

2013

**INFORME DE DESEMPEÑO DE LAS
CONCESIONES DEL PRIMER Y SEGUNDO
GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA**



**Gerencia de Regulación y
Estudios Económicos**



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

CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO.....	3
I. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS CONCESIONES.....	6
II. HECHOS DE IMPORTANCIA.....	9
III. SERVICIOS PRESTADOS	10
IV. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO	11
IV.1. MOVIMIENTO AEROPORTUARIO	11
IV.2. TRÁFICO DE PASAJEROS.....	11
IV.3. TRÁFICO DE CARGA	14
IV.4. TRÁFICO DE AERONAVES	15
V. ESQUEMA TARIFARIO	18
VI. DESEMPEÑO COMERCIAL.....	22
VII. INVERSIONES.....	23
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	26
IX. COFINANCIAMIENTO Y TRANSFERENCIA AL SECTOR PÚBLICO	32
ANEXOS:	
ANEXO 1: ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO	34
ANEXO 2: FICHAS DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN	35



Cuadros

Cuadro N° 1: Clasificación de Aeropuertos Concesionados.....	8
Cuadro N° 2: Servicios Aeroportuarios prestados en los Aeropuertos Regionales.....	10
Cuadro N° 3: Movimiento aeroportuario en los Aeropuertos Regionales, 2013.....	11
Cuadro N° 4: Variación anual del tráfico de pasajeros según tipo de vuelo y por aeropuerto.....	13
Cuadro N° 5: Variación anual del tráfico de carga por aeropuerto.....	15
Cuadro N° 6: Variación anual del tráfico de aeronaves por aeropuerto, según tipo de vuelo.....	17
Cuadro N° 7: Tarifas establecidas por el Contrato del Primer Grupo de Aeropuertos, 2013.....	19
Cuadro N° 8: Tarifas establecidas por el Contrato del Segundo Grupo de Aeropuertos, 2011-2013.....	20
Cuadro N° 9: Tarifas por hora extra.....	21
Cuadro N° 10: Obras y equipamiento en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2013.....	24
Cuadro N° 11: Composición de los Ingresos Operativos de ADP, 2012 – 2013.....	26
Cuadro N° 12: Composición de los Ingresos Operativos de AAP, 2012 – 2013.....	27
Cuadro N° 13: Estado de Ganancias y Pérdidas de ADP, 2012 – 2013.....	27
Cuadro N° 14: Estado de Ganancias y Pérdidas de AAP, 2012 – 2013.....	28
Cuadro N° 15: Balance General de ADP, 2012 – 2013.....	29
Cuadro N° 16: Balance General de AAP, 2012 – 2013.....	30
Cuadro N° 17: Ratios financieros de ADP, 2007 – 2013.....	30
Cuadro N° 18: Ratios financieros de AAP, 2011 – 2013.....	31

Gráficos

Gráfico N° 1: Tráfico anual de pasajeros.....	12
Gráfico N° 2: Tráfico mensual de pasajeros.....	12
Gráfico N° 3: Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, 2013.....	13
Gráfico N° 4: Tráfico de carga.....	14
Gráfico N° 5: Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, 2013.....	14
Gráfico N° 6: Tráfico anual de aeronaves, 2007-2013.....	16
Gráfico N° 7: Tráfico mensual de aeronaves, 2013.....	16
Gráfico N° 8: Estructura del tráfico de aeronaves por aeropuerto, 2013.....	17
Gráfico N° 9: Indicadores comerciales de ADP, 2007-2013.....	22
Gráfico N° 10: Indicadores comerciales de AAP, 2011-2013.....	22
Gráfico N° 11: Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2013.....	23
Gráfico N° 12: Aporte por regulación y supervisión.....	32

Ilustraciones

Ilustración N° 1: Ámbito de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.....	6
Ilustración N° 2: Ámbito de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.....	7



INFORME DE DESEMPEÑO 2013



Resumen Ejecutivo

El 11 de diciembre de 2006, el Estado Peruano representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, ADP) suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el Contrato de Concesión), por un periodo de 25 años. La Concesión está conformada por 12 aeropuertos; en la toma de posesión a la firma del contrato, se entregaron 9 aeropuertos, y los 3 restantes fueron entregados posteriormente, de acuerdo a los plazos establecidos en el Contrato de Concesión.

El 5 de enero de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Aeropuertos Andinos del Perú S.A., (en adelante, 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 ambas Concesiones.

	Primer Grupo de Aeropuertos	Segundo Grupo de Aeropuertos
Concesionario	Aeropuertos del Perú S.A.	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	GBH Investments S.A.: 69,23% Talma Servicios Aeroportuarios S.A.: 30,77%	Andino Investment Holding S.A.C.: 50% Corporación América S.A.: 50%
Tipo de Concesión	Cofinanciamiento bajo modalidad de Ingreso Mínimo Garantizado	Asociación Público-Privada Cofinanciada
Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)	Menor pago por cofinanciamiento
PAMO requerido	-	USD 3,72 millones*
Inversión comprometida	USD 108,17 millones (inc. IGV)**	USD 79,25 millones (inc. IGV)**
Inversión acumulada al 2013	USD 63,84 millones (inc. IGV)	USD 28,94 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de diciembre de 2006	5 de enero de 2011
Vigencia de la Concesión	25 años	25 años
Número de Adendas	7	2

(*) No incluye Aeropuerto de Andahuaylas.

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

(***) Monto referido en el Plan de Ejecución de Obras (PEO) vigente, aprobado mediante Oficio N° 4566-2013-GS-OSITRAN.

Los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna fueron entregados a AAP 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 que CORPAC le haya transferido dicho aeropuerto, encontrándose debidamente saneado¹; vencido

¹ Numeral 5.8.2 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda N° 1, suscrita el 4 de enero de 2013.



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.

Los compromisos de inversión en el Primer Grupo de Aeropuertos comprenden tres tipos de obras:

- i) Obras Obligatorias:
 - Obras de Rápido Impacto (primeros 9 meses)
 - Obras de seguridad (primeros 18 meses)
 - Ampliación y remodelación terminal (solo Cajamarca, Piura y Tumbes, primeros 24 meses)
- ii) Obras Plan Maestro Detallado de Desarrollo (año 2 al año 25)
- iii) Obras de Rehabilitación (año 2 al año 25)

De igual modo, los compromisos de inversión en el Segundo Grupo de Aeropuertos comprenden tres tipos de obras:

- i) Obras Obligatorias:
 - 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).
- ii) Obras del periodo remanente: Plan Maestro de Desarrollo, del Plan de Equipamiento, y del Programa de rehabilitación y mejoramiento del lado aire.
- iii) Obras nuevas y adicionales de obra.

El movimiento aeroportuario tanto en el Primer como en el Segundo Grupo de Aeropuertos se concentra casi exclusivamente en vuelos nacionales. Así, en 2013, el total de pasajeros movilizados en vuelos domésticos dentro de la Red Aeroportuaria Nacional fue de 16,46 millones, de los cuales el 13,9% volaron a través del Primer Grupo de Aeropuertos y el 22%, a través del Segundo Grupo. Asimismo, la carga movilizada por ADP representó el 32% del volumen total movilizado por la Red Aeroportuaria en vuelos nacionales, mientras que la carga movilizada por AAP significó el 9,4%. Igualmente, en el 2013 se registraron 294 770 movimientos de aeronaves, de los cuales el 31,4% se produjeron en los aeropuertos operados por ADP y el 8,9%, en los aeropuertos administrados por AAP.

Con relación a la estructura del tráfico por aeropuerto, el terminal de Arequipa tuvo una mayor contribución en el Segundo Grupo de Aeropuertos, al reunir el 56% del tráfico de pasajeros, 44% del tráfico de carga y 55% del tráfico de aeronaves. Por su parte, en el Primer Grupo de Aeropuertos, el aeropuerto de Iquitos alcanzó la mayor importancia relativa en el tráfico de pasajeros (23%) y carga (61%), mientras que el aeropuerto de Pisco fue el más representativo dentro del tráfico de naves (33%).

En el 2013, ADP obtuvo ingresos operativos por S/. 57,7 millones, mientras que los ingresos operativos de AAP durante el mismo año alcanzaron los S/. 23 millones. En ambas concesiones, los servicios aeroportuarios o regulados fueron la principal fuente de recaudación; particularmente, la Tarifa Única por Uso de Aeropuertos (TUUA), la cual representó el 35,8% del total de ingresos de



ADP y el 46,2% de los ingresos de AAP. Asimismo, cabe resaltar la importancia relativa de los servicios no aeroportuarios o no regulados, siendo los de mayor contribución los ingresos por arrendamiento de locales comerciales.

Con respecto al desempeño financiero de ADP, ha habido una mejora notable en los ratios de rentabilidad; en particular, los márgenes operativos y netos no solo se han recuperado respecto del retroceso mostrado el año anterior, sino que en el 2013 fueron superiores a los registrados en 2011. En contraste, los ratios de liquidez y de solvencia mantuvieron su tendencia decreciente, debido a los fuertes incrementos de los pasivos corriente y no corriente.

En cuanto a los ratios financieros obtenidos por AAP, se observa un deterioro en la rentabilidad de la empresa, como consecuencia de la pérdida neta por más de S/. 3 millones obtenida en el 2013. Asimismo, los ratios de liquidez revelan una disminución en la capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones en el corto plazo con los activos corrientes que posee. De otro lado, la estructura de capital (pasivo sobre patrimonio) muestra que las deudas contraídas por el Concesionario equivalen a casi siete veces su patrimonio neto.

Finalmente, desde el inicio de operaciones de AAP hasta el 31 de diciembre de 2013, sus ingresos regulados excedieron el PAMO; por lo que, en el año 2013 el Concesionario hizo entrega de S/. 3,2 millones al Estado Peruano por este concepto. Asimismo, AAP realizó aportes por regulación y supervisión al OSITRAN por la suma de S/. 422 miles; mientras que el aporte de ADP por estos conceptos fue de S/. 824 miles.



INFORME DE DESEMPEÑO 2013

PRIMER Y SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



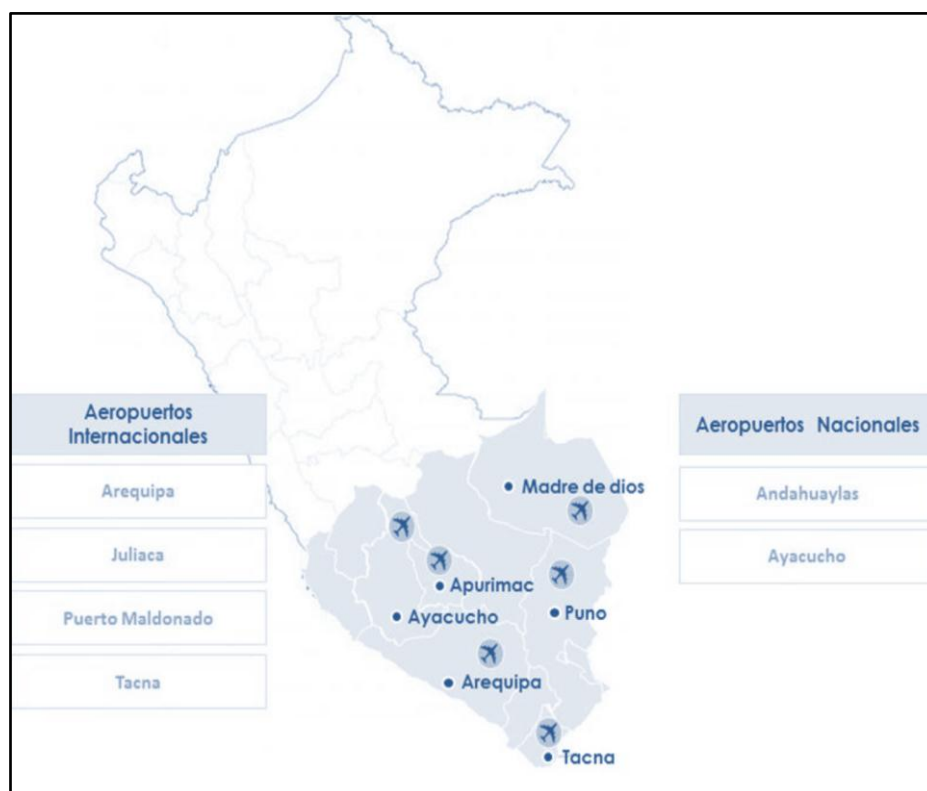
I. Principales características de las Concesiones

1. El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, en representación del Estado Peruano, y la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, ADP) celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.
2. De igual modo, el 5 de enero de 2011, el Estado Peruano (representado por el MTC) suscribió con la Sociedad Concesionaria Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, AAP) el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú.
3. El objeto de ambas concesiones es el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación de la infraestructura, por un plazo de 25 años. El Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia está conformado por 12 aeropuertos, ubicados en las provincias norte y centro del Perú. En la toma de posesión, a la firma del contrato, se entregaron 9 aeropuertos; y, los tres aeropuertos restantes fueron entregados de acuerdo al plazo establecido en el Contrato de Concesión, mediante la suscripción de tres adendas. Por su parte, el Segundo Grupo de Aeropuertos está conformado por 6 aeropuertos ubicados en las provincias del Sur del Perú.

Ilustración N° 1: Ámbito de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia



Ilustración N° 2: Ámbito de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia



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

4. Cabe señalar que el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar a AAP el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años contados a partir de que CORPAC le haya transferido dicho aeropuerto². 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.
5. La modalidad bajo la cual se otorgó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es cofinanciamiento del Estado³, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado⁴. Mediante este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales a ADP, por los siguientes conceptos: Pago por Obras (PAO), Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)⁵ 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.
6. De igual modo, 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)⁶. El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente informe.

² Numeral 5.8.2 del Contrato de Concesión, modificado por la Adenda N° 1, suscrita el 4 de enero de 2013.

³ De conformidad con el literal c) del Artículo 14 del TUO – Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

⁴ Constituye una obligación contractual por parte del Concedente hacia el Concesionario.

⁵ Cabe precisar que el factor de competencia para la adjudicación de la Concesión fue el menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO).

⁶ Cabe señalar que, el factor de competencia para la adjudicación del Segundo Grupo de Aeropuertos fue el menor pago por cofinanciamiento.



7. Con respecto a las inversiones a realizar, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 108,17 millones⁷ para el Primer Grupo de Aeropuertos y uno de USD 79,25 millones⁸ para el Segundo Grupo de Aeropuertos. Ambos montos se encuentran distribuidos 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 de cada 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.
8. De otro lado, las tarifas a ser cobradas por ambos Concesionarios se encuentran señaladas en el Anexo 7 de cada Contrato de Concesión. En el caso del Segundo Grupo de Aeropuertos, las Tarifas establecidas en el contrato 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.
9. Al respecto, cabe señalar que tanto el Primer como el Segundo Grupo de Aeropuertos se encuentran divididos en categorías de aeropuertos en función al tráfico de pasajeros registrado en el último año, por lo que para el año 2013 los aeropuertos estuvieron ordenados como se muestra en el Cuadro N° 1.

Cuadro N° 1 Clasificación de Aeropuertos Concesionados				
CONCESIÓN	GRUPO I (> 500 mil)	GRUPO II (250 - 500 mil)	GRUPO III (100 - 250 mil)	GRUPO IV (< 100 mil)
Primer Grupo de Aeropuertos	Iquitos	Pucallpa	Cajamarca	Talara
	Piura	Trujillo	Tumbes	Anta - Huaraz
	Tarapoto	Chiclayo		Chachapoyas
				Pisco
Segundo Grupo de Aeropuertos	Arequipa	Juliaca	Puerto	Ayaucho
		Tacna	Maldonado	

Fuente: Contrato de Concesión y tarifario de ADP y AAP.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

10. En ambas concesiones, las Tarifas deberán ser actualizadas anualmente por IPC (Índice de Precios al Consumidor del Perú) y CPI (Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos); en el caso del Primer Grupo de Aeropuertos, a partir del segundo año de concesión; y, en el del Segundo Grupo, a partir del quinto año de iniciada la concesión.
11. 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.

⁷ Incluye el Proyecto de Modernización del Aeropuerto de Pisco (USD 54,628 millones).

⁸ Monto referido en el Plan de Ejecución de Obras (PEO) vigente, aprobado mediante Oficio N° 4566-2013-GS-OSITRAN de fecha 21 de octubre de 2013.



II. Hechos de importancia

12. Durante el 2013, en el Primer Grupo de Aeropuertos se llevaron a cabo las siguientes actividades de Mantenimiento Preventivo Periódico (MPP):
 - Mantenimiento Periódico de los pavimentos del lado aire del aeropuerto de Chiclayo.
 - Mantenimiento Periódico de los pavimentos del lado aire del aeropuerto de Piura.
 - Mantenimiento Periódico de los pavimentos del lado aire del aeropuerto de Pucallpa.
 - Mantenimiento Periódico sellado de fisuras, grietas en los pavimentos del lado aire del aeropuerto de Cajamarca.
 - Mantenimiento Periódico – tratamiento de juntas sellado de fisuras y grietas en los pavimentos del lado aire del aeropuerto de Iquitos.
 - Mantenimiento Periódico de los pavimentos del lado aire del aeropuerto de Chachapoyas.
 - Mantenimiento Periódico de los pavimentos del lado aire del aeropuerto de Tumbes.
 - Mantenimiento Periódico de los pavimentos del lado aire del aeropuerto de Talara.
 - Mantenimiento Periódico de los pavimentos del lado aire del aeropuerto de Tarapoto.
13. En cuanto al desarrollo comercial, en el año 2013 ADP logró alcanzar un crecimiento de 23% respecto del 2012 en la generación de ingresos no regulados. Este crecimiento se explica por el mayor desarrollo alcanzado en los rubros de *retail*, salones VIP, playa de estacionamiento y alquiler de espacios para hangar y almacenes.
14. Con respecto al Segundo Grupo de Aeropuertos, durante el 2013 se llevó adelante el proceso de certificación de los Puentes de Embarque PLB del Aeropuerto Internacional “Rodríguez Ballón” de Arequipa, como servicio especializado aeroportuario. El día 27 de diciembre, la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) le otorgó a AAP el Certificado N° 124.
15. En los meses de octubre a diciembre, se han realizado 881 operaciones en las mangas instaladas en el aeropuerto de Arequipa, lo cual representa el 50% del total de operaciones. El promedio de permanencia de una aeronave conectada a la manga es de 52 minutos.



III. Servicios prestados

16. 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 (usuarios intermedios). Estas actividades pueden clasificarse en dos categorías: servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
17. 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 Cuadro N° 2 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 Servicios Aeroportuarios prestados en los Aeropuertos Regionales	
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
Atención a la carga	Regulación tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves	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 solo se brinda en el aeropuerto de Arequipa.
 Fuente: Contrato de Concesión
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

18. 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

19. El Segundo Grupo de Aeropuertos, administrado por AAP, muestra una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional, concentrando en el 2013 el 8,9%, 13,9% y 9,4% del número total de operaciones, tráfico de pasajeros y volumen de carga, respectivamente, en los vuelos nacionales de la Red Aeroportuaria. En contraste, el Primer Grupo de Aeropuertos ostenta un mayor movimiento aeroportuario, registrando cerca de la tercera parte del número total de operaciones en la Red Aeroportuaria Nacional; así como 22% y 32% del tráfico total de pasajeros y carga, respectivamente.
20. En los vuelos internacionales, las participaciones de ambas concesiones han sido casi nulas en el 2013, manteniendo similar comportamiento con lo visto el año anterior.

Cuadro N° 3 Movimiento aeroportuario en los Aeropuertos Regionales, 2013						
	OPERACIONES		PASAJEROS*		CARGA	
	Cantidad	Participación	Cantidad	Participación	Toneladas	Participación
Vuelos Nacionales						
AAP	26 275	8,9%	2 294 562	13,9%	6 009	9,4%
ADP	92 660	31,4%	3 624 851	22,0%	20 388	32,0%
Red Aeroportuaria	294 770	100,0%	16 458 186	100,0%	63 623	100,0%
Vuelos Internacionales						
AAP	309	0,5%	8 734	0,2%	0	0,0%
ADP	1 109	1,8%	14 195	0,2%	44	0,0%
Red Aeroportuaria	63 270	100,0%	5 790 813	100,0%	261 925	100,0%

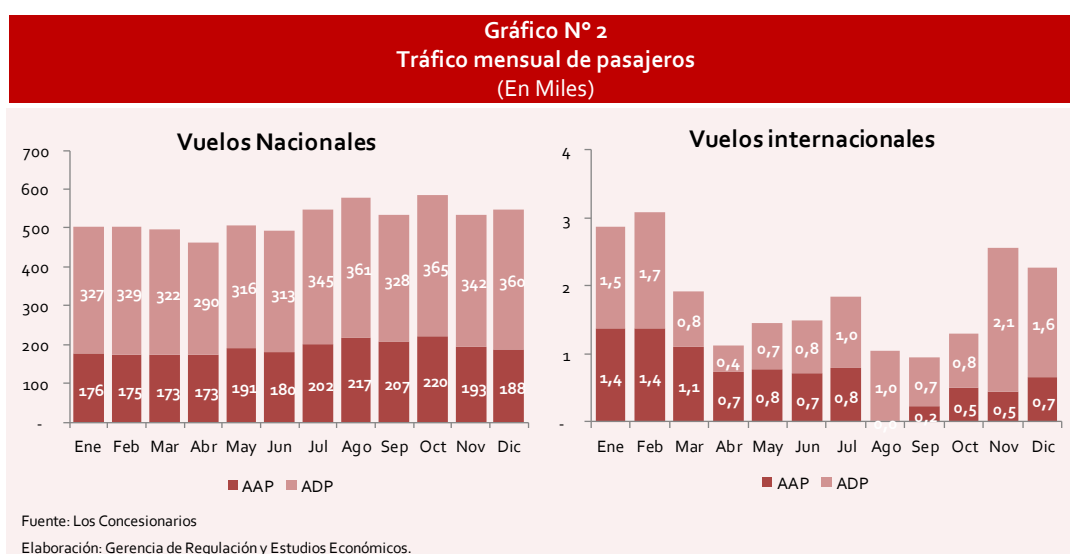
(*) No incluye pasajeros en tránsito
 Fuente: AAP, ADP, CORPAC y Lima Airport Partners (LAP).
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

IV.2. TRÁFICO DE PASAJEROS

21. En 2013, el Segundo Grupo de Aeropuertos, concesionado a AAP, atendió un total de 2,3 millones de pasajeros, mostrando un crecimiento de 11,1% con respecto al año anterior; en tanto, el Primer Grupo de Aeropuertos atendió a más de 4 millones de pasajeros, lo que significó un incremento de 16,6% respecto del 2012. En ambos casos, el crecimiento fue impulsado por el flujo de pasajeros en vuelos nacionales, el cual representó más del 99% del tráfico total.



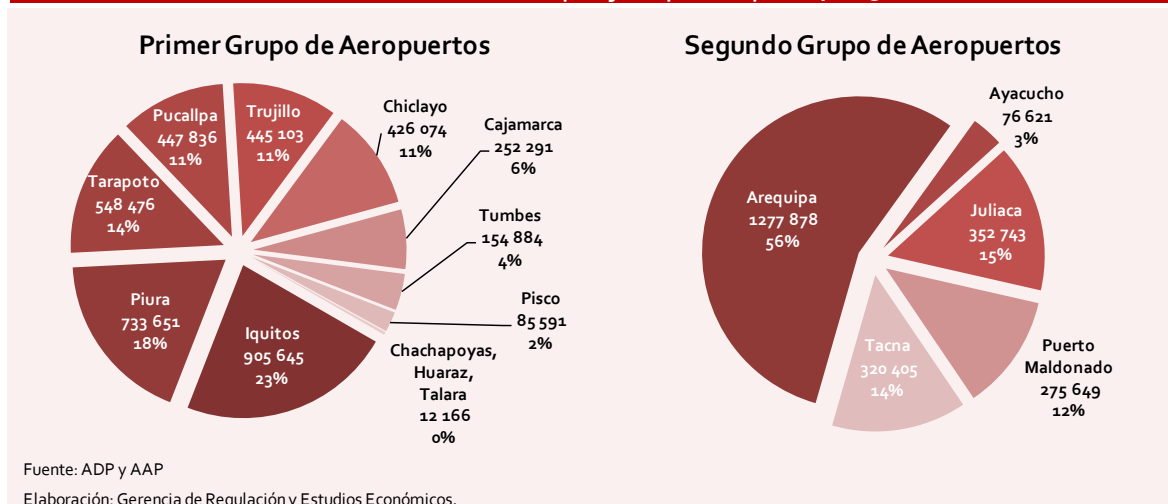
22. Con relación a la estacionalidad, se observa el mismo comportamiento en ambos Grupos de Aeropuertos. Los mayores niveles de tráfico en vuelos nacionales se produjo en los meses de agosto y octubre. En tanto, en vuelos internacionales, se observa mayores niveles de tráfico en los meses de verano.



23. En cuanto a la distribución del tráfico por aeropuerto, el Primer Grupo, operado por ADP, muestra estar más balanceado, pues el aeropuerto con mayor tráfico que es el de Iquitos concentra el 23% del total de pasajeros. En contraste, el Segundo Grupo, operado por AAP, presenta un mayor nivel de concentración con más del 50% de los pasajeros en un solo aeropuerto, el de Arequipa; este aeropuerto, además, atiende a casi la totalidad de los pasajeros en vuelos internacionales.



Gráfico N° 3
Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, 2013



24. Como puede observarse en el Cuadro N° 4, el tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos mostró una mejor evolución, con un crecimiento anual de 16,5% en vuelos nacionales y de 91,8% en vuelos internacionales. Por su parte, el Segundo Grupo de Aeropuertos registró un crecimiento de 11,4% en vuelos nacionales, mientras que en vuelos internacionales, el tráfico se redujo en 34,4%; solo el aeropuerto de Juliaca ostentó un incremento de 11,8% con respecto al tráfico registrado en 2012.

Cuadro N° 4
Variación anual del tráfico de pasajeros según tipo de vuelo y por aeropuerto

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2012	2013	Variación	2012	2013	Variación
Primer Grupo de Aeropuertos						
Cajamarca	227 423	252 291	10,9%	-	-	-
Chachapoyas	58	387	567,2%	-	-	-
Huaraz	11 903	11 335	-4,8%	-	-	-
Iquitos	768 968	897 146	16,7%	3 632	8 499	134,0%
Pucallpa	364 994	447 826	22,7%	60	10	-83,3%
Talara	11 776	421	-96,4%	93	23	-75,3%
Tarapoto	436 505	548 476	25,7%	-	-	-
Trujillo	404 864	443 334	9,5%	132	1 769	1240,2%
Tumbes	121 648	152 649	25,5%	284	2 235	687,0%
Pisco	69 330	85 456	23,3%	88	135	53,4%
Chiclayo	372 934	425 985	14,2%	2 218	89	-96,0%
Piura	642 436	733 203	14,1%	381	448	17,6%
Total	3 432 839	3 998 509	16,5%	6 888	13 208	91,8%
Segundo Grupo de Aeropuertos						
Arequipa	1 134 207	1 269 213	11,9%	13 023	8 665	-33,5%
Ayacucho	70 280	76 621	9,0%	-	-	-
Juliaca	326 045	352 686	8,2%	51	57	11,8%
Puerto Maldonado	244 394	275 647	12,8%	18	2	-88,9%
Tacna	285 407	320 395	12,3%	217	10	-95,4%
Total	2 060 333	2 294 562	11,4%	13 309	8 734	-34,4%

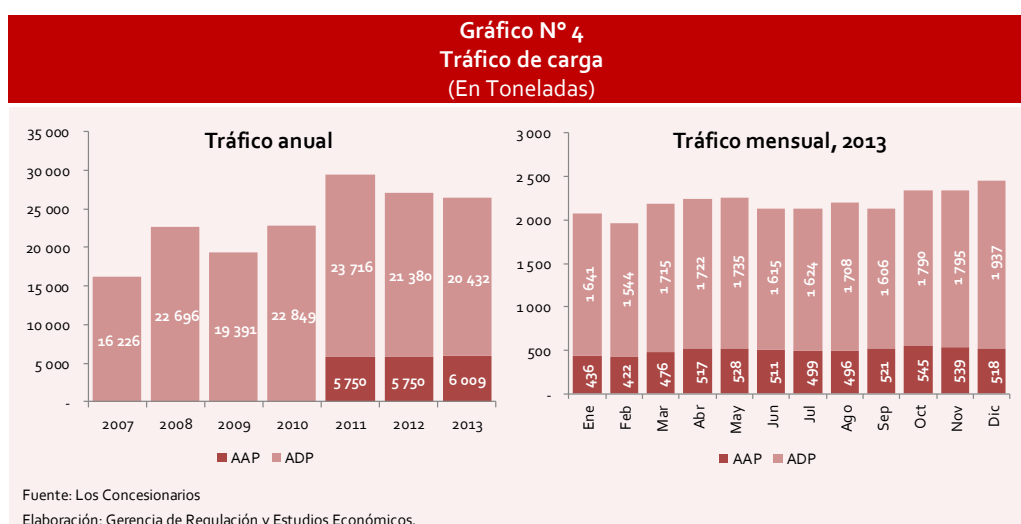
Fuente: ADP y AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

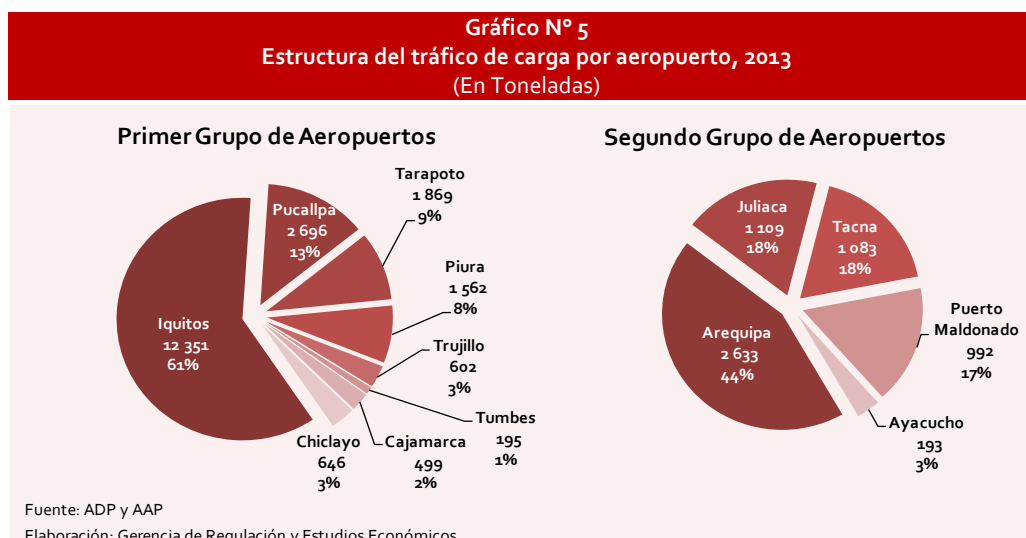


IV.3. TRÁFICO DE CARGA

25. Durante el 2013 el volumen de carga movilizada en los aeropuertos administrados por AAP estuvo alrededor de las 6 009 toneladas, siendo casi en su totalidad de vuelos nacionales. Dicho volumen representó un incremento de 4,5% con respecto al año anterior. El mes con mayor tránsito de carga fue octubre, con 545 toneladas, seguido por el mes de noviembre (539 toneladas).
26. En el caso del Primer Grupo de Aeropuertos, si bien los niveles de carga movilizada son considerablemente mayores que los registrados por AAP, el tráfico ha venido decreciendo en los últimos años. Así, en el 2013, los aeropuertos operados por ADP atendieron un total de 20 432 toneladas de carga, volumen 4,4% menor que el del año anterior. El mes con mayor actividad fue diciembre, con 1 937 toneladas movilizadas.



27. Dentro del Primer Grupo de Aeropuertos, el volumen de carga movilizada durante el 2013 se concentró fuertemente en el aeropuerto de Iquitos (61% del total), mientras que el 39% restante se distribuyó entre 7 aeropuertos, siendo Pucallpa el de mayor actividad (13%). En el caso del Segundo Grupo, el aeropuerto de Arequipa concentró un mayor volumen de carga (44% del total), seguido por los aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.



28. En cuanto a la variación anual del tráfico, dentro del Primer Grupo de Aeropuertos, el aeropuerto de Tumbes presentó el mayor incremento porcentual (27,7%), seguido por el de Piura (12,7%). De igual forma, en el Segundo Grupo, el aeropuerto que presentó el mayor incremento porcentual en el tráfico de carga fue el de Tacna con una tasa de crecimiento de 14,7%, seguido por el aeropuerto de Arequipa (10,1%); en tanto, los aeropuertos de Ayacucho y Puerto Maldonado presentaron retrocesos en sus volúmenes de carga con respecto al año anterior.

Cuadro N° 5			
Variación anual del tráfico de carga por aeropuerto			
(En Toneladas)			
AEROPUERTO	2012	2013	VARIACIÓN
Primer Grupo de Aeropuertos			
Cajamarca	601	499	-17,0%
Huaraz	1	0	-100,0%
Iquitos	11 965	12 351	3,2%
Pucallpa	4 042	2 696	-33,3%
Talara	40	12	-69,6%
Tarapoto	1 896	1 869	-1,4%
Trujillo	569	602	5,8%
Tumbes	153	195	27,7%
Pisco	55	0	-100,0%
Chiclayo	674	646	-4,1%
Piura	1 385	1 562	12,7%
Total	21 380	20 432	-4,4%
Segundo Grupo de Aeropuertos			
Arequipa	2 391	2 633	10,1%
Ayacucho	258	193	-25,2%
Juliaca	1 088	1 109	1,9%
Puerto Maldonado	1 069	992	-7,2%
Tacna	944	1 083	14,7%
Total	5 750	6 009	4,5%

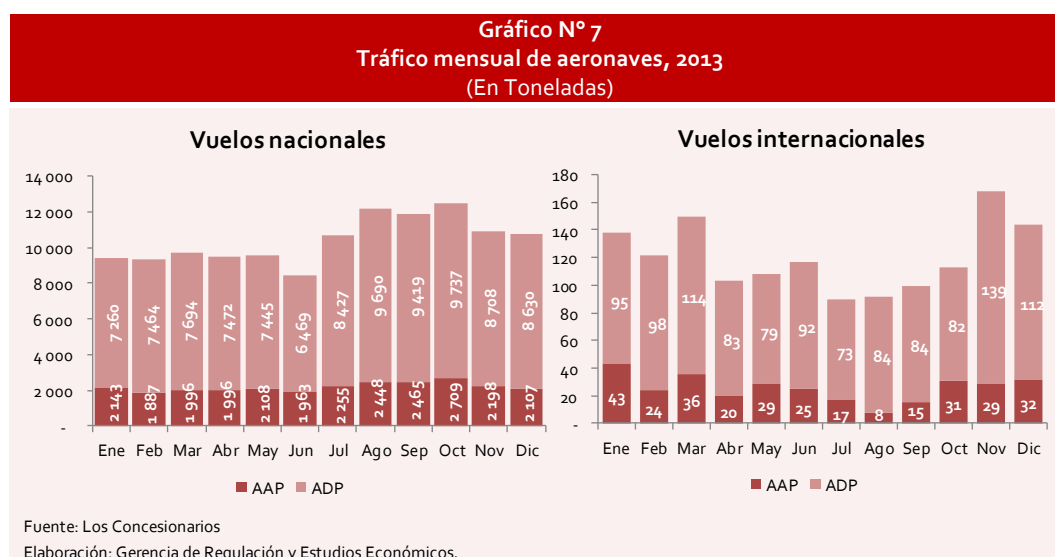
Fuente: ADP y AAP
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

IV.4. TRÁFICO DE AERONAVES

29. En 2013, AAP registró un total de 26 584 movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue, lo cual significó una disminución de 4,5% con respecto al año anterior. De estos, los movimientos nacionales representaron el 98,8%. En contraste, los aeropuertos del Primer Grupo en conjunto atendieron 98 415 operaciones en vuelos nacionales y 1 135 operaciones en vuelos internacionales, tal como se puede apreciar en el Gráfico N° 6.

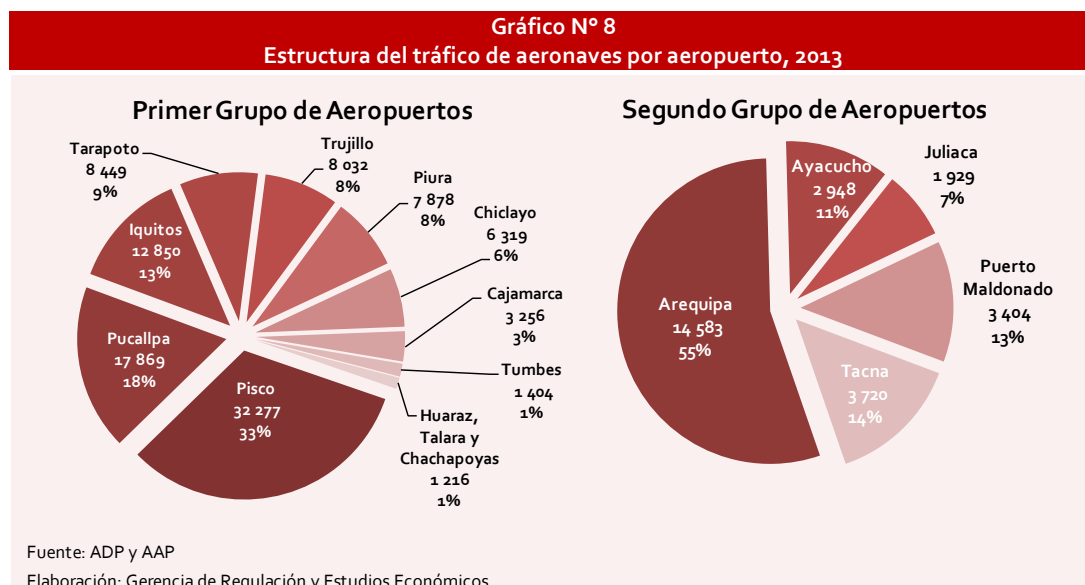


30. Los meses con mayor movimiento de naves en vuelos nacionales fueron agosto, setiembre y octubre, tanto en el Primer como en el Segundo Grupo de Aeropuertos. En tanto, en vuelos internacionales, hubo diferencias; en el Primer Grupo fueron enero, marzo y diciembre; mientras que en el Segundo Grupo fueron marzo, noviembre y diciembre (ver Gráfico N° 7).



31. En cuanto a la distribución del tráfico de naves por aeropuerto, dentro del Primer Grupo el más representativo es el aeropuerto de Pisco con 33% del total de movimientos (aterrizaje/despegue); le sigue en importancia Pucallpa con 18%. En tanto, dentro del Segundo Grupo de Aeropuertos, el terminal de Arequipa concentró más de la mitad del tráfico de naves (55%), seguido por los terminales de Tacna y Puerto Maldonado, con participaciones de 14% y 13% del tráfico total. Cabe señalar que, el aeropuerto de Ayacucho registró el 11% del total de movimientos de naves, aun cuando su representatividad en el tráfico de pasajeros y de carga es de solo 3%; ello denota la menor capacidad de las naves que operan en este recinto aeroportuario, en comparación con los demás terminales.





32. Con respecto a la variación anual del tráfico, en 2013 el Primer Grupo de Aeropuertos registró una reducción de 6,3% en los vuelos nacionales y un incremento de 5,2% en vuelos internacionales. Por su parte, dentro del Segundo Grupo, el número de operaciones en vuelos internacionales disminuyó en todos los aeropuertos, generando una reducción total de 16,9% con relación al año anterior; en tanto, en vuelos nacionales, solo los aeropuertos de Arequipa y Tacna mostraron incrementos de 4,1% y 11,4%, respectivamente, mientras que los terminales de Ayacucho, Juliaca y Puerto Maldonado presentaron un menor movimiento de naves, tal como se puede apreciar en el Cuadro N° 6.

Cuadro N° 6
Variación anual del tráfico de aeronaves por aeropuerto, según tipo de vuelo

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2012	2013	Variación	2012	2013	Variación
Primer Grupo de Aeropuertos						
Cajamarca	3 138	3 256	3,8%	0	0	-
Chachapoyas	10	64	540,0%	0	0	-
Huaraz	1 131	956	-15,5%	0	0	-
Iquitos	10 713	12 475	16,4%	235	375	59,6%
Pucallpa	15 910	17 848	12,2%	46	21	-54,3%
Talara	541	178	-67,1%	57	18	-68,4%
Tarapoto	7 402	8 447	14,1%	1	2	100,0%
Trujillo	7 420	7 836	5,6%	128	196	53,1%
Tumbes	1 174	1 218	3,7%	210	186	-11,4%
Pisco	44 301	32 229	-27,2%	83	48	-42,2%
Chiclayo	6 211	6 231	0,3%	140	88	-37,1%
Piura	7 092	7 677	8,2%	179	201	12,3%
Total	105 043	98 415	-6,3%	1 079	1 135	5,2%
Segundo Grupo de Aeropuertos						
Arequipa	13 761	14 319	4,1%	294	264	-10,2%
Ayacucho	3 368	2 948	-12,5%	0	0	-
Juliaca	4 011	1 926	-52,0%	7	3	-57,1%
Puerto Maldonado	3 504	3 401	-2,9%	8	3	-62,5%
Tacna	3 303	3 681	11,4%	63	39	-38,1%
Total	27 947	26 275	-6,0%	372	309	-16,9%

Fuente: ADP y AAP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



V. Esquema tarifario

33. Conforme a la Cláusula 7.7 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos y a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo, ambos Concesionarios deberán cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de los respectivos contratos o aquellas que sean establecidas por OSITRAN, de conformidad con el Reglamento de Tarifas - RETA.
34. En el caso del Segundo Grupo de Aeropuertos, dichas tarifas 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 (Aeropuertos del Perú – ADP) en las respectivas categorías de aeropuertos.
35. A partir del segundo año de la concesión, en el caso del Primer Grupo, y del quinto año de iniciada la concesión, en el caso del Segundo Grupo, el Concesionario deberá actualizar anualmente las tarifas por IPC (Índice de Precios al Consumidor del Perú) y CPI (Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos), de acuerdo a las siguientes fórmulas:

Primer Grupo de Aeropuertos	Segundo Grupo de Aeropuertos
$T_t = 0,5 T_{t-1} \frac{IPC_t}{IPC_{t-1}} + 0,5 T_{t-1} \frac{CPI_t}{CPI_{t-1}}$	$T_t = 0,5 T_{t-1} \frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}} + 0,5 T_{t-1} \frac{CPI_{t-1}}{CPI_{t-2}}$
Donde:	Donde:
<p>t : Periodo de doce meses</p> <p>T_t : Tarifa al inicio del año calendario t.</p> <p>T_{t-1} : Tarifa al inicio del año calendario $t-1$.</p> <p>IPC_t : Índice de Precios al Consumidor publicado por el INEI durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el periodo t.</p> <p>IPC_{t-1} : Índice de Precios al Consumidor publicado por el INEI durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el periodo $t-1$.</p> <p>CPI_t : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el periodo t.</p> <p>CPI_{t-1} : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el periodo $t-1$.</p>	<p>t : Año Calendario en el que regirá el ajuste.</p> <p>T_t : Tarifa al inicio del Año Calendario t.</p> <p>T_{t-1} : Tarifa al inicio del Año Calendario $t-1$.</p> <p>IPC_{t-1} : Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI durante el último Año Calendario al momento del cálculo en el periodo $t-1$.</p> <p>IPC_{t-2} : Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI durante el último Año Calendario al momento del cálculo en el periodo $t-2$.</p> <p>CPI_{t-1} : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics) durante el último Año Calendario al momento del cálculo durante el periodo $t-1$.</p> <p>CPI_{t-2} : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics) durante el último Año Calendario al momento del cálculo durante el periodo $t-2$.</p>

36. 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.
37. A continuación se muestran las tarifas máximas vigentes durante el año 2013. 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 Cuadro N° 7.

Cuadro N° 7									
Tarifas establecidas por el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, 2013									
(En USD, no incluye 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	4,23 / 3,53	3,53	3,43	3,43	4,06	3,39	3,31	
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	11,75	11,75	11,75	11,75	11,31	11,31	11,31	
2. Aterrizaje y Despegue Internacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) ¹									
Hasta 10 TM	Por operación	18,87	14,15	9,44	4,72	18,16	13,62	4,54	
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	3,50	3,00	2,50	2,01	3,37	2,88	1,93	
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	4,25	3,64	3,03	2,36	4,09	3,51	2,27	
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	4,47	3,83	3,20	2,56	4,30	3,69	2,46	
Más de 106 TM	Por tonelada	4,58	3,93	3,27	2,62	4,41	3,78	2,52	
3. Aterrizaje y Despegue Nacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) ²									
Hasta 10 TM	Por operación	9,44	7,08	4,72	2,36	9,08	6,81	2,27	
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,04	1,13	1,01	0,79	1,96	1,09	0,76	
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,55	1,18	1,06	0,83	2,45	1,14	0,79	
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	2,65	1,23	1,11	0,86	2,55	1,18	0,83	
Más de 106 TM	Por tonelada	2,72	1,26	1,13	0,88	2,62	1,21	0,85	
4. Estacionamiento Internacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)									
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,472	0,35	0,24	0,12	0,454	0,34	0,114	
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o	0,087	0,08	0,06	0,05	0,084	0,07	0,049	
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o	0,106	0,09	0,08	0,06	0,103	0,09	0,057	
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o	0,112	0,10	0,08	0,06	0,108	0,09	0,061	
Más de 106 TM	Por TM/hora o	0,114	0,10	0,08	0,07	0,110	0,09	0,064	
5. Estacionamiento Nacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)									
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,236	0,18	0,12	0,06	0,227	0,17	0,057	
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o	0,051	0,03	0,03	0,02	0,049	0,03	0,019	
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o	0,064	0,03	0,03	0,02	0,061	0,03	0,020	
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o	0,066	0,03	0,03	0,02	0,064	0,03	0,020	
Más de 106 TM	Por TM/hora o	0,069	0,03	0,03	0,02	0,066	0,03	0,021	
6. Otros servicios									
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Por galón	0,059	0,04	-	0,02	-	0,06	0,02	
7. Cargo de acceso por el servicio de rampa									
Hasta 10 TM	Por operación	2,95	2,36	2,36	2,36	2,84	2,27	2,27	
Más de 10 hasta 35 TM	Por operación	88,92	10,62	11,79	11,79	13,06	10,22	11,35	
Más de 35 hasta 70 TM	Por operación	32,44	20,05	24,77	24,77	31,22	19,30	23,84	
Más de 70 hasta 105 TM	Por operación	44,82	29,49	42,46	42,46	43,14	28,38	40,87	
Más de 106 TM	Por operación	66,05	47,18	73,13	73,13	63,57	45,41	70,39	

Nota: Tarifas vigentes del 1 de enero al 31 de diciembre de 2013.

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
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



Cuadro N° 8
Tarifas establecidas por el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos, 2011-2013
(En USD, no incluye IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV
Tarifa Única de Uso Aeroportuario					
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10,00	10,00	10,00	10,00
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3,60	3,00	2,92	2,92
Aterrizaje / Despegue Internacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) ¹					
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
Aterrizaje / Despegue Nacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento) ²					
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
Estacionamiento - Vuelo Internacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)					
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
Estacionamiento - Vuelo Nacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)					
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
Uso de instalaciones de carga aérea	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					
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.					



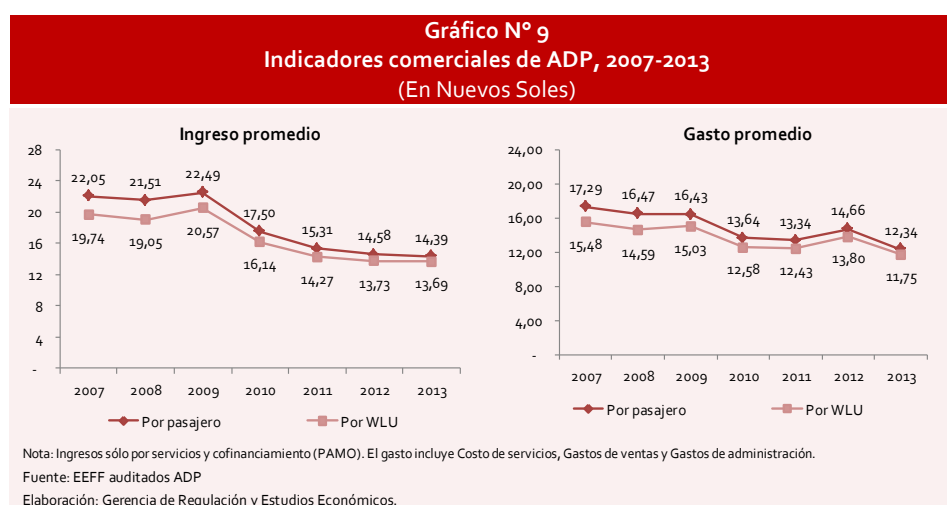
Cuadro N° 9
Tarifas por hora extra
 (En USD, no incluye IGV)

AEROPUERTO	CON PASAJEROS	SIN PASAJEROS
Primer Grupo de Aeropuertos		
Anta - Huaraz	22,41	18,46
Chachapoyas	35,39	28,85
Cajamarca	58,98	57,70
Talara	58,98	57,70
Tumbes	82,57	75,01
Tarapoto	82,57	75,01
Trujillo	96,72	91,17
Piura	96,72	91,17
Pucallpa	96,72	91,17
Iquitos	129,75	116,55
Segundo Grupo de Aeropuertos		
Arequipa	118,76	109,04
Ayacucho	53,98	53,98
Juliaca	85,21	82,09
Puerto Maldonado	85,21	82,09
Tacna	85,21	82,09
Fuente: ADP y AAP		
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.		

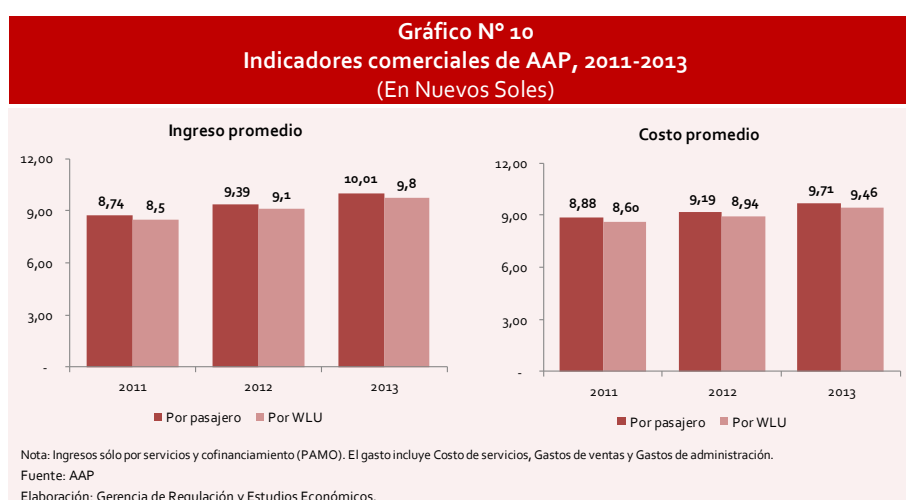


VI. Desempeño comercial

38. A partir de la información proporcionada por ADP, se puede observar que el ingreso promedio por pasajero y por WLU⁹ ha seguido un comportamiento decreciente en los últimos años; siendo que en el 2013, ambos indicadores se redujeron en 1,3% y 0,3%, respectivamente, en comparación al año anterior. Similar comportamiento se observa en los gastos promedio por persona y por WLU, los cuales presentaron en el mismo año reducciones de 15,8% y 14,9%, respectivamente. Al respecto, cabe mencionar que estas fuertes disminuciones estuvieron explicadas por los significativos aumentos del nivel de tráfico de pasajeros y carga, y por la disminución en el gasto.



39. Por otro lado, en 2013, el ingreso promedio por persona y por WLU de AAP presentaron incrementos de 6,7% y 6,9%, respectivamente, en comparación al año anterior. Similar comportamiento se observa en los gastos promedio por persona y por WLU, los cuales tuvieron incrementos de 5,6% y 5,8%, respectivamente. Cabe mencionar que dichos incrementos estuvieron explicados, principalmente, por los significativos aumentos de los ingresos y costos por la prestación de los servicios, los cuales sobrepasaron los incrementos en el tráfico de pasajeros y carga (ver Cuadro N° 10).

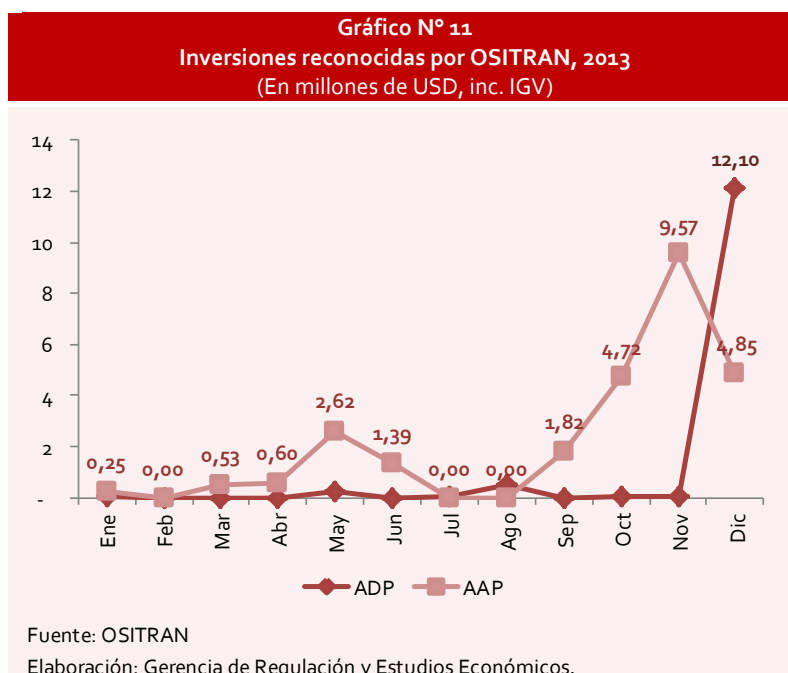


⁹ Work Load Unit (WLU) es una medida de producto comúnmente usada en la industria aérea, la cual es definida como un pasajero ó 0,1 toneladas de carga.



VII. Inversiones

40. Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas como tales por el Regulador, para lo cual se realiza la verificación de que la inversión esté de acuerdo con lo ofrecido en la propuesta técnica del Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. En 2013, OSITRAN reconoció inversiones a ADP por un total de USD 13,11 millones (incluido IGV), que equivale al 12,1% de la inversión comprometida. Por su parte, a AAP le fueron reconocidas inversiones por un monto total de USD 26,35 millones (incluido IGV), que representa el 46,7% de la inversión comprometida.



41. En el caso del Primer Grupo de Aeropuertos, el 2013 fue un año de inversiones moderadas, culminando las obras civiles y adquisiciones derivados del Periodo Inicial. Asimismo, se continuó con la ejecución de obras civiles y adquisición de equipamiento para el proyecto de modernización del aeropuerto de Pisco. De esta manera, las principales inversiones realizadas fueron las que se presentan en el Cuadro N° 10.



Cuadro N° 10 Obras y equipamiento en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2013	
Concepto	Aeropuerto
Construcción de bloque de servicio y oficinas	Talara
Mejora de la iluminación de la plataforma de aviones	Iquitos
Mejora de la iluminación de la playa de estacionamiento y vías de acceso	
Construcción de terminal de pasajeros*	Pisco
Construcción de terminal de carga*	
Demoliciones Primera Etapa y construcción de caseta de ingreso provisional	
Demoliciones Segunda Etapa	
Reubicación CORPAC - obras civiles	
Reubicación CORPAC - equipamiento	
Construcción estación SEI	
Plataforma aérea y tránsito vehicular	
Construcción de bloque de servicio y oficinas	
Sistema de utilización en 10KV	
Construcción de cerco perimetral	
Construcción de vía perimetral	
Plan de manejo ambiental*	
Sistema de radio enlace y antena VHF	
Adquisición de conductor de balizaje 8AWG	
Adquisición de transformador de 200KVA	
Adquisición de transformador de 40KVA	
Adquisición de amoladora	
Adquisición de binocular	
Adquisición de cañón de estruendos	
Adquisición de compresora portátil	
Adquisición de equipo analizador de calidad de energía	
Adquisición de filmadora	
Adquisición de grupo electrógeno	
Adquisición detector de metal portátil	
Adquisición de motobomba	
Adquisición de sirena ahuyentadora	
Adquisición de torres de iluminación	
Adquisición de moto lineal	
Adquisición de contenedores de basura	Tumbes, Talara, Trujillo, Cajamarca, Anta, Chachapoyas, Iquitos, Tarapoto y Pucallpa
Adquisición de microbuses	Tumbes y Cajamarca
Adquisición de puertas de emergencia	Iquitos, Tarapoto y Pucallpa
* En ejecución.	
Fuente: Memoria Anual ADP, 2013	
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.	

42. En cuanto a las obras ejecutadas en el Segundo Grupo de Aeropuertos, se realizaron las siguientes:

A. Obras Obligatorias

- Cercos y vías perimetrales
- Remodelación y ampliación de terminales
- Rehabilitación de pavimentos de pistas
- Otras obras de seguridad
- Equipamiento



B. Obras Nuevas

- Sistema de embarque y desembarque de pasajeros en el terminal de Arequipa (mangas)

C. Mantenimientos Correctivos

- Parchado de la pista de aterrizaje con asfalto en caliente en el terminal de Juliaca
- Parchado con mezcla asfáltica en caliente en la pista de aterrizaje – segunda intervención en el terminal de Arequipa

D. Obras Comerciales – Otras – Facilidades al usuario

- Nuevos locales comerciales en el terminal de Arequipa
- Equipamiento – AVSEC en el terminal de Arequipa
- Recubrimiento y pintura de torre de control en el terminal de Arequipa
- Construcción de sala de llegadas provisional en el terminal de Arequipa



VIII. Resultados financieros

43. En el año 2013, ADP obtuvo ingresos operativos por S/. 57,7 millones, que representó un incremento de 15,1% con respecto al año anterior. Los ingresos más importantes procedieron de las prestaciones de los servicios aeroportuarios (58,1% del total de ingresos), los cuales se incrementaron en 25,0% con respecto al 2012; dentro de este tipo de servicios destacan los ingresos por la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) que fue la principal fuente de recaudación (61,6% de los ingresos aeroportuarios y 35,8% del total de ingresos).
44. Los servicios no aeroportuarios han cobrado mayor importancia como fuente de ingresos, toda vez que han pasado de representar el 18,6% de los ingresos totales en 2012 a 20,9% en el 2013. En tanto, debido a la reducción de 13,4% del PAMO, su contribución dentro de los ingresos totales ha caído de 27,8% en 2012 a 20,9% en 2013 (ver Cuadro N° 11).

Cuadro N° 11			
Composición de los Ingresos Operativos de ADP, 2012 – 2013			
(En miles de Nuevos Soles)			
CONCEPTO	2013	2012	VARIACIÓN
Servicios aeroportuarios	33 567	26 860	25,0%
Tarifa Única de Uso Aeroportuario - TUUA	20 677	16 815	23,0%
Aterrizaje y despegue	7 280	5 336	36,4%
Cargos de acceso a instalaciones de rampa y estacionamientos de distribución de combustible	2 678	2 100	27,5%
Servicios en horas extras	1 285	1 127	14,0%
Uso de instalaciones de carga aérea	653	660	-1,1%
Arrendamiento de oficinas y counters	640	527	21,4%
Estacionamiento de aeronaves	296	233	27,0%
Arrendamiento de espacio para antenas	46	46	0,0%
Vuelos de acción cívica y escuelas	12	16	-25,0%
Servicios no aeroportuarios	12 071	9 338	29,3%
Arrendamiento de locales comerciales	8 429	6 239	35,1%
Estacionamiento de vehículos	2 828	2 434	16,2%
Arrendamiento de oficinas y counters	450	326	38,0%
Fotochecks	186	163	14,1%
Servicio de base fija de Operaciones - FBO	178	176	1,1%
Cofinanciamiento (PAMO)	12 090	13 954	-13,4%
TOTAL	57 728	50 152	15,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2013
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

45. En el año 2013, AAP obtuvo ingresos operativos por S/. 23 millones, que representó un incremento de 18,5%, con respecto al año anterior. Los ingresos más importantes procedieron de las prestaciones de los servicios regulados (72,4% del total de ingresos) y tuvo un incremento de 23,7% con respecto al 2012. Dentro de este tipo de servicios destacan los ingresos por la Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA) que fue la principal fuente de recaudación (63,7% de los ingresos regulados y 46,2% del total de ingresos), le sigue en importancia la tarifa por aterrizaje y despegue (23,3% de los ingresos regulados y 16,9% del total).
46. Los ingresos por servicios no regulados se incrementaron en 11,3% respecto del año anterior; siendo los de mayor contribución los ingresos por arrendamiento de locales comerciales, que se incrementaron en 20,8% y los ingresos por espacios publicitarios, que se elevaron en 40,9%; ambos contribuyeron con más del 20% de los ingresos no regulados en el año 2013.



Cuadro N° 12			
Composición de los Ingresos Operativos de AAP, 2012 – 2013			
(En miles de Nuevos Soles)			
CONCEPTO	2013	2012	Var. %
Servicios regulados	16 705	13 506	23,7
T.U.U.A	10 645	8 894	19,7
Acceso de aterrizaje y despegue	3 889	2 866	35,7
Alquileres regulados	511	488	4,7
Acceso a rampa - operador	917	618	48,4
Atención de aeronaves fuera de horario regular	293	254	15,4
Acceso para abastecimiento de combustible a aeronaves	249	227	9,7
Servicio de carga	162	150	8,0
Estacionamiento de aeronaves	39	9	333,3
Servicios no regulados	6 360	5 715	11,3
Arrendamiento de locales comerciales	1 729	1 431	20,8
Estacionamiento vehicular	1 209	1 643	-26,4
Espacios para almacenes, antenas y otros	1 145	1 122	2,0
Espacios publicitarios	1 396	991	40,9
Ingresos vehículos portavalores	178	199	-10,6
Fotochecks	70	72	-2,8
Reembolsos de los servicios básicos	633	257	146,3
Otros Ingresos	0	243	-100,0
TOTAL	23 065	19 464	18,5

Fuente: Estados Financieros Auditados AAP 2012-2013
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

47. Con relación al Estado de Ganancias y Pérdidas, ADP reportó en 2013 una utilidad bruta de S/. 29 millones, monto 73,9% mayor que el obtenido el año anterior. Si bien los gastos de administración se incrementaron de manera considerable, el Concesionario reportó una utilidad operativa casi cuatro veces mayor que la presentada en 2012. De esta manera, obtuvo una utilidad neta de S/. 7,46 millones al final del 2013, tal como se muestra en el Cuadro N° 13.

Cuadro N° 13			
Estado de Ganancias y Pérdidas de ADP, 2012 – 2013			
(En miles de Nuevos Soles)			
	2013	2012	VARIACIÓN
Ingresos por servicios	45 638	36 198	26,1%
Ingresos por cofinanciamiento - PAMO	12 090	13 954	-13,4%
Total ingresos	57 728	50 152	15,1%
Costo de servicios	-28 557	-33 379	-14,4%
Utilidad bruta	29 171	16 773	73,9%
Gastos de ventas	-3 848	-4 043	-4,8%
Gastos de administración	-17 118	-13 013	31,5%
Otros ingresos	3 865	2 629	47,0%
Otros gastos	-701	0	
Utilidad de operación	11 369	2 346	384,6%
Ingresos financieros	8 929	8 981	-0,6%
Gastos financieros	-9 953	-8 566	16,2%
Diferencia en cambio, neta	886	-921	-196,2%
Utilidad antes de participación e impuesto a la renta	11 231	1 840	510,4%
Impuesto a la renta	-3 771	-2 012	87,4%
Utilidad (pérdida) neta	7 460	-172	-4437,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2013
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.



48. Por su parte, AAP reportó en 2013 una utilidad bruta de S/. 7,6 millones, monto 20% mayor al obtenido el año anterior. Si bien los gastos de ventas se incrementaron de manera considerable, el Concesionario reportó una utilidad operativa 75,7% mayor que la presentada en 2012. No obstante, los mayores gastos financieros originaron una pérdida neta de S/. 3 millones al final del 2013 (ver Cuadro N° 14).

Cuadro N° 14			
Estado de Ganancias y Pérdidas de AAP, 2012 – 2013			
(En miles de Nuevos Soles)			
	2013	2012	Var. %
Ingresos por la prestación de servicios	23 065	19 464	18,5
Costo de la prestación de servicios	-15 453	-13 120	17,8
Utilidad (pérdida) bruta	7 612	6 344	20,0
Gastos de administración	-5 557	-5 550	0,1
Gastos de ventas	-1 349	-393	243,3
Otros ingresos	9	6	50,0
Utilidad (pérdida) de operación	715	407	75,7
Ingresos financieros	0	386	-100,0
Gastos financieros	-3 486	-450	674,7
Diferencia en cambio, neta	-1 338	9	-14 966,7
Utilidad (pérdida) antes de impuesto a la renta	-4 109	352	-1 267,3
Impuesto a la renta	1 070	-272	-493,4
Utilidad (pérdida) del año	-3 039	80	-3 898,8
Otros resultados integrales	-	-	
Resultados integrales del año	-3 039	80	-3 898,8

Fuente: Estados Financieros Auditados AAP 2012 - 2013
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

49. De otro lado, al 31 de diciembre de 2013, el Activo Corriente de ADP fue 48% mayor que el registrado el año anterior; debido, principalmente, a la provisión de *Cuentas por cobrar* al Estado Peruano. Estas comprenden las liquidaciones reconocidas por OSITRAN¹⁰, las inversiones pendientes de reconocimiento¹¹ y el cofinanciamiento (PAMO). Al 31 de diciembre de 2013, las cuentas por cobrar al MTC por estos conceptos sumaban un valor de S/. 74,8 millones.
50. Con respecto al Pasivo Corriente, éste ascendió a S/. 74,15 millones a diciembre de 2013, habiéndose incrementado en 57,9% respecto del año anterior. Ello se debió, principalmente, al mayor saldo de Obligaciones financieras, las cuales se componen, principalmente, de pagarés bancarios, los cuales tienen tasas de interés entre 2,85% y 7,15%, son de vencimiento corriente y no tienen garantías específicas.
51. Asimismo, las obligaciones financieras a largo plazo corresponden a:
- i) El saldo del préstamo con el BBVA Banco Continental por la primera estructuración financiera, que fue destinado a la financiación de inversiones del periodo inicial. El monto actual de la deuda es de S/. 64,8 millones.

¹⁰ Comprenden los reembolsos por las inversiones PAO relacionados principalmente por el reconocimiento de las inversiones del periodo inicial. A partir de 2013, se incluye el reconocimiento por el avance del proyecto de Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco (mediante CRPAOs).

¹¹ El Concesionario se encuentra en proceso de ejecución de obras de infraestructura, inversión en equipamiento, desarrollo y ejecución del programa de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento necesario para el correcto funcionamiento de las operaciones de los aeropuertos. Una vez que la obra y/o inversión haya sido concluida y se cuenta con la conformidad de OSITRAN, el Concesionario procede a presentar al MTC las facturas y/o liquidaciones de dichas obras.



- ii) El saldo del préstamo con el Banco Interbank por los dos primeros desembolsos del proyecto de Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco. El monto actual de la deuda es de USD 9 millones.

Cuadro N° 15					
Balance General de ADP, 2012 – 2013					
(En miles de Nuevos Soles)					
ACTIVO	2013	2012	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2013	2012
Activo corriente	90 059	60 847	Pasivo corriente	74 148	46 956
Efectivo y equivalente de efectivo	2 665	939	Obligaciones financieras	54 012	31 899
Cuentas por cobrar comerciales netas	4 570	3 065	Cuentas por pagar comerciales	10 827	10 178
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	453	340	Cuentas por pagar a partes relacionadas	3 374	1 645
Cuentas por cobrar al MTC	74 793	51 159	Otras cuentas por pagar	5 935	3 234
Otras cuentas por cobrar	7 144	4 955	Pasivo no corriente	104 871	73 740
Gastos contratados por anticipado	434	389	Obligaciones financieras	89 292	73 740
Activo no corriente	103 562	68 604	Derivados utilizados para cobertura	15 579	0
Cuentas por cobrar al MTC	79 816	61 560	Patrimonio	14 602	8 754
Otras cuentas por cobrar	15 089	0	Capital social	6 988	8 600
Imp. a la renta y participac. De trabaj. diferido	1 321	1 202	Reserva legal	1 312	1 312
Inmuebles. Equipos y vehículos	5 685	4 275	Resultados acumulados	6 302	-1 158
Intangible neto	1 651	1 567	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	193 621	129 450
TOTAL ACTIVO	193 621	129 451			

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2013
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

52. Por su parte, el Activo Corriente de AAP, al 31 de diciembre de 2013, fue cuatro veces superior al registrado el año anterior. Dicho incremento se debió, principalmente, a la provisión de *Cuentas por cobrar* al Estado Peruano, las cuales provienen, entre otros, de los pagos efectuados por el Concesionario en la ejecución de las obras obligatorias en los aeropuertos que opera, las que de acuerdo al Contrato de Concesión, son financiadas por el Concesionario y posteriormente reembolsadas por el Estado Peruano¹². Al 31 de diciembre de 2013, las cuentas por cobrar al Estado por concepto de PPO¹³ sumaban un valor de S/. 61,15 millones.
53. Con respecto al Pasivo Corriente de AAP, éste ascendió a S/. 97,8 millones, habiéndose incrementado en más de diez veces respecto del año anterior. Ello se debió, principalmente, al mayor saldo de cuentas por pagar a partes relacionadas, las cuales se componen, entre otros, de tres préstamos: uno recibido de Andino Investment Holding por S/. 29,7 millones, otro recibido de Cedikor S.A. por un valor de S/. 24,4 millones y otro recibido de Converse Bank por S/. 23,3 millones.

¹² El reembolso de los pagos realizados se efectúa a la culminación de cada obra, previa aprobación de OSITRAN sobre las valorizaciones y liquidaciones presentadas por el Concesionario.

¹³ Pago por Obras.



Cuadro N° 16
Balance General de AAP, 2012 – 2013
(En miles de Nuevos Soles)

ACTIVO	2013	2012	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2013	2012
Activo corriente	105 729	20 491	Pasivo corriente	97 756	8 466
Efectivo y equivalente de efectivo	11 792	2 793	Cuentas por pagar comerciales	2 022	2 032
Cuentas por cobrar comerciales	993	1 389	Cuentas por pagar al Estado Peruano	924	859
Cuentas por cobrar al Estado Peruano	80 264	14 060	Cuentas por pagar a partes relacionadas	79 654	4 509
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1 024	711	Otras cuentas por pagar	1 162	1 066
Otras cuentas por cobrar	11 654	1 456	Obligaciones financieras	13 994	0
Suministros	0	21	Pasivo no corriente	0	264
Gastos pagados por anticipado	2	61	Impuesto a la renta diferido	0	264
Activo no corriente	6 052	5 303	Patrimonio neto	14 025	17 064
Mobiliario y equipo	1 863	1 765	Capital	17 123	17 123
Activos intangibles	3 383	3 538	Resultados acumulados	-3 098	-59
Impuesto a la renta diferido	806	-			
TOTAL ACTIVO	111 781	25 794	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	111 781	25 794

Fuente: Estados Financieros Auditados AAP 2012 - 2013

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

54. Con respecto al desempeño financiero de ADP, ha habido una mejora notable en los ratios de rentabilidad; en particular, los márgenes operativos y netos no solo se han recuperado respecto del retroceso mostrado el año anterior, sino que en el 2013 han sido superiores a los registrados en el 2011. Esto como consecuencia de la utilidad neta obtenida en el ejercicio, la cual ascendió a S/. 7,5 millones. De igual modo, los indicadores de retorno sobre el activo y el patrimonio han sido muy favorables.
55. En contraste, los ratios de liquidez y de solvencia han mantenido su tendencia decreciente, debido a los fuertes incrementos de los pasivos corriente y no corriente.

Cuadro N° 17
Ratios financieros de ADP, 2007 – 2013

RATIOS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
De rentabilidad							
Margen operativo	22,0%	23,0%	31,1%	23,9%	16,4%	4,7%	19,7%
Margen neto	13,0%	11,0%	10,4%	22,0%	8,2%	-0,3%	12,9%
Rendimiento sobre patrimonio	72,0%	43,0%	40,0%	73,8%	57,8%	-2,0%	51,1%
Rendimiento sobre activos	17,0%	6,0%	3,4%	7,4%	3,5%	-0,1%	3,9%
De liquidez							
Razón corriente	1,21	2,48	0,97	1,63	1,56	1,30	1,21
De solvencia							
Endeudamiento sobre patrimonio	3,17	6,73	10,74	8,96	15,46	13,79	12,26

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2008-2013

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

56. Con respecto al desempeño financiero de AAP, los ratios de rentabilidad indican un retroceso de la empresa con relación al año anterior; esto como consecuencia de la pérdida neta por más de S/. 3 millones, obtenida en el 2013. Así, el margen neto pasó de 0,4% en 2012 a -13,2% en 2013; de igual modo, los indicadores de retorno sobre el activo y el patrimonio se tornaron negativos.



Cuadro N° 18
Ratios financieros de AAP, 2011 – 2013

Ratio	2013	2012	2011	Ratio	2013	2012	2011
Ratios de Rentabilidad				Ratios de Endeudamiento			
Margen operativo	3,1%	2,1%	0,7%	Deuda/Activo total	87,5%	33,8%	36,3%
Margen neto	-13,2%	0,4%	-0,6%	Pasivo/Patrimonio	6,97	0,51	0,57
ROE	-21,7%	0,5%	-1,6%				
ROA	-2,7%	0,3%	-1,0%				
Ratios de Liquidez				Ratios de Gestión			
Liquidez clásica	1,08	2,42	1,33	Rotación de activos	0,21	0,75	1,80
Prueba ácida	1,08	2,41	1,32	Rotación del patrimonio	1,64	1,14	2,82
Liquidez absoluta	0,12	0,33	0,15				

Fuente: Estados financieros auditados AAP 2012 - 2013

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos.

57. Asimismo, los ratios de liquidez (liquidez clásica¹⁴, prueba ácida¹⁵ y liquidez absoluta¹⁶) revelan un deterioro en la capacidad de la empresa para 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 pagar a partes relacionadas que, como se mencionó, corresponden principalmente a tres préstamos cuyos saldos, al 31 de diciembre de 2013, suman S/. 77,38 millones.
58. En cuanto a los ratios de endeudamiento, estos indicarían, a primera vista, que el Concesionario se encuentra muy apalancado (87,5% de su activo en 2013 es representado por su pasivo). El ratio de pasivo/patrimonio indica que las obligaciones de la empresa equivalen casi a siete veces su patrimonio neto en el último año.
59. Finalmente, los ratios de gestión no son concluyentes; la rotación del activo disminuyó a 0,21 desde 0,75 en 2012, lo que significa que AAP ha generado ingresos menores a su nivel de activos. Sin embargo, el Concesionario habría empleado de manera adecuada el capital de sus inversionistas, al generar ingresos por encima del patrimonio neto, inclusive en mayor proporción que el año anterior.

¹⁴ Liquidez Clásica = Activo Corriente/Pasivo Corriente.

¹⁵ Prueba Ácida = (Efectivo + Cuentas por Cobrar)/Pasivo Corriente.

¹⁶ Liquidez Absoluta = Efectivo/Pasivo Corriente.



IX. Cofinanciamiento y transferencia al sector público

60. La modalidad bajo la cual el Estado Peruano otorgó las concesiones del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia es la de cofinanciamiento, siendo uno de sus componentes el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO). Así, en caso los ingresos regulados sean menores al PAMO ofertado por el Concesionario, 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.
61. Desde el inicio de operaciones de AAP hasta el 31 de diciembre de 2013, los ingresos regulados excedieron el PAMO. En el año 2013, el Concesionario hizo entrega de S/. 3,2 millones al Estado Peruano por este concepto (S/. 1,8 millones en el 2012)¹⁷.
62. Finalmente, durante el 2013 ADP realizó aportes por regulación y supervisión al Regulador por S/. 824 miles; en tanto que AAP realizó aportes por regulación y supervisión a OSITRAN por la suma de S/. 422 miles, tal como se muestra en el Gráfico N° 12.



¹⁷ Estados financieros auditados de AAP, 2013.



ANEXOS



ANEXO 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO

PAMO	<p>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.</p>
PAO	<p>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.</p>
PPO	<p>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.</p>
CÁLCULO DEL COFINANCIAMIENTO TRIMESTRAL	<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>PAMO Es el importe del PAMO anual en Dólares, dividido entre 4, que el Concedente asegura al Concesionario para el mantenimiento y operación de los aeropuertos. El importe PAMO es el consignado por el Concesionario en su propuesta económica.</p> <p>IR Corresponde a los ingresos regulados trimestrales de los aeropuertos.</p> <p>PAO Pago trimestral en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo remanente.</p> <p>PPO Pago al contado en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo inicial.</p> <p>MC_t Pago correspondiente al mantenimiento correctivo.</p> <p>f₁ Factor de distribución del excedente del ingreso regulado sobre el PAMO y se fija en 50%.</p> <p>t Periodo equivalente a un trimestre.</p>



ANEXO 2

FICHAS DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Aeropuertos del Perú S.A.			
Primer grupo de aeropuertos de provincia			
Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013			
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; y, • 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 INDECI" 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 Adenda 7
5	Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO).	Circular N°025 (p. 2)
6	Modalidad	Cofinanciada.	Cláusula 2.3 (p. 22)

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos del Perú S.A.
Primer grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
7	Capital mínimo	USD 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)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por USD 2 millones, que debe ser renovada anualmente por el 25% de los ingresos del año anterior si este monto fuera mayor a los USD 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)
9	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)
10	Compromiso de inversión	<p>Monto de inversión: aprox. USD 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. USD 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.
11	Penalidades	<p>Faltas graves: de USD 100 mil a USD 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 USD 2 mil a USD 30 mil.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Atraso en presentar Plan Maestro: Plan Anual de Inversiones, Programa de Mantenimiento, entre otros (entre USD 2 y 4 mil por día) ▪ Incumplimiento en los niveles de servicio de áreas de Check in, TUUA, Salas de Embarque (USD4 mil por vez) ▪ Otros. 	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p.335-339)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos del Perú S.A.
Primer grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
12	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 USD 5 millones - Nacional: menos de USD 5 millones 	<p>Cláusula 16.4. (p. 102)</p> <p>Cláusula 16.5. (p. 103)</p>
13	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)
14	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)
15	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)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • Seguros para Trabajadores y Empleadores: 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 Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	Cláusula 11.2 (p.74-75)
17	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)
18	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) 	<p>Cláusula 1.39 (p. 11)</p> <p>Cláusula 1.105 (p. 19)</p> <p>Cláusula 7.1.1 (p. 41)</p>



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos del Perú S.A.
Primer grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
19	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. 	<p>Cláusula 7.7. (p. 45)</p> <p>Anexo 7 (p 315-321)</p>
20	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. 	<p>Cláusula 7.7.7 (p. 46-47)</p> <p>Cláusula 7.7.8 (p.47)</p>
21	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>
22	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 	<p>Anexo 17, numeral 2.6 (p. 377-380)</p>
23	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 periodo 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>
24	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>
25	Hito	<p>Se considerará como Hito al avance de las obras, conforme a lo establecido en el anexo 18.</p>	<p>Adenda 6</p> <p>Cláusula 1.55 (p.12)</p>



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos del Perú S.A.
Primer grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
26	CRPAO	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.	Adenda 6 Cláusula 1.36 (p.9) Anexo 18, numeral 8. (p. 393)
27	PAMO	<ul style="list-style-type: none"> • Pago por Mantenimiento y Operación = USD 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: USD675,000 ○ Aerop. Chiclayo: USD 800,000 ○ Aerop. Pisco : USD 1 000,000 	Anexo 17, numeral 2, 5 y 7 (p. 364 y p. 384-385) Circular N° 046 del 3 de abril del 2006.



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> • Arequipa –Arequipa; • Ayacucho –Ayacucho; • Juliaca - Puno; • Puerto Maldonado – Madre de Dios; • Tacna –Tacna; Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado) 	<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	Adendas	<ul style="list-style-type: none"> • Adenda 1: 4 de enero de 2013 Modificación del numeral 5.8.2 del Contrato. • Adenda 2: 6 de agosto de 2013 Modificación del numeral 1.27, 9.4.1, el acápite 3 del apéndice 2 del anexo 16 del Contrato. 	<p>Adenda 1</p> <p>Adenda 2</p>
5	Modalidad	Concesión – Asociación Público Privada Cofinanciada	Cláusula 2.3 (p. 21)
6	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)
7	Factor de competencia	Menor monto de propuesta económica (MO). MO = PPO _i + VPAMO _i	TUO Bases Numeral 7.2 (p.33)
8	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)
9	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.	<p>Cláusula 1.22 (p. 7)</p> <p>Cláusula 3.3.1. (p. 27)</p>
10	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 4.5 millones, que debe ser renovada anualmente hasta dos años (2) después de haber concluido la concesión. <p>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.</p>	Cláusula 10.2 (p. 84-86)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
11	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. <p>· 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.</p>	Cláusula 10.1 (p.83)
12	Garantías a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El derecho de concesión. ▪ Los ingresos netos de la concesión deducida la tasa de aporte por regulación y cualquier otro comprometido a entidades estatales. ▪ Las acciones o participaciones que corresponden al concesionario. 	Cláusula 10.4 (p.86)
13	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras obligatorias <ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras de rápido impacto (primeros 12 meses) ▪ Obras de seguridad (primeros 24 meses) ▪ Ampliación y remodelación terminal (primeros 24 meses). ▪ Equipamiento del periodo inicial (primeros 18 meses). ▪ Obras del periodo remanente <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan Maestro de Desarrollo (primeros 24 meses) ▪ Plan de Equipamiento del periodo remanente (24 meses desde la fecha de cierre establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo) ▪ Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire ▪ Inversiones en Obras nuevas y adicionales de Obra. 	Cláusula 8.2. (p 55-71) Anexo 23.
14	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)
15	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)
16	Inversiones en obras nuevas y adicionales de obra	<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.	Cláusula 8.2.3 (p.68) Cláusula 1.8.1 (p.14)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
17	Penalidades	Referidas a: <ul style="list-style-type: none"> • Régimen de bienes. • Mantenimiento de los bienes de la concesión. • Explotación de la concesión. • Ejecución de las obras. • Régimen económico financiero. • Garantías. • Régimen de seguros. • Consideraciones socio ambientales. • Relación con socios terceros y personal. • Competencias administrativas. • Régimen económico financiero. • Sistema de seguimiento y mejoramiento de la calidad. • Reglamento para Ejecución y Contratación de obras, obras nuevas, actividades de mantenimiento periódico, consultorías y equipamiento. 	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p.255-263)
18	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje. a) De Conciencia: Controversias Técnicas. b) De Derecho: Controversias No Técnicas. <ul style="list-style-type: none"> - Internacional - superior a US\$ 10 millones. - Nacional: igual o menor a US\$ 10 millones. 	Cláusula 16.4. (p. 119-120) Cláusula 16.5. (p. 120- 122)
19	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. 107-114)
20	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: <ul style="list-style-type: none"> • Que el porcentaje de desequilibrio dividiendo la diferencia entre los resultados antes de impuestos relacionados a la prestación de servicios aeroportuarios y el recalcule de los resultados antes de impuestos del mismo aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las Leyes aplicables, sobre el resultado antes de impuestos del último ejercicio, y en caso que del resultado acumulado supere el 10%. <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)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
21	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • Seguros para Trabajadores y Empleadores: 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, pérdidas o lesiones. - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes. - Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos, terremoto y demás riesgos de la naturaleza. - Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	Cláusula 11.2 (p.91-92)
22	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) • Federal Aviation Administration (FAA) • Transport Security Administration (TSA) 	Cláusula 1.54 (p. 10-11) Cláusula 1.115 (p. 19)
23	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento aeronaves, puentes de abordaje, uso de instalación de carga y horas extras. <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cargos de acceso: de conformidad a los servicios esenciales establecidos en el REMA. 	Cláusula 1.121 (p.20) Cláusula 9.1. (p. 73-74) Anexo 7 (p 222-227)
24	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • El Concesionario reajustará las tarifas al quinto año de concesión por IPC y CPI. • OSITRAN podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda. 	Cláusula 9.1.8 (p. 74-75) Cláusula 9.1.9 (p.75)
25	PPO	<p>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.</p>	Cláusula 1.90 (p.16) Cláusula 9.5.1 (p.81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)
26	PAO	<p>Pago por obras trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el concedente realizará a favor del concesionario por las obras del periodo remanente cancelados a través del fideicomiso.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pago al contado del 30% de la obra. • El saldo correspondiente al 70% pagado en cuotas trimestrales por un periodo de 10 años o lo que reste de la concesión. 	Cláusula 1.89 (p.16) Cláusula 9.5.2 (p.81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Fecha de actualización: 27 de diciembre de 2013

Nº	Tema	Contenido	Ref.
27	PAMO	Pago anual en dólares que retribuyen la operación y mantenimiento con excepción del mantenimiento correctivo pagadero trimestralmente. Dicho monto asciende a USD 3 585 000.00. <ul style="list-style-type: none"> • Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos. • PAMO por inclusión del Aeropuerto de Andahuaylas $p = (\text{PAMO máx. por 5 aeropuertos}) / (\text{PAMO ofertado por 5 aeropuertos})$ 	Cláusula 1.87 (p.16) Cláusula 9.43 (p.80) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)





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
Jorge Cárdenas
César Balbuena

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada
Jefe de Estudios
Económicos

Benjamín De La Torre
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Arlé Quispe

DISEÑO Y EDICIÓN

M. Martín Morillo

