

2012

**INFORME DE DESEMPEÑO DE LA
CONCESIÓN DEL PRIMER GRUPO DE
AEROPUERTOS DE PROVINCIA**



Gerencia de Regulación



OSITRAN

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

Contenido

RESUMEN EJECUTIVO	3
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN	5
II. HECHOS DE IMPORTANCIA	8
III. SERVICIOS PRESTADOS	9
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	10
IV.1. Movimiento aeroportuario	10
IV.2. Tráfico de aeronaves	10
IV.3. Tráfico de pasajeros	12
IV.4. Tráfico de carga	14
V. REGULACIÓN TARIFARIA.....	16
VI. DESEMPEÑO COMERCIAL	18
VII. INVERSIONES	21
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	23
IX. APORTE POR REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN	27
ANEXO 1 Esquema de cofinanciamiento.....	29
ANEXO 2 Ficha del Contrato de Concesión.....	30
ANEXO 3 Resumen de Adendas al Contrato de Concesión.....	34



Cuadros

Cuadro N° 1	Primer Grupo de Aeropuertos De Provincia.....	5
Cuadro N° 2	Clasificación de los aeropuertos concesionados a ADP.....	7
Cuadro N° 3	Servicios aeroportuarios prestados en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	9
Cuadro N° 4	Participación del tráfico de aeronaves, carga y pasajeros de ADP en la Red Aeroportuaria Nacional, 2012	10
Cuadro N° 5	Variación anual de operaciones por aeropuerto según tipo de vuelo, 2011-2012.....	11
Cuadro N° 6	Variación anual del tráfico de pasajeros por aeropuerto según tipo de vuelo, 2011- 2012	13
Cuadro N° 7	Variación anual del tráfico de carga por aeropuerto según tipo de vuelo, 2011-2012	15
Cuadro N° 8	Tarifa por hora extra.....	16
Cuadro N° 9	Tarifas máximas y cargos de acceso en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	17
Cuadro N° 10	Obras y equipamiento, 2012	21
Cuadro N° 11	Resumen de pagos efectuados al concesionario por reconocimiento de inversiones, 2007-2012.....	22
Cuadro N° 12	Variación anual de los ingresos por servicios y cofinanciamiento, 2011-2012	23
Cuadro N° 13	Estado de Ganancias y Pérdidas, 2011-2012	24
Cuadro N° 14	Balance General, al 31 de diciembre de 2011 y 2012	25
Cuadro N° 15	Ratios financieros	26

Gráficos

Gráfico N° 1	Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.....	10
Gráfico N° 2	Estructura del tráfico de naves por aeropuerto, 2012	12
Gráfico N° 3	Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	12
Gráfico N° 4	Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, 2012	13
Gráfico N° 5	Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.....	14
Gráfico N° 6	Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, 2012.....	14
Gráfico N° 7	Evolución de ingresos no regulados	18
Gráfico N° 8	Detalle de los rubros de negocio dentro de los ingresos no regulados	19
Gráfico N° 9	Indicadores comerciales de ADP	19
Gráfico N° 10	Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2007-2012	21
Gráfico N° 11	Estructura de los ingresos por servicios de ADP, 2012.....	24
Gráfico N° 12	Aporte por regulación y supervisión, 2007-2012	27

INFORME DE DESEMPEÑO 2012

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



Resumen Ejecutivo

El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Aeropuertos del Perú S.A. suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, por un plazo de 25 años. Tal como se observa en el siguiente cuadro, la Concesión es cofinanciada por parte del Estado Peruano, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Aeropuertos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	GBH Investments S.A.: 56,25% Talma Servicios Aeroportuarios S.A.: 25,00% Swissport GBH Perú S.A.: 18,75%
Tipo de Concesión	Cofinanciamiento bajo modalidad de Ingreso Mínimo Garantizado
Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Compromiso de Inversión	USD 108,165 millones (inc. IGV)*
Inversión acumulada al 2012	USD 50,730 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de diciembre de 2006
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	7

(*) Se ha adicionado el monto del Proyecto de Modernización del Aeropuerto de Pisco (USD 54,628 millones).

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el esquema de financiamiento, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, las Garantías a favor de cada una de las partes, y el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados. Asimismo, a diciembre de 2011, se han suscrito siete (7) Adendas al Contrato de Concesión: las cuatro primeras fueron celebradas el 2008; la quinta, en 2009; la sexta, en 2010; y la séptima en 2011. Cabe señalar que las Adendas 1, 2 y 4 corresponden a la entrega al Concesionario de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, respectivamente.

En el año 2012, el total de pasajeros del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia fue de 3,44 millones, lo cual representa un crecimiento de 6,1% respecto del año anterior. En particular, los aeropuertos de Iquitos y Piura, que concentran en conjunto el 41,2% del tráfico total de pasajeros, presentaron incrementos de 13,83% y 17,77% en vuelos nacionales, respectivamente. Cabe señalar que si bien los pasajeros de vuelos internacionales se duplicaron con relación al 2011, estos representaron el 0,2% del tráfico total.



La carga movilizada por el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante el año 2012 fue de 21 380 toneladas, volumen 9,8% menor que el movilizado en el 2011, siendo principalmente carga de tránsito nacional. El aeropuerto de Iquitos ostentó el 56% del volumen total, seguido por el aeropuerto de Pucallpa con 18,9%.

Asimismo, en el 2012 se registraron 106 miles de movimientos de aeronaves, superior en 5,4% a la cifra registrada el año anterior. De este total, el aeropuerto de Pisco concentró el 41,8%, siendo sus principales usuarios la Fuerza Aérea del Perú, la Escuela de Aviación Civil y la aerolínea turística Aerodiana, entre otros.

La prestación de los servicios aeroportuarios se encuentra sujeta a regulación tarifaria, por lo que el Concesionario deberá cobrar las Tarifas Máximas establecidas en el Contrato de Concesión, las cuales serán reajustadas por inflación anualmente. De otro lado, los servicios no aeroportuarios como playa de estacionamiento, publicidad, alquiler de espacios para *retail* y otros, no se encuentran regulados, pudiendo el Concesionario establecer libremente sus precios; con relación a ello cabe mencionar que los ingresos no regulados han mostrado una tendencia creciente, y en particular, en el 2012 presentaron un incremento de 31% con relación al año anterior.

Durante el año 2012, las inversiones ejecutadas por ADP y reconocidas por OSITRAN alcanzaron un total de USD 3,078 millones, con lo cual la inversión acumulada al 31 de diciembre de dicho año, sumó USD 50,73 millones (incluido IGV). Cabe destacar que en el último trimestre del año se iniciaron las obras de modernización del aeropuerto de Pisco.

Los ingresos percibidos por ADP provienen de la prestación de los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios; así como del cofinanciamiento que recibe de parte del Estado Peruano. En el 2012 los ingresos por servicios sumaron S/. 36,2 millones, de los cuales el 74% correspondió a los servicios aeroportuarios. Los ingresos por servicios aeroportuarios fueron 17,4% mayores que los obtenidos el año anterior, debido principalmente a la recaudación por TUUA, producto del mayor tráfico de pasajeros. En tanto, los ingresos por cofinanciamiento sumaron cerca de S/. 14 millones, monto 27,6% menor que el del 2011

Los menores ingresos por cofinanciamiento, sumado al incremento de los gastos administrativos y de ventas, resultó en una pérdida neta de S/. 172 miles. De esta manera, en el 2012 se observa una significativa reducción de los márgenes de rentabilidad con relación al año anterior; de igual forma, el ratio de liquidez sufrió una caída, denotando una menor capacidad del Concesionario para asumir sus compromisos de corto plazo. Finalmente, si bien el ratio de endeudamiento se redujo ligeramente, este mantiene aún un nivel bastante elevado indicando un alto nivel de financiamiento con capital ajeno.



INFORME DE DESEMPEÑO 2012

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



I. Principales características de la Concesión

1. El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano, y la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o ADP) celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia (en adelante, el Contrato de Concesión), por un plazo de 25 años.
2. El Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia está conformado por 12 aeropuertos, ubicados en las provincias norte y centro del Perú (ver mapa en el Anexo 1). En la toma de posesión, a la firma del contrato, se entregaron 9 aeropuertos; y, los tres aeropuertos restantes, conocidos como aeropuertos adicionales, fueron entregados de acuerdo al plazo establecido en el Contrato de Concesión, mediante la suscripción de tres adendas. El siguiente cuadro muestra el detalle de los aeropuertos concesionados con su respectiva ubicación y fecha de entrega.

Ilustración N° 1
MAPA DE UBICACIÓN DEL PRIMER GRUPO DE
AEROPUERTOS DE PROVINCIA



Fuente: Contrato de Concesión

Cuadro N° 1
PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

AEROPUERTO	DEPARTAMENTO	FECHA DE ENTREGA
1 Anta - Huaraz	Ancash	11/12/2006
2 Cajamarca	Cajamarca	11/12/2006
3 Chachapoyas	Amazonas	12/12/2006
4 Iquitos	Loreto	13/12/2006
5 Pucallpa	Ucayali	14/12/2006
6 Talara	Piura	15/12/2006
7 Tarapoto	San Martín	16/12/2006
8 Trujillo	La Libertad	17/12/2006
9 Tumbes	Tumbes	18/12/2006
10 Piura	Piura	05/02/2008
11 Pisco	Ica	06/03/2008
12 Chiclayo	Lambayeque	24/11/2008

Fuente: Contrato de Concesión



3. Los aeropuertos concesionados se encuentran clasificados en cuatro grupos, de acuerdo al tráfico de pasajeros registrado durante el último año, con el fin de poder establecer niveles de servicio, esquemas tarifarios, inversiones, entre otros, de manera homogénea en cada grupo. El siguiente cuadro muestra la clasificación de los doce aeropuertos concesionados, basada en el tráfico de pasajeros registrado en el año 2011.

Cuadro N° 2 CLASIFICACIÓN DE LOS AEROPUERTOS CONCESIONADOS A ADP			
GRUPO I (> 500 mil)	GRUPO II (250 - 500 mil)	GRUPO III (100 - 250 mil)	GRUPO IV (< 100 mil)
Iquitos	Pucallpa	Cajamarca	Talara
Piura	Tarapoto	Tumbes	Anta - Huaraz
	Trujillo		Chachapoyas
	Chiclayo		Pisco

Fuente: OSITRAN

4. La modalidad bajo la cual se otorgó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es cofinanciamiento del Estado¹, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado². Mediante este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario, por los siguientes conceptos: Pago por Obras (PAO), Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)³ y un monto adicional como Incentivo a la Generación de Ingresos regulados (IGI), siendo estos dos últimos componentes cambiantes en el tiempo. El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente Informe.
5. Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 108,17 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. El Contrato de Concesión establece un esquema de tarifas máximas (*price caps*) para los principales servicios aeroportuarios, las cuales deben ser ajustadas de forma anual⁴, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$T_t = 0.5 T_{t-1} \frac{IPC_t}{IPC_{t-1}} + 0.5 T_{t-1} \frac{CPI_t}{CPI_{t-1}}$$

Donde:

T: Tarifa (o cargo de acceso)

IPC: Índice de precios al consumidor publicado por el INEI

CPI: Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América

¹ De conformidad con el literal c) del Artículo 14 del TUO – Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

² Constituye una obligación contractual por parte del Concedente hacia el Concesionario.

³ Cabe precisar que el factor de competencia para la adjudicación de la Concesión fue el menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO).

⁴ El reajuste tarifario entrará en vigencia el 1 de enero de cada año.



II. Hechos de importancia

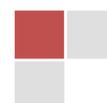
7. En el mes de julio del año 2012 se inició el desarrollo de rutas internacionales, mediante el ingreso a Iquitos de la línea aérea Copa Airlines con vuelos directos a Panamá. Este hecho se debe a la mejora en las condiciones de la infraestructura del terminal de pasajeros del aeropuerto de Iquitos, lo que ha contribuido a la integración de esta región amazónica con varios destinos internacionales a través de la ciudad de Panamá.
8. De otro lado, en el año 2012 se efectuó la cesión de los terrenos necesarios para dar inicio al proyecto de modernización del Aeropuerto de Pisco. De esta manera, las obras de construcción se iniciaron en el mes de setiembre del año.

Ilustración N° 2
VISTA 3D DEL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL DE PISCO



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP)

9. Finalmente, durante el año 2012 se aprobaron los Planes Maestro de los aeropuertos de Chiclayo, Iquitos y Talara.



III. Servicios prestados

10. Los servicios brindados por el Concesionario están relacionados a aquellas actividades provenientes de la explotación de la infraestructura aeroportuaria. Cabe señalar que los servicios de aeronavegación no se encuentran incluidos dentro del grupo de actividades a ser prestadas por parte del Concesionario, siendo estos provistos exclusivamente por CORPAC. Los servicios brindados por el Concesionario pueden clasificarse en servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
11. Los servicios aeroportuarios son aquellos que se prestan habitualmente para el transporte de pasajeros y la carga/descarga de aeronaves. En su mayoría, estos se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso debido a que son actividades o unidades de negocios derivados 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 el Primer Grupo de Aeropuertos, así como sus respectivos proveedores y el tipo de regulación.

Cuadro N° 3 SERVICIOS AEROPORTUARIOS PRESTADOS EN EL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA		
SERVICIO	PROVEEDOR	TIPO DE REGULACIÓN
Utilización del Terminal Aeroportuario	ADP	Regulación tarifaria
Aterrizaje / Despegue ^{1/}	CORPAC y ADP	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	ADP	Regulación tarifaria
Puentes de embarque (mangas) ^{2/}	-	Regulación tarifaria
Atención a la carga	ADP	Regulación tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves ^{3/}	PETROPERÚ	Regulación por acceso
Servicio de rampa	Talma ^{4/}	Regulación por acceso
Alquiler de oficinas operativas, comerciales y <i>counters</i>	ADP	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves ^{5/}	Star Up y Aviación Líder	Regulación por acceso

1/ Los servicios son compartidos entre CORPAC (servicio de aeronavegación - SNAR) y ADP (construcción, equipamiento y mantenimiento de la pista de aterrizaje)

2/ Actualmente este servicio no se brinda en los aeropuertos. De prestarse, OSITRAN definirá la tarifa.

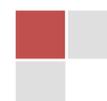
3/ Trujillo, Chiclayo, Pisco, Iquitos, Talara y Tarapoto.

4/ Adicionalmente, existen aerolíneas que se autoproveen el servicio de rampa.

5/ Iquitos y Trujillo.

Fuente: Contrato de Concesión

12. Los servicios no aeroportuarios son aquellos servicios adicionales que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria. Entre los servicios no aeroportuarios prestados en los aeropuertos regionales se tiene: el uso de la playa de estacionamiento de vehículos, el alquiler de locales, servicios 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

13. El Primer Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando en este rubro una importante participación dentro de toda la Red Aeroportuaria Nacional. Así, en el 2012, concentró el 33,8%, 23,5% y 32,5% del total de operaciones, pasajeros y volumen de carga, respectivamente. Asimismo, cabe señalar que el incremento en el tráfico de pasajeros con respecto al 2011 fue mayor en el caso de ADP que en la Red Aeroportuaria Nacional.

Cuadro N° 4 PARTICIPACIÓN DEL TRÁFICO DE AERONAVES, CARGA Y PASAJEROS DE ADP EN LA RED AEROPORTUARIA NACIONAL, 2012						
	OPERACIONES		PASAJEROS*		CARGA	
	Cantidad	Participación	Cantidad	Participación	Toneladas	Participación
Vuelos Nacionales						
ADP	105 043	33,8%	3 432 839	23,5%	21 321	32,5%
Red Aeroportuaria	310 474	100,0%	14 622 197	100,0%	65 590	100,0%
Vuelos Internacionales						
ADP	1 079	1,7%	6 888	0,1%	59	0,0%
Red Aeroportuaria	61 863	100,0%	5 231 438	100,0%	243 388	100,0%

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

IV.2. TRÁFICO DE AERONAVES

14. En el 2012, los doce aeropuertos a cargo del Concesionario atendieron más de 106 miles de movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando un crecimiento de 5,4% con respecto al año anterior. Este resultado ha reforzado la tendencia creciente observada en los últimos años. Cabe resaltar que los aeropuertos en concesión atienden primordialmente vuelos nacionales (más del 99% del total de operaciones), siendo estos los determinantes en el incremento del tráfico.



15. Asimismo, a lo largo del 2012 se observa que los meses de marzo, agosto, junio y octubre atendieron un mayor número de vuelos nacionales. En el caso de los vuelos internacionales, se registró una mayor cantidad de operaciones en los meses de octubre, noviembre y diciembre.

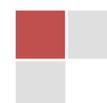


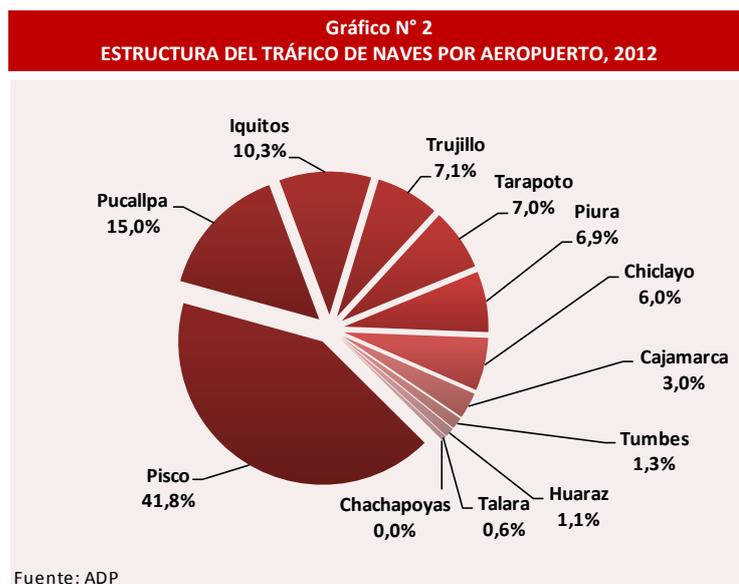
16. Con relación a la contribución de cada aeropuerto al incremento del tráfico de naves, se observa que en los vuelos nacionales el aeropuerto de Cajamarca registró la mayor tasa de crecimiento (17,0%); mientras que en términos absolutos, el aeropuerto de Pisco mostró un mejor desempeño, con un incremento de 5 739 operaciones respecto del año 2011. En tanto, en vuelos internacionales, el aeropuerto de Tumbes registró 100 operaciones adicionales comparado con el 2011, representando un incremento de 90,9%.

Cuadro N° 5 VARIACIÓN ANUAL DE OPERACIONES POR AEROPUERTO SEGÚN TIPO DE VUELO, 2011-2012						
AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2012	2011	Variación	2012	2011	Variación
Cajamarca	3 138	2 683	17,0%	0	6	-100,0%
Chachapoyas	10	118	-91,5%	-	-	
Huaraz	1 131	1 078	4,9%	-	-	
Iquitos	10 713	10 502	2,0%	235	180	30,6%
Pucallpa	15 910	15 333	3,8%	46	45	2,2%
Talara	541	472	14,6%	57	62	-8,1%
Tarapoto	7 402	7 681	-3,6%	1,00	-	
Trujillo	7 420	8 405	-11,7%	128	134	-4,5%
Tumbes	1 174	1 460	-19,6%	210	110	90,9%
Pisco	44 301	38 562	14,9%	83	60	38,3%
Chiclayo	6 211	6 268	-0,9%	140	104	34,6%
Piura	7 092	7 376	-3,9%	179	93	92,5%
TOTAL	105 043	99 938	5,1%	1 079	794	35,9%

Fuente: ADP

17. El aeropuerto de Pisco alcanzó el mayor tráfico total de aeronaves, concentrando el 41,8% del total de operaciones registradas por el Primer Grupo de Aeropuertos. Cabe señalar que los principales usuarios de este aeropuerto son la Fuerza Aérea del Perú, la Escuela de Aviación Civil y la aerolínea turística Aerodiana, entre otros. Asimismo, otros aeropuertos que contribuyeron de manera importante con el tráfico de aeronaves durante el año 2012 fueron los ubicados en Pucallpa, Iquitos, Trujillo y Tarapoto, los cuales en conjunto, concentraron cerca del 40% del total de movimientos.



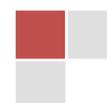


IV.3. TRÁFICO DE PASAJEROS

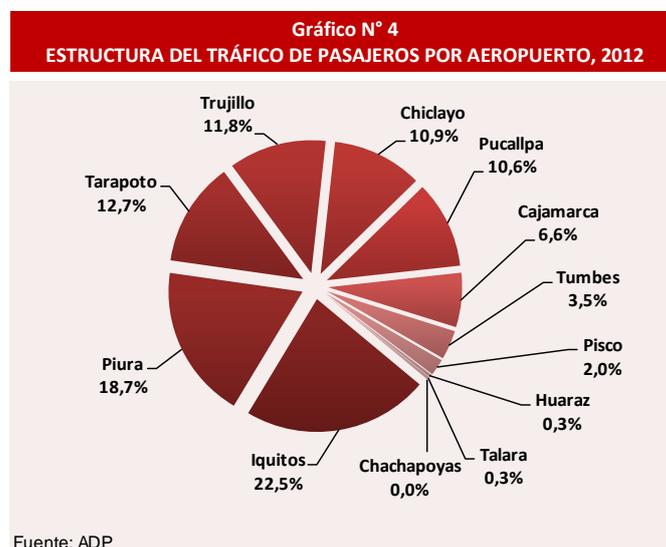
18. Durante el año 2012, el Primer Grupo de Aeropuertos atendió un total de 3,44 millones de pasajeros, lo cual significó un crecimiento de 6,1% respecto del año anterior. Este incremento refuerza la tendencia creciente en el tráfico de pasajeros, especialmente en los vuelos nacionales, los cuales del 2007 al 2011 crecieron a una tasa promedio anual de 23,2%, representando más del 99% del tráfico total. En tanto, el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, pese a haberse casi duplicado con relación al 2011, representa apenas el 0,2% del tráfico total.



19. Asimismo, a lo largo del 2012 se observa un mayor nivel de tráfico nacional en los meses de agosto, octubre y diciembre. Esto se explica en gran medida por las diversas campañas que ha lanzado Promperú para incentivar el turismo interno.
20. A diferencia del tráfico de naves, el de pasajeros se muestra más atomizado entre los aeropuertos. Así, el aeropuerto de Iquitos concentró el 22,5% del tráfico total, seguido por el de Piura, con 18,7%. Le siguen en importancia Tarapoto, Trujillo y Chiclayo, con



participaciones que fluctúan entre 12,7 y 10,9%. En contraste, los aeropuertos de Chachapoyas, Huaraz y Talara registraron los menores niveles de tráfico de pasajeros, cada uno con menos del 1% sobre el tráfico total.

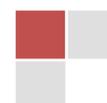


21. En cuanto a la variación del tráfico por aeropuerto, con excepción de los terminales de Chachapoyas, Talara y Tumbes, todos los demás presentaron un mayor número de pasajeros. El aeropuerto que registró la mayor tasa de crecimiento en vuelos nacionales fue el de Huaraz, con un incremento de 62,17% respecto del año previo; mientras que el aeropuerto de Piura alcanzó el mayor crecimiento en términos absolutos (cerca de cien mil pasajeros adicionales), que representó un incremento de 17,77% en el tráfico nacional.

Cuadro N° 6
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE PASAJEROS POR AEROPUERTO SEGÚN TIPO DE VUELO, 2011-2012

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2012	2011	Variación	2012	2011	Variación
Cajamarca	227 423	201 235	13,01%	-	11	-100,00%
Chachapoyas	58	1 669	-96,52%	-	-	-
Huaraz	11 903	7 340	62,17%	-	-	-
Iquitos	768 968	675 513	13,83%	3 632	847	328,81%
Pucallpa	364 994	313 708	16,35%	60	316	-81,01%
Talara	11 776	12 579	-6,38%	93	96	-3,13%
Tarapoto	436 505	374 335	16,61%	-	-	-
Trujillo	404 864	349 911	15,70%	132	248	-46,77%
Tumbes	121 648	132 891	-8,46%	284	93	205,38%
Pisco	69 330	47 314	46,53%	88	80	10,00%
Chiclayo	372 934	317 571	17,43%	2 218	388	471,65%
Piura	642 436	545 518	17,77%	381	228	67,11%
TOTAL	3 432 839	2 979 584	15,2%	6 888	2 307	198,6%

Fuente: ADP

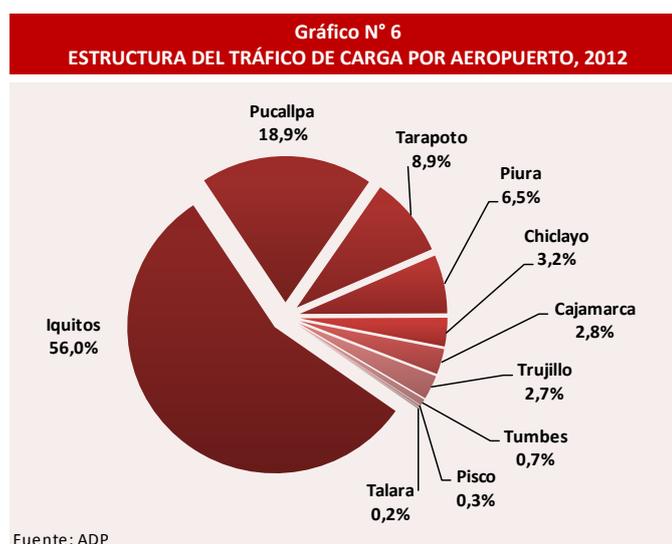


IV.4. TRÁFICO DE CARGA

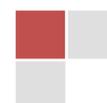
22. Durante el año 2012, ADP movilizó a través de sus doce aeropuertos en operación 21 380 toneladas de carga, volumen 9,8% inferior que el alcanzado el año anterior; siendo el 99,7% de tránsito nacional. Asimismo, los meses con mayor tráfico fueron agosto, setiembre y octubre.



23. El aeropuerto de Iquitos ostentó la mayor participación (56,0%) al movilizar 11 965 toneladas de carga; seguido por el aeropuerto de Pucallpa, que concentró el 18,9% del tráfico total. En tanto, los aeropuertos de Tarapoto y Piura representaron el 8,9% y 6,5%, respectivamente; mientras que los demás aeropuertos contribuyeron cada uno con menos del 4% del volumen total. Asimismo, cabe señalar que no se registró volumen de carga en los aeropuertos de Huaraz y Chachapoyas.



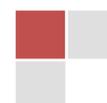
24. En cuanto a la variación anual del tráfico de carga, el aeropuerto de Iquitos registró una caída de 15,53% en el tráfico nacional, equivalente a 2 195 toneladas, mientras que el aeropuerto de Piura movilizó 132 toneladas más que en el 2011, volumen que representa un incremento de 10,54%.



Cuadro N° 7
VARIACIÓN ANUAL DEL TRÁFICO DE CARGA POR AEROPUERTO SEGÚN TIPO DE VUELO, 2011-2012

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2012	2011	Variación	2012	2011	Variación
Cajamarca	601	589	1,93%	-	-	
Chachapoyas	-	-		-	-	
Huaraz	1	3	-81,76%	-	-	
Iquitos	11 940	14 135	-15,53%	25,3	3,0	739,25%
Pucallpa	4 027	4 435	-9,21%	15,0	0,1	24867,88%
Talara	40	23	76,33%	-	-	
Tarapoto	1 896	1 856	2,15%	-	-	
Trujillo	569	609	-6,55%	-	-	
Tumbes	153	117	30,24%	-	-	
Pisco	55	-		-	-	
Chiclayo	656	693	-5,40%	18,5	-	
Piura	1 385	1 253	10,54%	0,0	-	
TOTAL	21 321	23 713	-10,1%	59	3,1	1813,0%

Fuente: ADP



V. Regulación tarifaria

25. De acuerdo a la cláusula 7.7 del Contrato de Concesión, por la prestación de los servicios aeroportuarios o servicios no aeroportuarios por parte del Concesionario, este deberá cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por OSITRAN.
26. De igual manera, la cláusula 7.7 del Contrato de Concesión establece que el Concesionario deberá reajustar las tarifas y cargos de acceso al 1º de enero de cada año, en función del Índice de Precios al Consumidor de Perú (IPC) y el Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos de América (CPI, por sus siglas en inglés). Asimismo, OSITRAN podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y características de la demanda.
27. A continuación se muestran las tarifas máximas correspondientes al año 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° 8 TARIFA POR HORA EXTRA (En USD, no incluye IGV)		
AEROPUERTO	CON PASAJEROS	SIN PASAJEROS
Anta - Huaraz	23,08	23,08
Chachapoyas	46,16	38,08
Cajamarca	57,70	57,70
Talara	75,01	75,01
Tumbes	80,78	75,01
Tarapoto	80,78	75,01
Trujillo	94,63	91,17
Piura	94,63	89,47
Pucallpa	94,63	91,17
Iquitos	126,94	116,55

Fuente: Tarifario 2011 ADP

Cuadro N° 9
TARIFAS MÁXIMAS Y CARGOS DE ACCESO EN EL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA
(En USD, no inc. IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	PRIMEROS 9 AEROPUERTOS ENTREGADOS				3 AEROPUERTOS RESTANTES		
		Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Piura	Chiclayo	Pisco
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA)								
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,13	3,45	3,35	3,35	3,97	3,31	3,23
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	11,48	11,48	11,48	11,48	11,05	11,05	11,05
2. Aterrizaje y Despegue Internacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento)¹								
Hasta 10 TM	Por operación	18,46	13,85	9,23	4,62	17,77	13,33	4,44
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	3,43	2,93	2,45	1,96	3,30	2,82	1,89
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	4,15	3,57	2,97	2,31	4,00	3,43	2,22
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	4,37	3,75	3,13	2,50	4,21	3,61	2,41
Más de 106 TM	Por tonelada	4,48	3,84	3,20	2,56	4,31	3,70	2,47
3. Aterrizaje y Despegue Nacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento)²								
Hasta 10 TM	Por operación	9,23	6,92	4,62	2,31	8,89	6,66	2,22
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,00	1,307 / 1,18	0,99	0,77	1,92	1,07	0,74
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,49	1,15	1,04	0,81	2,40	1,11	0,78
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	2,60	1,20	1,08	0,84	2,50	1,16	0,81
Más de 106 TM	Por tonelada	2,67	1,23	1,11	0,87	2,57	1,19	0,83
4. Estacionamiento Internacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)								
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,462	0,35	0,23	0,12	0,444	0,33	0,11
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	0,086	0,07	0,06	0,05	0,082	0,07	0,05
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	0,104	0,09	0,07	0,06	0,100	0,09	0,06
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	0,109	0,09	0,08	0,06	0,106	0,09	0,06
Más de 106 TM	Por TM/hora o fracción	0,112	0,10	0,08	0,06	0,108	0,09	0,06
5. Estacionamiento Nacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)								
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,231	0,17	0,12	0,06	0,222	0,17	0,06
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	0,050	0,03	0,03	0,02	0,047	0,03	0,02
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	0,063	0,03	0,03	0,02	0,060	0,03	0,02
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	0,064	0,03	0,03	0,02	0,062	0,03	0,02
Más de 106 TM	Por TM/hora o fracción	0,067	0,03	0,03	0,02	0,064	0,03	0,02
6. Otros servicios								
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,01	0,01	0,01	0,012	0,01	0,01	0,01
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Por galón	0,058	0,03 / 0,02 / 0,06	-	0,023	-	0,06	0,02
7. Cargo de acceso por el servicio de rampa								
Hasta 10 TM	Por operación	2,88	2,31	2,31	2,3	2,78	2,22	2,22
Más de 10 hasta 35 TM	Por operación	87,00	10,39	11,54	11,5	12,77	10,00	10,83
Más de 35 hasta 70 TM	Por operación	31,73	19,62	24,23	24,2	30,54	18,88	23,32
Más de 70 hasta 105 TM	Por operación	43,85	28,65	41,54	41,5	42,21	27,77	39,98
Más de 106 TM	Por operación	64,62	46,16	71,55	71,5	62,20	44,43	68,86

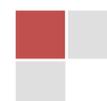
Nota: Tarifas vigentes del 1 de enero al 31 de diciembre de 2012.

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 A/D

Fuente: OSITRAN



VI. Desempeño comercial

VI.1. INGRESOS NO REGULADOS

28. Durante el año 2012, los ingresos no regulados registraron una evolución favorable respecto de los ingresos generados el año anterior, al haberse obtenido un incremento del 31% respecto del 2011. Este crecimiento se explica por el mayor desarrollo alcanzado de los rubros *retail*, publicidad, playa de estacionamiento y alquiler de espacios para operadores y líneas aéreas.
29. Específicamente, en el rubro de *retail* ADP incorporó nuevas condiciones comerciales que permitieron generar un mayor ingreso de locatarios. Empresas como *Zeta Bookstore* abrieron locales comerciales en los en los aeropuertos de Piura, Trujillo, Iquitos y Chiclayo. Con relación al rubro de publicidad, ADP continuó con la implementación de elementos de desarrollo publicitario con la finalidad de ampliar el segmento de anunciantes de marcas medianas. De esta manera, marcas como Coca Cola, El Comercio, BCP y Citibank comenzaron a apostar por el potencial publicitario de los aeropuertos bajo la concesión.
30. Asimismo, la empresa Caral VIP Lounge ha tomado la operación de los salones VIP en los aeropuertos de Chiclayo, Piura, Trujillo, Tarapoto, Iquitos, Pucallpa y Cajamarca. A través de la incorporación de la tarjeta *Priority Pass*, Caral ha estandarizado los servicios y logrado el incremento de los pasajeros.



31. El detalle por rubro de negocios deja entrever el comportamiento en cada categoría de negocio con respecto al año 2011. A continuación, el detalle de cada uno de dichos rubros:

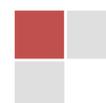


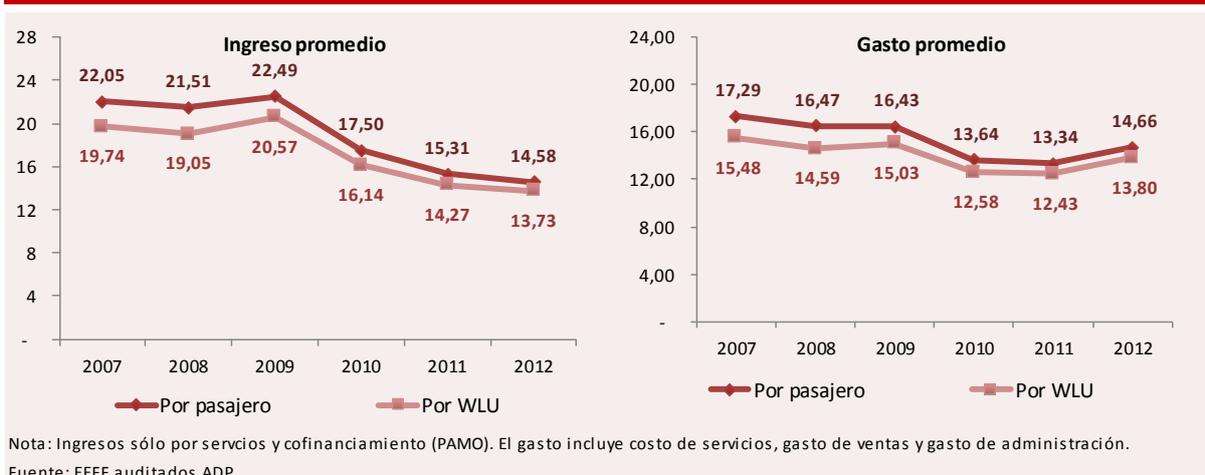
Gráfico N° 8
DETALLE DE LOS RUBROS DE NEGOCIO DENTRO DE LOS INGRESOS NO REGULADOS
 (En USD sin incluir IGV)



VI.2. INDICADORES COMERCIALES

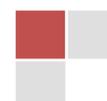
32. Los principales ingresos de ADP provienen de dos fuentes: ingresos por servicios e ingresos por cofinanciamiento. Este último concepto está representado por el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), efectuado por el Concedente.
33. En el 2012, el ingreso promedio por pasajero se redujo por tercer año consecutivo, ubicándose en S/. 14,58. Este descenso se explica por el incremento del tráfico de pasajeros en los aeropuertos administrados por ADP con respecto al año anterior, el cual superó en términos relativos al incremento de los ingresos generados por el Concesionario. De igual forma, los ingresos por WLU⁵ se redujeron en 3,8%, ubicándose en S/. 13,73.

Gráfico N° 9
INDICADORES COMERCIALES DE ADP
 (En nuevos Soles)



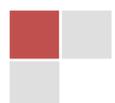
34. Asimismo, el costo promedio por pasajero (sin considerar los gastos financieros) en el año 2012, fue de S/. 14,66, monto 9,9% superior que el registrado el año anterior, mientras que el gasto promedio por WLU se incrementó en 11,0%, al ubicarse en S/. 13,80. Estos resultados

⁵ Work Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).



son atribuibles al fuerte aumento de los costos de servicio y gastos de administración en comparación con el incremento del tráfico de pasajeros y carga.

35. Cabe mencionar que el gasto promedio por pasajero (y por WLU) en el 2012 supera ligeramente al ingreso promedio por pasajero (y por WLU), lo cual indicaría que los ingresos recaudados por el Concesionario no habrían cubierto sus gastos operativos.



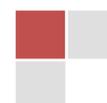
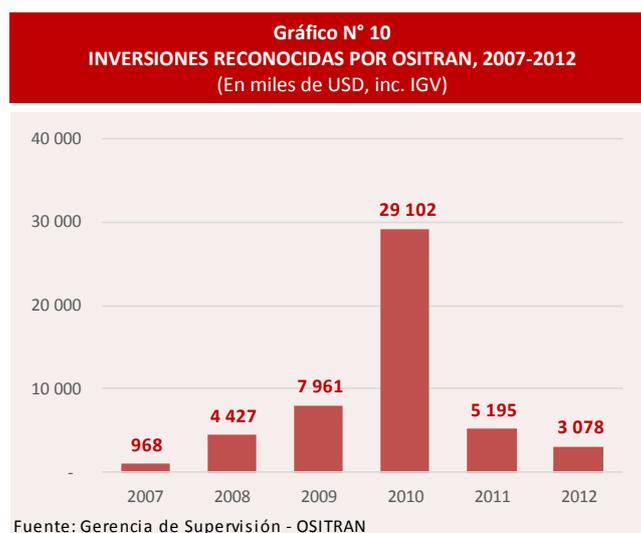
VII. Inversiones

36. En el año 2012, las principales inversiones realizadas por el Concesionario fueron las siguientes:

Cuadro N° 10 OBRAS Y EQUIPAMIENTO, 2012	
DESCRIPCIÓN	AEROPUERTO
Construcción de bloque de servicio y oficinas	Chiclayo, Chachapoyas, Cajamarca, Pucallpa, Anta, Iquitos, Piura, Tarapoto y Tumbes
Ampliación de la estación SEI	Chiclayo
Habilitación de cobertura para zona de pernocte	Chiclayo
Mejora de la iluminación de la plataforma de aviones	Pucallpa y Trujillo
Adquisición de <i>counters</i> para Migraciones, mesas de inspección de Aduanas, ordenadores de filas y mamparas	Iquitos
Construcción de terminal de pasajeros	
Construcción de terminal de carga	
Demolición 1 y construcción de caseta de ingreso provisional	
Reubicación CORPAC – obras civiles	Pisco*
Reubicación CORPAC – equipamiento	
Construcción estación SEI	
Construcción de plataforma aérea y tránsito vehicular	
Construcción de bloque de servicio y oficinas	

(*). Obras iniciadas en el último trimestre de 2012.
 Fuente: Memoria Anual de ADP, 2012

37. 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 el año 2012, OSITRAN reconoció inversiones por un total de USD 3,078 millones, con lo cual la inversión acumulada al 31 de diciembre de dicho año sumó USD 50,73 millones.



Pagos efectuados al Concesionario

38. En el año 2012 se aprobaron pagos por inversiones mediante liquidaciones por un monto de USD 1,019 millones, correspondientes a las obras de rápido impacto y equipamiento mínimo. Asimismo, los pagos aprobados al Concesionario por concepto de mantenimiento correctivo sumaron USD 265,07 miles.

Cuadro N° 11							
RESUMEN DE PAGOS EFECTUADOS AL CONCESIONARIO POR RECONOCIMIENTO DE INVERSIONES, 2007-2012							
DESCRIPCIÓN	PERIODOS						TOTAL
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
1.- Inversiones (Liquidaciones)							
a.- Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo (USD)	968 473	4 426 761	4 079 009	401 346	1 247 206	1 018 968	12 141 763
b.- Inversiones del Periodo Inicial realizado en el Periodo Remanente (en US\$)	-	-	-	-	3 689 602	-	3 689 602
c.- Inversiones del Periodo Inicial realizado en el Periodo Remanente (S/.)	-	-	-	-	720 966	-	720 966
2.- Inversiones Reconocidas - PAO							
a.- Obras de Seguridad, Equipamiento, Remodelación de Terminales y otros (S/.)	-	-	11 240 601	81 807 775	-	-	93 048 375
3.- Mantenimientos Correctivos							
a.- Intervenciones para garantizar la seguridad y Continuidad de las Operaciones (USD)	117 591	902 393	1 015 193	779 340	928 939	265 069	4 008 526

Fuente: Gerencia de Supervisión



VIII. Resultados financieros

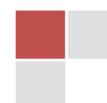
39. Los ingresos percibidos por ADP provienen de la explotación de los aeropuertos, distinguiéndose la prestación de los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios; así como del cofinanciamiento que recibe de parte del Estado Peruano. En el 2012 los ingresos por servicios sumaron S/. 36,2 millones, de los cuales el 74% correspondieron a los servicios aeroportuarios; y los ingresos por cofinanciamiento devengados en el año sumaron cerca de S/. 14 millones, monto 27,6% inferior que el del 2011.

Cuadro N° 12			
VARIACIÓN ANUAL DE LOS INGRESOS POR SERVICIOS Y COFINANCIAMIENTO, 2011-2012			
(En miles de S/.)			
CONCEPTO	2012	2011	VARIACIÓN
Servicios aeroportuarios	26 860	22 876	17,4%
Tarifa Única de Uso Aeroportuario - TUUA	16 815	14 120	19,1%
Aterrizaje y despegue	5 336	4 225	26,3%
Cargos de acceso a instalaciones de rampa y estacionamientos de distribución de combustible	2 100	1 974	6,4%
Servicios en horas extras	1 127	1 029	9,5%
Uso de instalaciones de carga aérea	660	709	-6,9%
Arrendamiento de oficinas y counters	527	524	0,6%
Estacionamiento de aeronaves	233	224	4,0%
Arrendamiento de espacio para antenas	46	39	17,9%
Vuelos de acción cívica y escuelas	16	32	-50,0%
Servicios no aeroportuarios	9 338	7 513	24,3%
Arrendamiento de locales comerciales	6 239	5 020	24,3%
Estacionamiento de vehículos	2 434	2 005	21,4%
Arrendamiento de oficinas y counters	326	225	44,9%
Fotochecks	163	140	16,4%
Servicio de base fija de Operaciones - FBO	176	123	43,1%
Cofinanciamiento (PAMO)	13 954	19 279	-27,6%
TOTAL	50 152	49 668	1,0%

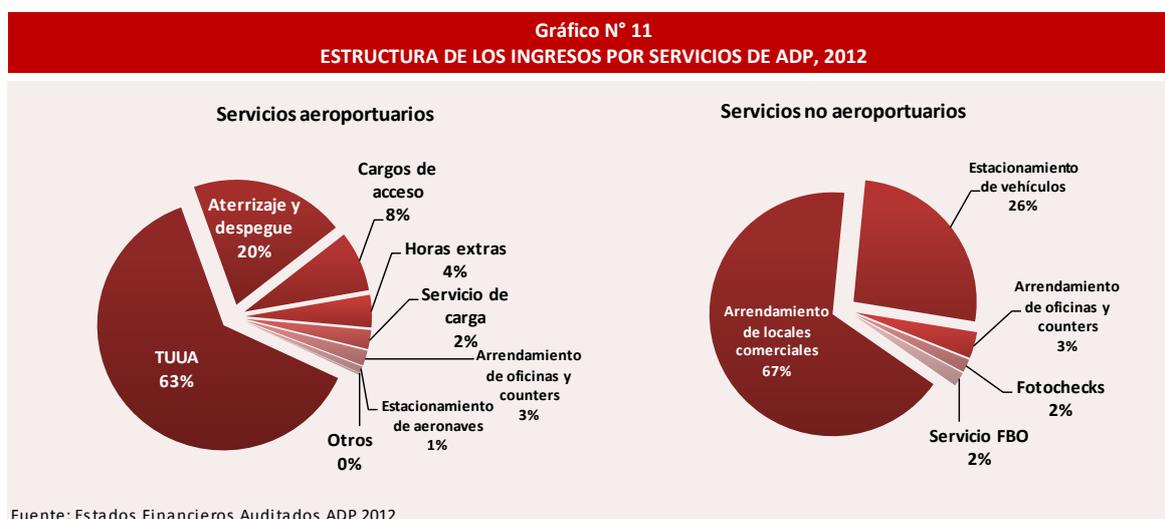
Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2012

40. Los ingresos por servicios aeroportuarios fueron 17,4% mayores que los obtenidos el año anterior. Este resultado estuvo impulsado, principalmente, por el incremento de los ingresos generados por TUUA, producto del mayor tráfico de pasajeros registrado en el 2012 en comparación con el año anterior.
41. Asimismo, los ingresos por servicios no aeroportuarios se incrementaron en 24,3% con relación al 2011. El arrendamiento de locales comerciales⁶ contribuyó de manera importante a la recaudación de ADP, representando el 67% de los ingresos por servicios no aeroportuarios. Dichos ingresos corresponden al alquiler de espacios publicitarios, *stands*, entre otros.
42. El siguiente gráfico muestra la estructura de los ingresos provenientes de la prestación de los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios. Dentro de los primeros, las principales fuentes corresponden a servicios sujetos a regulación tarifaria; siendo el ingreso por uso del terminal aeroportuario (TUUA) el principal componente (63% del total); y los ingresos por aterrizaje y despegue ostentan la segunda mayor participación (20%). Por su parte, los ingresos de los

⁶ Arrendamiento de locales comerciales corresponde al ingreso registrado por alquiler de espacios publicitarios, alquiler de stands, por otorgar acceso a terceros a las instalaciones de rampa y estaciones de distribución de combustible en los aeropuertos.



servicios sujetos a regulación por acceso figuran en el tercer lugar con una participación de 8%.

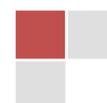


43. En tanto, la mayor fuente de ingresos dentro de los servicios no aeroportuarios es el arrendamiento de locales comerciales, el cual representa el 67% de los ingresos de este rubro; le sigue en importancia el ingreso por estacionamiento de vehículos con una participación de 26%.
44. En cuanto a los resultados del ejercicio, ADP reportó en 2012 una utilidad bruta de S/. 14,14 millones, monto 23,4% inferior al obtenido el año anterior, debido al menor ingreso por cofinanciamiento y los mayores costos de servicios generados por mantenimiento y reparación, tributos, entre otros. Asimismo, debido al mayor nivel de gastos de ventas y administración incurridos en el 2012, se obtuvo una utilidad operativa 71,2% inferior a la registrada el año anterior y una pérdida neta de S/. 172 miles.

Cuadro N° 13
ESTADO DE GANANCIAS Y PÉRDIDAS, 2011-2012
(En miles de S/.)

	2012	2011	VARIACIÓN
Ingresos por servicios	36 198	30 389	19,1%
Ingresos por cofinanciamiento - PAMO	13 954	19 279	-27,6%
Total ingresos	50 152	49 668	1,0%
Costo de servicios	-36 016	-31 219	15,4%
Utilidad bruta	14 136	18 449	-23,4%
Gastos de ventas	-4 043	-3 900	3,7%
Gastos de administración	-10 376	-8 150	27,3%
Otros ingresos	2 629	1 779	47,8%
Otros gastos	0	-20	-100,0%
Utilidad de operación	2 346	8 158	-71,2%
Ingresos financieros	8 981	10 178	-11,8%
Gastos financieros	-8 566	-9 734	-12,0%
Diferencia en cambio, neta	-921	-748	23,1%
Utilidad antes de participación e impuesto a la renta	1 840	7 854	-76,6%
Impuesto a la renta	-2 012	-3 340	-39,8%
Utilidad (pérdida) neta	-172	4 514	-103,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2012



45. Asimismo, al 31 de diciembre del 2012, el saldo en los activos corrientes aumentó 46,2% con respecto al cierre del 2011, debido principalmente al mayor monto por cobrar al MTC (+44,3%), las cuales corresponden en su mayoría a las inversiones reconocidas. En tanto, el activo no corriente se redujo en 8,2% con respecto al año anterior, debido al menor saldo de cuentas por cobrar al MTC. Cabe señalar que las inversiones reconocidas de corto y largo plazo corresponden a los reembolsos por las inversiones PAO.
46. El pasivo corriente se incrementó en 75,8% debido principalmente a las mayores obligaciones financieras; mientras que el pasivo no corriente disminuyó en 10,7%. Cabe señalar que este último corresponde al préstamo otorgado por el BBVA con garantía del Fideicomiso, el cual fue otorgado en diciembre de 2007 con el fin de financiar las inversiones en los aeropuertos del periodo inicial (que concluyó el 11 de diciembre de 2009)⁷. Por su parte, el patrimonio neto se elevó en 23,9%, como resultado del incremento de capital en S/. 2 150 000 con aporte dinerario de Talma Servicios Aeroportuarios S.A.⁸
47. De esta manera, al cierre del 2012 los activos de ADP se encontraban financiados en un 93,2% mediante préstamos de terceros (bancos y/o proveedores) y en un 6,8% mediante capital propio.

Cuadro N° 14
BALANCE GENERAL, AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011 Y 2012
(En miles de S./.)

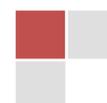
ACTIVO	2012	2011	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2012	2011
Activo corriente	60 847	41 617	Pasivo corriente	46 956	26 716
Efectivo y equivalente de efectivo	939	1 739	Obligaciones financieras	31 899	17 515
Cuentas por cobrar comerciales netas	3 065	1 895	Cuentas por pagar comerciales	10 178	5 267
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	340	102	Cuentas por pagar a partes relacionadas	1 645	841
Cuentas por cobrar al MTC	51 159	35 447	Otras cuentas por pagar	3 234	3 093
Otras cuentas por cobrar	439	416			
Impuestos por recuperar	4 516	1 581	Pasivo no corriente	73 740	82 538
Gastos contratados por anticipado	389	437	Obligaciones financieras	73 740	82 538
Activo no corriente	68 604	74 703	Patrimonio neto	8 754	7 066
Cuentas por cobrar al MTC	61 560	68 126	Capital social	8 600	6 450
Imp. a la renta y participac. De trabaj. diferido	1 202	833	Reserva legal	1 312	1 312
Inmuebles. Equipos y vehículos	4 275	4 756	Resultados acumulados	-1 158	-696
Intangible neto	1 567	988			
TOTAL ACTIVO	129 451	116 320	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	129 450	116 320

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2012

48. Finalmente, el siguiente cuadro muestra los principales indicadores financieros de ADP. Así, se observa que desde el año 2009, el margen operativo viene decreciendo, alcanzando apenas un 5% de margen en el año 2012. De igual manera, el margen neto ha venido cayendo en los últimos dos años, siendo negativo en el 2012 debido a las pérdidas obtenidas, las cuales se han traducido en un rendimiento sobre el patrimonio y sobre los activos también negativos.

⁷ El préstamo devenga intereses a la tasa efectiva anual de 10,37%, se paga trimestralmente y tiene en garantía los flujos futuros por los cobros al MTC por el reembolso de las inversiones (PAO) que el Concesionario ha realizado.

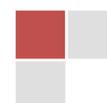
⁸ Acordado el 16 de abril de 2012 en la Junta General de Accionistas.



Cuadro N° 15 RATIOS FINANCIEROS						
RATIOS	2007	2008	2009	2010	2011	2012
De rentabilidad						
Margen operativo	22,0%	23,0%	31,1%	23,9%	16,4%	4,7%
Margen neto	13,0%	11,0%	10,4%	22,0%	8,2%	-0,3%
Rendimiento sobre patrimonio	72,0%	43,0%	40,0%	73,8%	57,8%	-2,0%
Rendimiento sobre activos	17,0%	6,0%	3,4%	7,4%	3,5%	-0,1%
De liquidez						
Razón corriente	1,21	2,48	0,97	1,63	1,56	1,30
De solvencia						
Endeudamiento sobre patrimonio	3,17	6,73	10,74	8,96	15,46	13,79

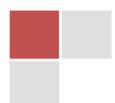
Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2008-2012

49. El ratio de liquidez sufrió una disminución en el año 2012, debido al mayor incremento de los pasivos corrientes en comparación con el aumento de los activos corrientes. Ello reflejaría una menor capacidad de la empresa para hacer frente a sus obligaciones de corto plazo.
50. En cuanto al indicador de solvencia, si bien este se redujo ligeramente con respecto al año anterior debido tanto a la disminución del pasivo de largo plazo como al incremento del patrimonio; mostró un nivel bastante elevado, pues los pasivos representaron 13,79 veces el capital propio.

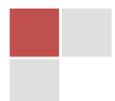


IX. Aporte por regulación y supervisión

51. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, en el 2012 ADP realizó aportes por regulación y supervisión a OSITRAN por la suma de S/. 775 686, representando una disminución de 4,6% con respecto al año anterior.



ANEXOS



ANEXO 1

Esquema de Cofinanciamiento

Manejo de los fondos del cofinanciamiento	Mediante fideicomiso administrado por la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE).
Principal fuente de recursos	Retribución que recibe el Estado Peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Frecuencia de pagos por concepto de PAO y PAMO	Trimestral
Incentivo a la Generación de Ingresos (IGI)	Importe trimestral, que en ningún caso podrá ser menor a cero.
Opciones a elegir por el Concesionario para el pago por obras	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pago por Avance de Obra (PAO): Pagos trimestrales en dólares por inversiones en obras, equipamiento y mantenimiento periódico durante periodo inicial y remanente. Existen dos modalidades de pago del Concedente: i) Certificado de Aceptación de Obra (CAO); o ii) Pagos Diferidos con Fondos del Fideicomiso. 2. Liquidaciones (Liq): Pagos al contado contra la presentación de liquidaciones efectuadas por el Concesionario. Estas modalidades son alternativas y excluyentes entre sí.
PAMO	Pago trimestral requerido por el Concesionario para el mantenimiento (exceptuando mantenimiento periódico) y operación de los aeropuertos. El valor del PAMO dependerá del monto recaudado por el Concesionario de los pagos de los usuarios del aeropuerto. Si el valor del PAMO es menor que los ingresos recaudados (por prestación de servicios regulados y no regulados), el Concedente pagará al Concesionario la diferencia entre los ingresos recaudados y el PAMO fijado en el proceso de licitación (US\$ 9,4 millones anuales). El PAMO se reajusta anualmente de acuerdo a lo estipulado en el Anexo 17 del Contrato de Concesión y está sujeto a revisión quinquenal, cuyo procedimiento, cálculo y aprobación es potestad de OSITRAN.
IGI	Reconocimiento por generación de ingresos regulados por movimientos de pasajeros y carga en exceso a su crecimiento vegetativo. Si los ingresos regulados por movimiento de pasajeros y carga en el trimestre son mayores que los ingresos regulados base ajustado, el Concesionario recibirá un porcentaje del excedente.
Cálculo del Cofinanciamiento trimestral (COF_t)	<p>- Si PAMO mayor que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB),</p> $COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$ <p>- Si PAMO menor o igual que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB),</p> $COF_t = IGI_t - 0.5(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$ <p>donde, RE: Retribución a favor del Estado Peruano trimestral por concepto de ingresos no regulados.</p>

Fuente: Anexo 17 del Contrato de Concesión

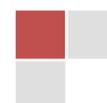


ANEXO 2
Ficha del Contrato de Concesión

CONCESIONARIO: AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (AdP)
PRIMER 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"> • Talara –Piura • Tumbes –Tumbes • Chachapoyas - Amazonas; • Iquitos – Loreto • Tarapoto –San Martín • Pucallpa – Ucayali; • Trujillo – La Libertad; • Anta – Ancash; • Cajamarca –Cajamarca; • Chiclayo- Lambayeque; • Pisco – Ica; • Piura – Piura. 	Cláusula 5.7.1. (p 33-34) Anexo 1. Descripción General de los Aeropuertos del Primer Grupo Cláusula 5.9. (p.35) Adenda 1 Adenda 2 Adenda 4
2	Fecha de suscripción	11 de diciembre de 2006	Circular N°60
3	Plazo de concesión	25 años	Cláusula 4.1 (p.30-31)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 05 de febrero 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Pisco, adiciones al numeral 5.9, modificación e incorporación al numeral 20.1.1, adición al numeral 3.6 al Anexo 11, y modificación del numeral 5 Anexo11. • Adenda 2: 06 de marzo de 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Chiclayo, modificación del numeral 5.12.1. • Adenda 3: 17 de setiembre 2008. Modificación numeral 1.1 “Acreedores Permitidos”, 1.83 “Pago por Obras (PAO)”, 7.7.9 “tarifa de US\$ 1.00”, 7.7.10 “Cobro de tarifa única a INDEC” y 7.7.11 “Responsabilidad de verificación del cobro de tarifas que se hace referencia en los numerales 7.7.9 y 7.7.10”. • Adenda 4: 24 de noviembre 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Piura, modificación de los Anexos 1 (Apéndice 2 y 3); Anexo 2 (Apéndice 1); Anexo 3 (Apéndice 1 y 2); y Anexo 14. • Adenda 5: 23 de diciembre de 2009. Incluye definiciones y procedimiento de pago y aprobación de obras adicionales, agilizar el proceso de aprobación de los planes maestros, entre otros. Se modificó numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del anexo 8; y adicionar numerales 8.24 y 2.6.4 del anexo 17. • Adenda 6: 20 de diciembre de 2010. Incorpora mecanismos para la emisión de CAO y CRPAO. Modifica numerales 1.20, 1.35, 1.55; numeral 2.5 del anexo 17; anexo 18. Adiciona numeral 16.6, 2.5.3 anexo 17 y literales n), o) y p) numeral 3 del anexo 17 y el anexo 9. • Adenda 7: 31 de marzo de 2011. Modificación del segundo párrafo, del acápite ii), del literal b), del numeral 16.5.1. 	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6
5	Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)	Circular N°025 (p. 2)

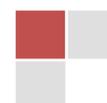


CONCESIONARIO: AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (AdP)

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
6	Capital mínimo	US\$2 millones 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 3.3.1. (p. 27)
7	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 2 millones, que debe ser renovada anualmente por el 25% de los ingresos del año anterior si este monto fuera mayor a los US\$ 2 millones. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 20% del monto total de la obra. ▪ Garantía de Adelanto de Pago por las Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo: carta fianza por el 20% del importe de la factura 	Cláusula 10.2 (p. 67-68)
8	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso. ▪ Garantiza el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil. ▪ Garantiza la no construcción, ni operación de nuevo aeropuerto de uso comercial en un radio de 150 km. ▪ Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos que generen impactos ambientales, el Concedente se encargará de retirarlos. 	Cláusula 10.1 (p.67)
9	Compromiso de inversión	<p>Monto de inversión: aprox. US\$232 millones</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras obligatorias <ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras de rápido impacto (primeros 9 meses) (aprox. US\$ 4 millones) ▪ Obras de seguridad (primeros 18 meses) ▪ Ampliación y remodelación terminal (solo Cajamarca, Piura y Tumbes) (primeros 24 meses) ▪ Obras Plan Maestro Detallado de Desarrollo (Año 2 al año 25) ▪ Obras de Rehabilitación (año 2 al año 25) 	Cláusula 8.2. (p 51-54) Anexo 25. Inversiones Obligatorias Anexo 27. Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías
10	Penalidades	<p>Faltas graves: de US\$100 mil a US\$500 mil</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pérdida del certificado de operación ▪ Reducción participación socio estratégico ▪ Integrar capital inicial en plazo estipulado en contrato ▪ Insolvencia, liquidación, etc. ▪ Cualquier incumplimiento doloso del Concesionario que implique un delito de acción pública ▪ Transferencia de derechos del concesionario ▪ No lograr la Estructuración Financiera ▪ Disposición de bienes afectados a la Concesión ▪ Atraso en ejecución de obras ▪ Otros <p>Faltas No Graves: de US\$ 2 mil a US\$ 30 mil.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Atraso en presentar Plan Maestro: Plan Anual de Inversiones, Programa de Mantenimiento, entre otros (entre US\$ 2 y 4 mil por día) ▪ Incumplimiento en los niveles de servicio de áreas de Check in, TUUA, Salas de Embarque (US\$4 mil por vez) ▪ Otros. 	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p.335-339)
11	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje <ul style="list-style-type: none"> a) De Conciencia: Controversias Técnicas b) De Derecho: Controversias No Técnicas <ul style="list-style-type: none"> - Internacional - CIADI: más de US\$ 5 millones - Nacional: menos de US\$ 5 millones 	Cláusula 16.4. (p. 102) Cláusula 16.5. (p. 103)

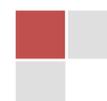


CONCESIONARIO: AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (AdP)

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> • Vencimiento del plazo • Mutuo acuerdo • Incumplimiento del concesionario • Incumplimiento del concedente • Decisión unilateral del concedente • Fuerza mayor o caso fortuito 	Cláusula 15 (p. 91-99)
13	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de los ingresos anuales en 5% o más; • Incremento en los costos y/o gastos anuales en 5% o más; • O el efecto compuesto de las dos anteriores: <p>Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico-financiero.</p>	Cláusula 19 (p.109-110)
14	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la Concesión y las acciones o participaciones que correspondan a la Participación Mínima.	Cláusula 10.4 (p.69-73)
15	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • Seguros para Trabajadores y Empleados: exigidos por ley. • Seguros de Responsabilidad y Propiedad: <ul style="list-style-type: none"> - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño y pérdidas. - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas. - Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos y de la naturaleza. - Seguro de Dishonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	Cláusula 11.2 (p.74-75)
16	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la toma de posesión. La cual ocurrirá en <u>un acto único</u> en la fecha de cierre.	Cláusula 3.3 (p.27-30)
17	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"> • International Standards Organization (ISO) • International Airline Transport Association (IATA) • Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) • Airport Council International (ACI) 	Cláusula 1.39 (p. 11) Cláusula 1.105 (p. 19) Cláusula 7.1.1 (p. 41)
18	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, puentes de abordaje, uso de instalaciones de carga, Atención en Horas Extras. • Cargos de acceso. Almacenamiento y Despacho de Combustible, Uso de Instalaciones para Servicio de Rampa, Alquiler de locales para líneas aéreas y servicios comerciales. 	Cláusula 7.7. (p. 45) Anexo 7 (p 315-321)
19	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • El Concesionario reajustará las tarifas y los cargos de acceso al 1º de enero de cada año en función del IPC nacional y de US. • OSITRAN podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda. 	Cláusula 7.7.7 (p. 46-47) Cláusula 7.7.8 (p.47)

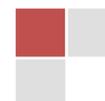


CONCESIONARIO: AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (AdP)

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Fecha de actualización: 27 de junio de 2012

Nº	Tema	Contenido	Ref.
20	Retribución del Estado	<ul style="list-style-type: none"> Corresponde al 15% de los ingresos no regulados del Concesionario menos impuestos y participación de empleados; deducidos de las facturas por cobrar a las Fuerzas Armadas. La retribución puede ser mayor o menor que cero. 	<p>Cláusula 1.104 (p. 19)</p> <p>Anexo 17, numeral 2.4 (p. 369-370)</p>
21	Pago en efectivo	<p>El pago en efectivo se realiza contra la presentación de liquidaciones por parte del concesionario, en los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Obras de rápido impacto y equipamiento mínimo del período inicial. Pago del 30% de las inversiones en el período remanente. Mantenimiento correctivo 	Anexo 17, numeral 2.6 (p. 377-380)
22	PAO	<p>Pago 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> Son pagos por Obras correspondientes a las inversiones en equipamiento y mantenimiento periódico durante el período inicial y remanente. El concedente decide si el PAO será pagado utilizando Certificados de Avance de Obra (CAO) o con pagos diferidos del Fideicomiso. 	<p>Adenda 3</p> <p>Anexo 17, numeral 2.5 (p. 370-371)</p>
23	CAO	<p>Certificado de avance de obra, emitido por el OSITRAN a solicitud del concesionario y que requiere ser certificado por el concedente. Mediante la emisión del CAO, OSITRAN otorga su conformidad respecto un Hito ejecutado por el concesionario y el concedente a través de su certificación, reconoce el monto que deberá cancelar por el avance de las obras del Plan Maestro, Plan de Equipamiento, Programa de Mantenimiento y de las obras de rehabilitación y mejoramiento del lado aire a lo establecido en el anexo 18</p>	<p>Adenda 6</p> <p>Cláusula 1.20 (p.9)</p> <p>Adenda 6</p>
24	Hito	Se considerará como Hito al avance de las obras, conforme a lo establecido en el anexo 18.	<p>Adenda 6</p> <p>Cláusula 1.55 (p.12)</p>
25	CRPAO	<p>Es cada uno de los certificados de reconocimiento de derechos del PAO, a ser emitidos por el concedente, con el motivo de la expedición de cada CAO, que certifica y acredita la obligación directa, general, incondicional e irrevocable del Concedente de pagar el monto establecido en dicho certificado por concepto de PAO, en los plazos establecidos. Cada CRPAO se regirá exclusivamente por los términos y condiciones establecidos en el mismo.</p>	<p>Adenda 6</p> <p>Cláusula 1.36 (p.9)</p> <p>Anexo 18, numeral 8. (p. 393)</p>
26	PAMO	<ul style="list-style-type: none"> Pago por Mantenimiento y Operación = US\$ 9.5 millones anuales Corresponde al pago por actividades de mantenimiento rutinario. Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos. PAMOs marginales: <ul style="list-style-type: none"> Aerop. Piura: US\$675,000 Aerop. Chiclayo: US\$800,000 Aerop. Pisco : US\$1'000,000 	<p>Anexo 17, numeral 2, 5 y 7 (p. 364 y p. 384-385)</p> <p>Circular N° 046 del 3 de abril del 2006.</p>

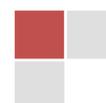


ANEXO 3

RESUMEN DE ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN		
ADENDA	FECHA	OBJETO
Primera	05/02/2008	Establecimiento de condiciones de entrega de aeropuertos adicionales Entrega en operación del Aeropuerto Internacional de Pisco
Segunda	06/03/2008	Entrega en operación del Aeropuerto CAP. FAP José Abelardo Quiñonez, Chiclayo
Tercera	17/09/2008	Viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en el Contrato de Concesión Permitir que el Pago por Obras (PAO) se pueda realizar en Nuevos Soles o Dólares, dependiendo de la moneda utilizada en la estructuración financiera Establecer tarifas especiales para vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica y transporte de delegaciones y regreso al aeropuerto de salida por malas condiciones meteorológicas
Cuarta	24/11/2008	Entrega en operación del Aeropuerto CAP. FAP Guillermo Concha Iberico, Piura
Quinta	23/12/2009	Realizar precisiones sobre el tratamiento de los adicionales de obra y de los mecanismos de liquidación de intangibles
Sexta	20/12/2010	Modificar definiciones de cláusula primera, incorporar mecanismos para la emisión de los CAO y CRPAO. Es decir, modificar los numerales 1.20, 1.36, 1.55; numeral 2.5 del Anexo 17; y Anexo 18; así como adicionar el numeral 16.6, el numeral 2.5.3 al Anexo 17 y los literales n), o) y p) al numeral 3 del Anexo 17, y el Anexo 9 al Contrato de Concesión
Séptima	31/03/2011	Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbre con relevancia jurídica definidas como Controversias No Técnicas, y en consecuencia modificar el segundo párrafo del Acápito ii) del Literal b) del Numeral 16.5.1 de la Cláusula 16.5 del Contrato de Concesión

Fuente: Contrato de Concesión





Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar, San Isidro
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Jesús Pacheco
César Sánchez
Juan Carlos Paz

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación

Renzo Rojas
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De la Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Arlé Quispe

DISEÑO Y EDICIÓN

Arlé Quispe