarán las obras de equipamiento y actividades de mantenimiento periódico, definidas en los Planes Maestro, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto, los cuales serán aprobados por el Concedente, previa opinión del Regulador.
6. De otro lado, las tarifas a ser cobradas por el Concesionario se encuentran señaladas en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, las cuales no podrán ser modificadas hasta el término del tercer año de la concesión. A partir 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.
7. 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, por lo que para el año 2012 los aeropuertos estuvieron ordenados como se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 1 CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS CONCESIONADOS			
GRUPO I ( > 500 mil)	GRUPO II (250 - 500 mil)	GRUPO III (100 - 250 mil)	GRUPO IV ( < 100 mil)
Arequipa	Juliaca	Puerto Maldonado Tacna	AyaUCHO

Fuente: Contrato de Concesión y tarifario de AAP.

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

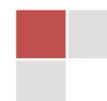
$$T_t = 0,5 T_{t-1} \frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}} + 0,5 T_{t-1} \frac{CPI_{t-1}}{CPI_{t-2}}$$

Donde:

T : Tarifa

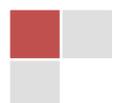
IPC : Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI

<sup>2</sup> Cabe señalar que, el factor de competencia para la adjudicación del Segundo Grupo de Aeropuertos fue el menor pago por cofinanciamiento.



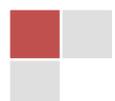
CPI : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics)

9. 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

10. Desde el 1ro de mayo el Concesionario implementó, para comodidad del usuario, el sistema de TUUA electrónico en el cual dicho impuesto viene incluido en el pasaje; gracias a esta iniciativa el pasajero puede pasar directamente desde el módulo de check-in de la aerolínea a la sala de embarque sin necesidad de realizar un pago adicional.
11. El Aeropuerto de Arequipa pasó a la categoría de Aeropuerto de Grupo I toda vez que en 2011 tuvo un flujo de pasajeros mayor a los 500 mil. De forma similar, el Aeropuerto de Juliaca pasó a pertenecer al Grupo II dado que en 2011 tuvo un flujo de pasajero superior a los 250 mil.

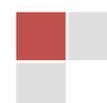


### III. Servicios prestados

12. En AAP 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.
13. 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° 2 SERVICIO AEROPORTUARIO 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	

14. 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

15. El Segundo Grupo de Aeropuertos muestra una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional, concentrando en el 2011 el 8,9%, 14,1% y 8,8% 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. Manteniendo similar participación con lo visto el año anterior.

Cuadro N° 3 TRÁFICO DE PASAJEROS EN EL SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS, 2012						
	OPERACIONES		PASAJEROS*		CARGA	
	Cantidad	Participación	Cantidad	Participación	Toneladas	Participación
<b>Vuelos Nacionales</b>						
AAP	27 683	8,9%	2 060 333	14,1%	5 748	8,8%
Red Aeroportuaria	310 474	100,0%	14 622 487	100,0%	65 590	100,0%
<b>Vuelos Internacionales</b>						
AAP	370	0,6%	13 309	0,3%	0	0,0%
Red Aeroportuaria	61 863	100,0%	5 231 438	100,0%	243 388	100,0%

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

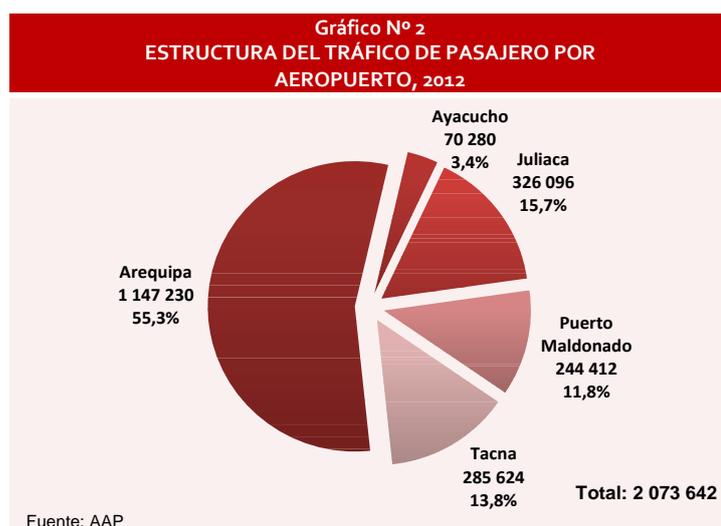
### IV.2. TRÁFICO DE PASAJERO

16. En 2012, el Segundo Grupo de Aeropuertos atendió un total de 2,07 millones de pasajeros, mostrando un crecimiento de 17,4% con respecto al año anterior. Cabe señalar que si bien el flujo de pasajeros en vuelos internacionales representa una mínima proporción del tráfico total (0,6%), este mostró un incremento de 17,6%.



17. Asimismo, a lo largo del 2012 se observa que en vuelos nacionales el mayor tráfico se produjo en los meses de julio, agosto y octubre. Esto se explica en gran medida por 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 y febrero, propio de la temporada de vacaciones académicas.

18. Respecto a la estructura del flujo de pasajeros entre los aeropuertos administrados por AAP, en 2012, se observa que el aeropuerto de Arequipa continuó siendo el de mayor participación, alcanzando más de la mitad del tráfico (55,3%). Adicionalmente, atiende a casi la totalidad de los pasajeros en vuelos internacionales. Le siguen en importancia, los aeropuertos de Juliaca y Tacna, los cuales registraron 15,7% y 13,8%, respectivamente. En tanto, el aeropuerto de Ayacucho, al ser el más pequeño, representó únicamente el 3,4% del tráfico total registrado por AAP.



19. En cuanto a la variación del tráfico por aeropuerto, el de Ayacucho registró el mayor crecimiento en vuelos nacionales (33,2%). A nivel internacional, se destaca un incremento significativo en el aeropuerto de Tacna (2 070%) seguido por el de Juliaca (363,6%).

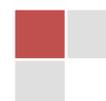
**Cuadro N° 4  
 VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS SEGÚN TIPO DE VUELO Y POR AEROPUERTO**

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2011	2012	Variación	2011	2012	Variación
Arequipa	1 006 802	1 134 207	12,7%	11 285	13 023	15,4%
Ayacucho	52 762	70 280	33,2%	-	-	
Juliaca	253 716	326 045	28,5%	11	51	363,6%
Puerto Maldonado	193 027	244 394	26,6%	12	18	50,0%
Tacna	248 641	285 407	14,8%	10	217	2 070%
<b>Total</b>	<b>1 754 948</b>	<b>2 060 333</b>	<b>17,4%</b>	<b>11 318</b>	<b>13 309</b>	<b>17,6%</b>

Fuente: AAP

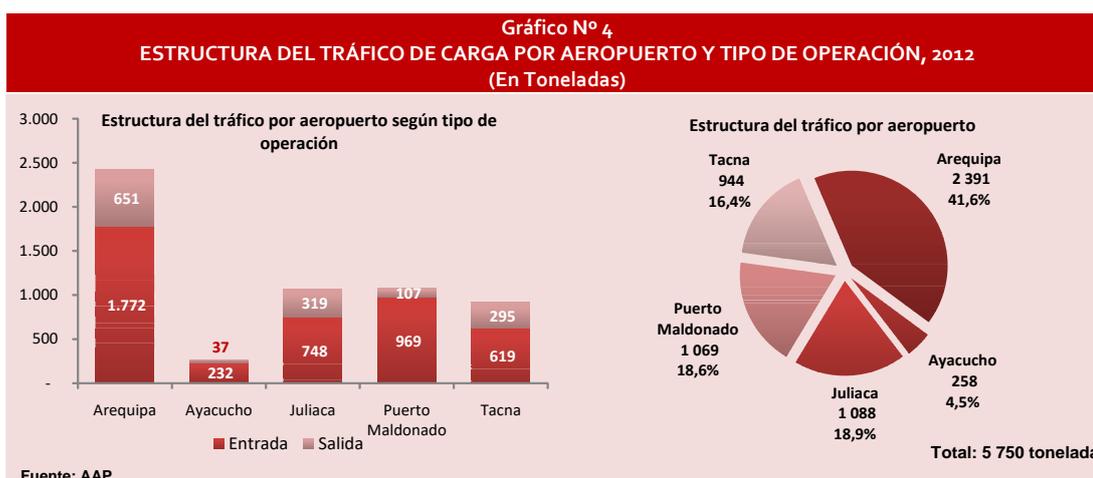
### IV.3. TRÁFICO DE CARGA

20. En 2012, AAP no registró movimientos de carga a nivel internacional, manteniendo este comportamiento desde el 2011. Durante el 2012 el volumen de carga movilizada a nivel nacional estuvo alrededor de las 5 750 toneladas, similar al del año anterior, representando un incremento de 0,005% con respecto al año anterior. El mes con mayor tránsito de carga fue mayo, con 553 toneladas, seguido por el mes de marzo.





21. Al igual que en el tráfico de pasajeros, el aeropuerto de Arequipa concentró un mayor volumen de carga movilizada (41,6% del total), seguido por los aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. El tipo de operación que predomina en todos los aeropuertos corresponden a la entrada de carga. En efecto, el 74%, 90%, 69%, 91% y 66% del flujo de carga en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna corresponde a dicha operación.

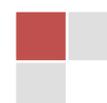


22. En cuanto a la variación anual del tráfico de carga, se observa un incremento en los aeropuertos de Juliaca (2,0%) y Tacna (3,3%). El resto de aeropuertos presentaron una disminución en sus volúmenes de carga respecto al año anterior.

**Cuadro N° 5**  
**VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO**  
(En Toneladas)

AEROPUERTO	2011	2012	VARIACIÓN
Arequipa	2 423	2 391	-1,4%
Ayacucho	269	258	-4,1%
Juliaca	1 067	1 088	2,0%
Puerto Maldonado	1 077	1 069	-0,7%
Tacna	914	944	3,3%
<b>Total</b>	<b>5 750</b>	<b>5 750</b>	<b>0,0%</b>

Fuente: AAP y CORPAC

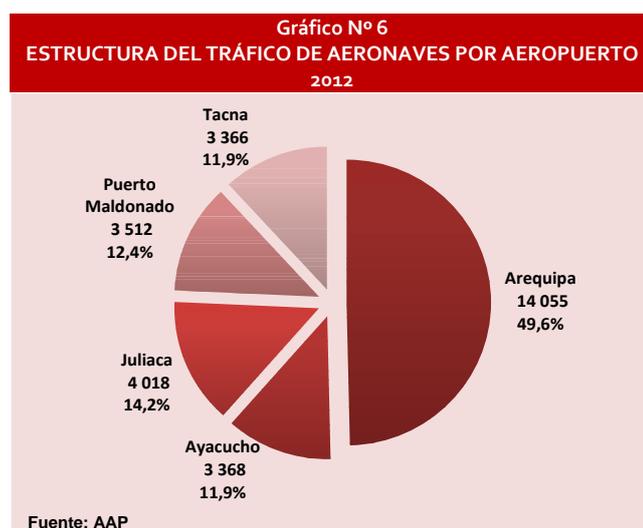


#### IV.4. TRÁFICO DE AERONAVES

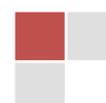
23. En 2012, AAP registró un total de 28 319 movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue, lo cual reflejó un crecimiento de 6,5% con respecto al año anterior. De estos, los movimientos nacionales representaron el 98,7%. Asimismo, el mes con mayor número de operaciones nacionales fue agosto.



24. Respecto a la contribución de cada aeropuerto en el tráfico de naves del 2012, el terminal de Arequipa concentró el 49,6% del total, seguido por el terminal de Juliaca con un 14,2%. Cabe señalar que, el aeropuerto de Ayacucho registró el 11,9% 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.



25. En cuanto a la variación anual del tráfico por aeropuerto, se observa que en 2012, a nivel nacional, el número de operaciones con mayores incrementos fueron de Ayacucho y Puerto Maldonado con 14,8% y 18,4%, respectivamente. Asimismo, Arequipa y Tacna presentaron el menor incremento con 3,7% y 0,9%, respectivamente. Sin perjuicio de ello, Arequipa tuvo una

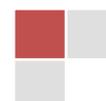


de las mayores variaciones en términos absolutos con 491 movimientos adicionales respecto al año anterior.

Cuadro N° 6						
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE AERONAVES POR AEROPUERTO, SEGÚN TIPO DE VUELO						
AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2011	2012	Variación	2011	2012	Variación
Arequipa	13 270	13 761	3,7%	249	294	18,1%
Ayacucho	2 935	3 368	14,8%	-	-	
Juliaca	3 853	4 011	4,1%	2	7	250,0%
Puerto Maldonado	2 959	3 504	18,4%	10	8	-20,0%
Tacna	3 275	3 303	0,9%	48	63	31,3%
<b>Total</b>	<b>26 292</b>	<b>27 947</b>	<b>6,3%</b>	<b>309</b>	<b>372</b>	<b>20,4%</b>

Fuente: CORPAC y AAP

26. Finalmente, a nivel internacional, el mayor incremento lo obtuvo el terminal de Juliaca con un crecimiento mayor a dos veces el presentado el año anterior. Al respecto, cabe precisar que si bien en términos relativos el terminal de Arequipa presentó el menor de los incrementos, en términos absolutos fue el de mayor variación con 45 movimientos adicionales respecto al año anterior.

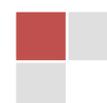


## V. Esquema tarifario

27. Conforme 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 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.
28. Tal como se ha señalado, 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.
29. A continuación se muestran las tarifas máximas correspondientes al 2012. Cabe señalar que en el caso de los servicios a la nave, las tarifas están en función del Peso Máximo de Despegue (PMD). 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° 7 TARIFAS 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

**FUENTE: AAP**



**Cuadro N° 8**  
**TARIFAS ESTABLECIDAS POR EL CONTRATO DE CONCESIÓN, 2011-2013**  
**(En US\$, no incluye IGV)**

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV
<b>Tarifa Única de Uso Aeroportuario</b>					
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00	10,00	10,00	10,00
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,60	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	16,00	12,00	8,00	4,00
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,97	2,54	2,12	1,70
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	3,60	3,09	2,57	2,00
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	3,79	3,25	2,71	2,17
Más de 105 TM	Por tonelada	3,88	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	8,00	6,00	4,00	2,00
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	1,73	0,96	0,86	0,67
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,16	1,00	0,90	0,70
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	2,25	1,04	0,94	0,73
Más de 105 TM	Por tonelada	2,31	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	0,40	0,30	0,20	0,10
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,07	0,06	0,05	0,04
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,09	0,08	0,06	0,05
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,09	0,08	0,07	0,05
Más de 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,10	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	0,20	0,15	0,10	0,05
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,04	0,02	0,02	0,02
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,05	0,03	0,02	0,02
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,06	0,03	0,02	0,02
Más de 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,06	0,03	0,02	0,02
<b>Uso de instalaciones de carga aérea</b>					
	Por kilogramo	0,01	0,01	0,01	0,01

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

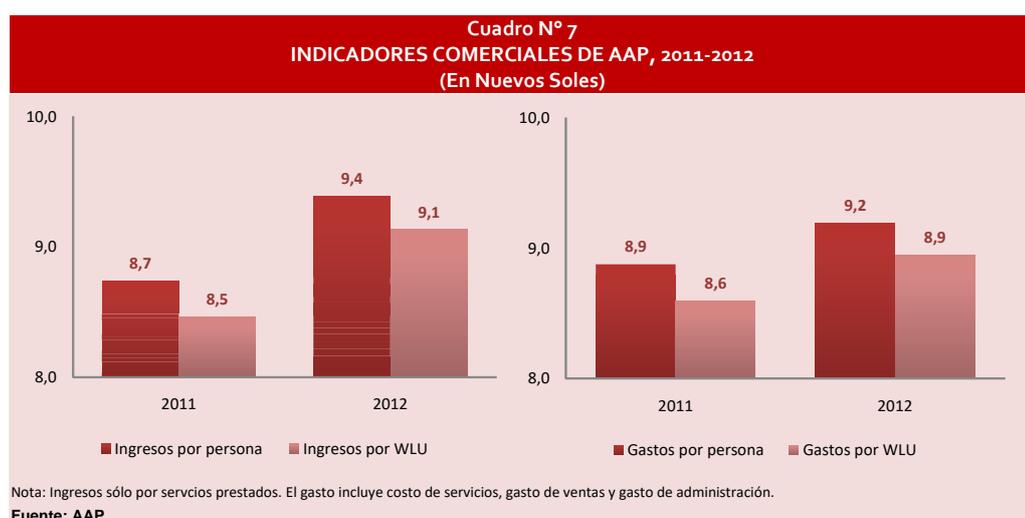
Aterrizaje / Despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas

Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de Aterrizaje / Despegue (A/D)

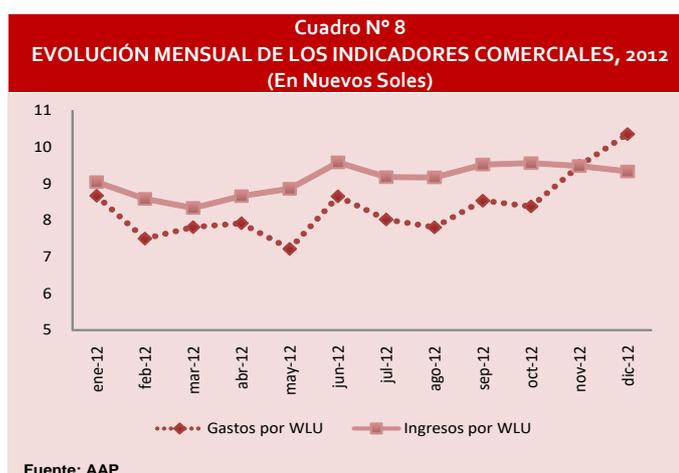
Fuente: Contrato de Concesión

## VI. Desempeño comercial

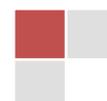
30. En 2012, se presentó un incremento del ingreso promedio por persona y por WLU<sup>3</sup> en 7,4% y 7,9%, respectivamente, en comparación a lo presentado el año anterior. Similar comportamiento se observa en los gastos promedio por persona y por WLU, los cuales tuvieron un incremento de 3,6% y 4,1%, respectivamente. Al respecto, cabe mencionar que dichos incrementos estuvieron explicados, principalmente, por una mayor variación en los ingresos y costos por la prestación de los servicios en comparación del tráfico de pasajeros y carga.



31. En cuanto a un análisis mensual, los ingresos por WLU han sido predominantemente mayores que los gastos por WLU. Los ingresos operativos por WLU oscilaron entre S/. 8,3 y S/. 9,6, habiéndose registrado el nivel más alto en los meses de junio y octubre. Por su parte, los gastos por WLU fluctuaron entre S/. 7,2 y S/. 10,4, habiéndose alcanzado el nivel mínimo en el mes de mayo.



<sup>3</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.



## VII. Inversiones

32. Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas como tales por el Regulador, para lo cual se realiza la verificación de que la inversión está de acuerdo con lo ofrecido en la propuesta técnica del Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. En 2012, OSITRAN reconoció inversiones por un total de USD 2,6 millones que equivale al 4,6% desde la fecha inicial de la Concesión<sup>4</sup>.
33. Asimismo, se han aprobado 188 Estudios Definitivos de Ingeniería (en adelante, EDI) y pendientes de aprobación el terminal de Arequipa y la pista de Tacna. Los EDI se distribuyeron de la siguiente manera:

Cuadro N° 9 ESTUDIO DEFINITIVOS DE INGENIERIA DE AAP, 2012		
Clasificación	EDI	Aeropuerto
Obras de Seguridad	Correctivo de Servicios de Saneamiento	Ayacucho
Obras de Seguridad	Comunicación y Cableado Estructurado	Ayacucho
Obras de Seguridad	Planta de Combustible	Pto. Maldonado *
Obras de Seguridad	Rehabilitación de Pavimentos	Tacna
Obras de Ampliación de Terminal	Adecuación de Terminal de Pasajeros	Ayacucho

\* En acta de acuerdo entre MTC y AAP del 20 de setiembre de 2012, se suspende la obligación de poner en funcionamiento la planta de combustible del Puerto de Maldonado

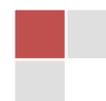
Fuente: Plan de negocios AAP, 2013

34. En cuanto a las obras ejecutadas, se realizaron las obras de rápido de impacto, tales como, la construcción de pórticos de ingreso y las casetas de peajes a los aeropuertos (en los 5 aeropuertos); así como la remodelación de las playas de estacionamiento vehicular (en Arequipa, Ayacucho, Juliaca y Tacna). Del mismo modo, se adquirieron equipos de operación aeroportuaria y se iniciaron las obras de seguridad (cerco y vías) y de remodelación del terminal de Arequipa.
35. De otro lado, se realizaron inversiones de mantenimiento correctivo en los aeropuertos de Arequipa, Puerto Maldonado y Juliaca por un monto de S/. 7,0 millones y recibió como reembolsos del Estado por S/. 6,4 millones<sup>5</sup>.
36. Finalmente, en el terminal de Arequipa se ejecutaron obras no obligatorias correspondiente a la ampliación de la sala de embarque (+4,6%), ampliación de la sala de llegada (+56%); así como la adquisición de equipos tales como scanner para DNI, equipos para el control y recaudación en la playa de estacionamiento, y equipos para la implementación del TUUA en el boleto aéreo. Del mismo modo, en el aeropuerto de Juliaca se construyó e implementó una sala VIP y un centro artesanal<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Gerencia de Supervisión de OSITRAN.

<sup>5</sup> Estados financieros auditados de AAP, 2012.

<sup>6</sup> Plan de negocios de AAP, 2013



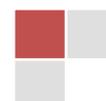
## VIII. Resultados financieros

37. En 2012, AAP obtuvo ingresos operativos por S/. 19,5 millones que representó un incremento de 26,1%, respecto al año anterior. Los ingresos más importantes siguen procediendo de las prestaciones de los servicios regulados (69,4% para el 2012 y 72,3% para el 2011), y tuvo un incremento de 19,4% respecto al 2011. Dentro de este tipo de servicios se destaca los ingresos por la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) que fue la principal fuente de recaudación (65,9% de los ingresos regulados y cerca de la mitad del total de ingresos), le sigue en importancia la tarifa por aterrizaje y despegue (21,2% de los ingresos regulados y 14,7% del total).

Cuadro N° 10 COMPOSICIÓN DE LOS INGRESOS OPERATIVOS DE AAP, 2011 – 2012 (En Miles de Nuevos Soles)		
CONCEPTO	2012	2011
<b>Servicios regulados</b>	<b>13 506</b>	<b>11 315</b>
T.U.U.A	8 894	7 510
Acceso de aterrizaje y despegue	2 866	1 865
Alquileres regulados	488	565
Acceso a rampa - operador	618	552
Atención de aeronaves fuera de horario regular	254	413
Acceso para abastecimiento de combustible a aeronaves	227	245
Servicio de carga	150	155
Estacionamiento de aeronaves	9	10
<b>Servicios no regulados</b>	<b>5 715</b>	<b>3 766</b>
Arrendamiento de locales comerciales	1 431	799
Estacionamiento vehicular	1 643	1 194
Espacios para almacenes, antenas y otros	1 122	736
Espacios publicitarios	991	877
Ingresos vehículos portavalores	199	160
Fotochecks	72	-
Reembolsos de los servicios básicos	257	-
<b>Otros Ingresos</b>	<b>243</b>	<b>358</b>
<b>TOTAL</b>	<b>19 464</b>	<b>15 439</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados AAP 2012

38. Sin perjuicio de lo anterior, los ingresos por servicios no regulados fueron los que tuvieron un mayor incremento (51,8%). En particular, los ingresos por arrendamiento de locales comerciales que se incrementó en 79,1%, con participaciones de 25% de los ingresos no regulados y 7,4% del total, y los ingresos por espacios para almacenes, antenas y otros que se incrementó en 52,4%, con participaciones de 19,6% de los ingresos no regulados y 5,8% del total.
39. En cuanto a los resultados del estado de ganancias de pérdidas, AAP reportó en 2012 una utilidad bruta de S/. 6,3 millones, monto 45,7% mayor al obtenido el año anterior. Esto conllevó a un incremento de la utilidad operativa mayor en dos veces a la presentada en 2011 a pesar del incremento en los gastos administrativos (25,9%) y la reducción de la cuenta otros ingresos (98,3%). Cabe destacar la presencia de los ingresos financieros con un monto de S/. 386 mil que originó una utilidad neta de S/. 80 mil al final del 2012.



Cuadro N° 11 ESTADOS DE GANANCIAS Y PERDIDAS DE AAP, 2011 – 2012 (En Miles de Nuevos Soles)		
	2012	2011
Ingresos por la prestación de servicios	19 464	15 439
Costo de la prestación de servicios	(13 120)	(11 084)
<b>Utilidad (pérdida) bruta</b>	<b>6344</b>	<b>4355</b>
Gastos de administración	(5 550)	(4 409)
Gastos de ventas	(393)	(185)
Otros ingresos	6	354
<b>Utilidad (pérdida) de operación</b>	<b>407</b>	<b>115</b>
Ingresos financieros	386	-
Gastos financieros	(450)	(165)
Diferencia en cambio, neta	9	(43)
<b>Utilidad (pérdida) antes de impuesto a la renta</b>	<b>352</b>	<b>(93)</b>
Impuesto a la renta	(272)	8
<b>Utilidad (pérdida) del año</b>	<b>80</b>	<b>(85)</b>
Otros resultados integrales	0	0
<b>Resultados integrales del año</b>	<b>80</b>	<b>(85)</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados AAP 2012

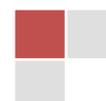
40. Asimismo, al 31 de diciembre de 2011, el Activo Corriente presentaba un saldo superior en 394% al registrado el año anterior. Dicho incremento se debió, principalmente, a la provisión de Cuentas por cobrar al Estado Peruano, principalmente, por anticipo por ejecución de obra obligatoria por un valor de S/. 10,6 millones que corresponden a obras de seguridad, en particular, al mejoramiento de la parte aeronáutica de los aeropuertos. Este incremento significativo conllevó a un incremento de 200% del Activo Total y de 212% del Patrimonio.

Cuadro N° 12 BALANCE GENERAL DE AAP, 2011 – 2012 (En Miles de Nuevos Soles)					
ACTIVO	2012	2011	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2012	2011
<b>Activo corriente</b>	<b>20.491</b>	<b>4.149</b>	<b>Pasivo corriente</b>	<b>8.466</b>	<b>3.120</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	2.793	479	Cuentas por pagar comerciales	2.032	1.367
Cuentas por cobrar comerciales	1.389	511	Cuentas por pagar al Estado Peruano	859	214
Cuentas por cobrar al Estado Peruano	14.060	2.467	Cuentas por pagar a partes relacionadas	4.509	251
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	711	58	Otras cuentas por pagar	1.066	1.288
Otras cuentas por cobrar	1.456	610			
Suministros	21	-	<b>Pasivo no corriente</b>	<b>264</b>	<b>-</b>
Gastos pagados por anticipado	61	24	Impuesto a la renta diferido	264	-
<b>Activo no corriente</b>	<b>5.303</b>	<b>4.446</b>	<b>Patrimonio neto</b>	<b>17.064</b>	<b>5.475</b>
Mobiliario y equipo	1.765	745	Capital	17.123	5.614
Activos intangibles	3.538	3.693	Resultados acumulados	-59	-139
Impuesto a la renta diferido	-	8			
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>25.794</b>	<b>8.595</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>25.794</b>	<b>8.595</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados AAP 2012

41. Por su parte, el Pasivo Corriente ascendió a S/. 8,5 millones, representando un incremento sustancial (171%), debido, principalmente, al mayor saldo de cuentas por pagar a partes relacionadas que corresponden al préstamo recibido por Cedikor S.A. por un valor de S/. 1,5 millones al 31 de diciembre de 2012 y transacciones comerciales a empresas relacionadas por S/. 2,3 millones<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> A empresas como: Proyecta & Construye S.A., Triton trading S.A., Invesport S.A., Kubo ADS S.A., File Service S.A., Penta Tanks Terminals S.A., Corporation América S.A., Andino Servicios Compartidos S.A., Neptunia S.A., Cosmos Agencia Marítima S.A. y Andino Investment Holding S.A.



42. Respecto a los ratios financieros obtenidos por AAP, se observa que los ratios de rentabilidad indican una ligera mejora de la empresa en generar utilidades respecto al año anterior; esto como consecuencia de la presencia de los ingresos financieros en 2012. Así, el margen operativo pasó de 0,7% en 2011 a 2,1% en 2012 y los otros indicadores pasaron de tener valores negativos a valores cercanos a cero; margen neto (de -0,6% a 0,4%), ROE<sup>8</sup> (de -1,6% a 0,5%) y ROA<sup>9</sup> (de -1,0% a 0,3%).

Cuadro N° 13 RATIOS FINANCIEROS DE AAP, 2011 – 2012					
Ratio	2012	2011	Ratio	2012	2011
<b>Ratios de Rentabilidad</b>			<b>Ratios de Endeudamiento</b>		
Margen operativo	2,1%	0,7%	Deuda/Activo total	33,8%	36,3%
Margen neto	0,4%	-0,6%	Pasivo/Patrimonio	0,51	0,57
ROE	0,5%	-1,6%			
ROA	0,3%	-1,0%			
<b>Ratios de Liquidez</b>			<b>Ratios de Gestión</b>		
Liquidez clásica	2,42	1,33	Rotación de activos	0,75	1,80
Prueba ácida	2,41	1,32	Rotación del patrimonio	1,14	2,82
Liquidez absoluta	0,33	0,15			

Fuente: Estados financieros auditados AAP 2012

43. Por su parte en los ratios de liquidez se observa que los ratios de liquidez clásica<sup>10</sup>, prueba ácida<sup>11</sup> y liquidez absoluta<sup>12</sup>, revelan un incremento en la capacidad de la empresa en cubrir sus obligaciones en el corto plazo con los activos corrientes que posee a la fecha. Esto debido al incremento sustancial de la cuentas por cobrar al Estado Peruano que como se mencionó corresponde principalmente al anticipo por ejecución de obras obligatorias y ejecución de obras obligatorias.
44. Por otro lado, los ratios de endeudamiento estarían indicando, a primera vista, que es una empresa que se encuentra medianamente apalancada (33,8% de su activo, en 2012, es representado por su pasivo). El ratio de pasivo/patrimonio indican que las obligaciones de la empresa equivalen a la mitad del patrimonio neto de la empresa en el último año (51%), lo cual lo ubicaría en un nivel óptimo.
45. Finalmente, en cuanto al ratio de gestión, la rotación del activo ascendió a 0,7 lo que significa que AAP ha generado ingresos menores a su nivel de activos. Sin embargo, se puede afirmar que AAP ha empleado de manera adecuada el capital de sus inversionistas, al generar ingresos por encima del patrimonio neto, a pesar de ser menor que el año anterior.

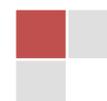
<sup>8</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta/Patrimonio Neto.

<sup>9</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA= Utilidad Neta/Activo Total.

<sup>10</sup> Liquidez Clásica = Activo Corriente/Pasivo Corriente.

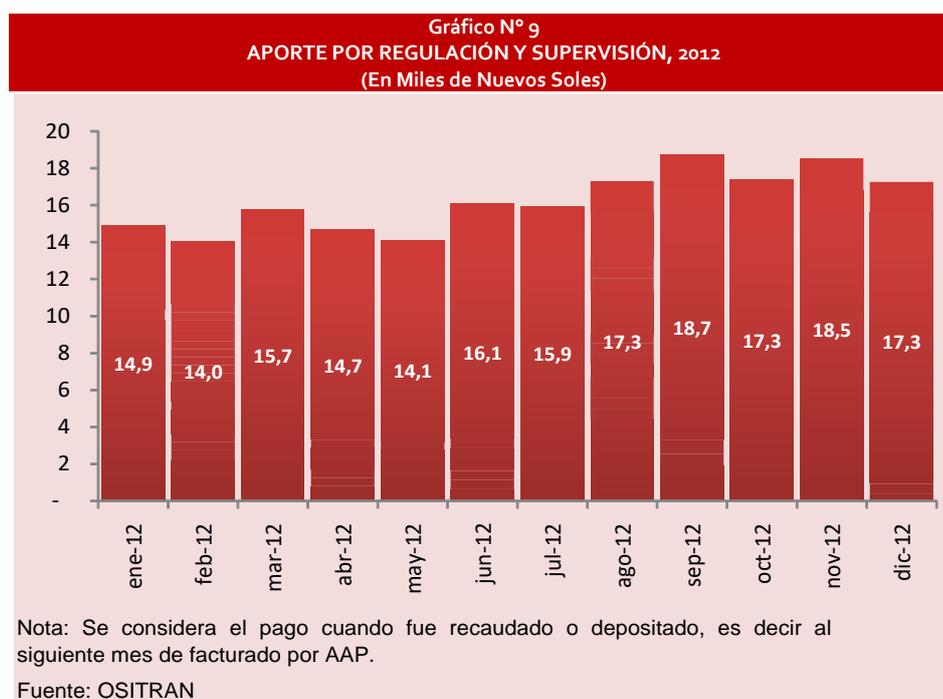
<sup>11</sup> Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

<sup>12</sup> Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.

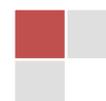


## IX. Cofinanciamiento y transferencia al sector público

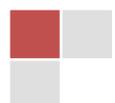
46. Como se ha señalado, la modalidad bajo la cual el Estado Peruano otorgó la concesión es la de cofinanciamiento, siendo uno de sus componentes el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO). De acuerdo a la propuesta económica del Concesionario, el importe de PAMO asciende a US\$ 3 585 000. En caso 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.
47. En 2012 los ingresos regulados obtenidos por AAP ascendieron a S/. 13,5 millones, monto superior al PAMO. Por ello, el Concesionario hizo entrega de S/. 1,8 millones al Estado Peruano por este concepto, superior en 143% al entregado el año anterior<sup>13</sup>.
48. Finalmente, durante el 2012 AAP realizó aportes por regulación y supervisión a OSITRAN por la suma de S/. 194 584, tal como se muestra en el siguiente gráfico.



<sup>13</sup> Estados financieros auditados de AAP, 2012.

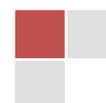


## ANEXOS

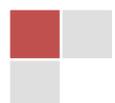


## ANEXO 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO

<b>PAMO</b>	Es el pago anual en Dólares que tiene como finalidad retribuir la operación y el Mantenimiento, con excepción del Mantenimiento Correctivo, de los aeropuertos. El PAMO que se pagará trimestralmente resulta de la división del PAMO entre cuatro (04). Dicho pago se efectuará a partir del inicio de la etapa de Explotación. El importe correspondiente al PAMO será reajustado por inflación anualmente y revisado cada cinco (05) años. El importe del PAMO que el Concedente garantiza al Concesionario asciende a USD 3,585 millones y corresponde a uno de los componentes de la propuesta económica presentada por el Adjudicatario en la etapa de Concurso.
<b>PAO</b>	Es el pago trimestral en Dólares o Nuevos Soles que el Concedente realizará a favor del Concesionario, para retribuir la inversión en que incurra este último, por las Obras del Periodo Remanente. El PAO será cancelado a través del Fideicomiso de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo 16 del Contrato de Concesión.
<b>PPO</b>	Es el pago en Dólares que el Concedente realizará a favor del Concesionario por las Obras Obligatorias efectuadas en el Periodo Inicial, incluyendo aquellas que habiéndose iniciado en el Periodo Inicial, fuesen concluidas con posterioridad, o deberían realizarse fuera del Periodo Inicial, por causas no imputables al Concesionario. El PPO será cancelado a través del Fideicomiso mediante el reconocimiento de los avances de obra, de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo 16 del Contrato de Concesión.
<b>Cálculo del Cofinanciamiento trimestral</b>	<p>i. Si el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (en adelante, PAMO) es mayor que los ingresos regulados, el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:</p> $\text{Cofinanciamiento}_t = (\text{PAMO}_t - \text{IR}_t) + \text{PAO}_t + \text{PPO}_t + \text{MC}_t$ <p>ii. Si el PAMO es menor o igual que los Ingresos Regulados, el monto del cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:</p> $\text{Cofinanciamiento}_t = -f_1 (\text{IR}_t - \text{PAMO}_t) + \text{PAO}_t + \text{PPO}_t + \text{MC}_t$ <p>Las variables se definen de la siguiente manera:</p> <p><b>PAMO</b> 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.</p> <p><b>IR</b> Corresponde a los ingresos regulados trimestrales de los aeropuertos.</p> <p><b>PAO</b> Pago trimestral en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo remanente.</p> <p><b>PPO</b> Pago al contado en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo inicial.</p> <p><b>MC<sub>t</sub></b> Pago correspondiente al mantenimiento correctivo.</p> <p><b>f<sub>1</sub></b> Factor de distribución del excedente del ingreso regulado sobre el PAMO y se fija en 50%.</p> <p><b>t</b> Periodo equivalente a un trimestre.</p>



## ANEXO 2

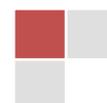


## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### 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> <li>• Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado).</li> </ul>	<p>Cláusula 5.7.1. (p.35)</p> <p>Cláusula 5.8. (p.36)</p>
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 <sub>i</sub> + VPAMO <sub>i</sub>	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> <li>▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 10% del monto anual establecido en el Programa de Ejecución de Obras en el periodo inicial. Y 20% del importe indicado en el Plan Anual de Inversiones de obras en el periodo remanente.</li> </ul>	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)

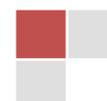


## FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

### 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	<p>Referidas a:</p> <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>	Cláusula 16.4. (p. 119-120)  Cláusula 16.5. (p. 120-122)
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	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: <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 recalcu 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	Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos: <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>	Cláusula 1.54 (p. 10-11) Cláusula 1.115 (p. 19)

## 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	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. <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	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. <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)

