

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



Documento de Trabajo N° 3

Análisis del sector aeroportuario en el Perú

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Jefatura de Estudios Económicos

Lima, marzo de 2017

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Documento de Trabajo N° 3: Análisis del sector aeroportuario en el Perú

Este documento de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de OSITRAN, busca contribuir a la discusión de diferentes aspectos relacionados con las infraestructuras de transporte de uso público. Los puntos de vista expresados en este documento corresponden a los autores y no reflejan necesariamente la posición de OSITRAN. Las opiniones y estimaciones efectuadas en este documento reflejan el juicio de los autores dada la información disponible y están sujetos a modificación sin previo aviso

Autor: Sandra Queija de la Sotta

Ricardo Quesada Oré
Jefe de Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Para comentarios o sugerencias dirigirse a:

OSITRAN

Calle Los Negocios 182, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

www.ositran.gob.pe

Correo electrónico: estudioseconomicos@ositran.gob.pe

ÍNDICE DE SIGLAS, ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

AAP:	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
ADP:	Aeropuertos del Perú S.A.
AETAI:	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional
AICC:	Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco
AIJCH:	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
APP:	Asociaciones Público Privadas
BCRP:	Banco Central de Reserva del Perú
CAO:	Certificado de Avance de Obras
CORPAC:	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A
CPI:	Índice de Precios al Consumidor en Estados Unidos
DGAC:	Dirección General de Aeronáutica Civil
EDI:	Estudio Definitivos de Ingeniería
EGP:	Endeudamiento Garantizado Permitido
FONAFE:	Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado
GAU:	Gerencia de Atención al Usuario del OSITRAN
GSF:	Gerencia de Supervisión y Fiscalización del OSITRAN
IATA:	Asociación Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transport Association)
IGI:	Incentivo a la Generación de Ingresos regulados
IGV:	Impuesto General a las Ventas
INEI:	Instituto Nacional de Estadística e Informática
INRB:	Ingreso No Regulado Base Trimestral
IPC:	Índice de Precios al Consumidor de Lima
IR:	Ingresos Regulados
LAP:	Consorcio Lima Airport Partners S.A.
MEF:	Ministerio de Economía y Finanzas
MTC:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OSITRAN:	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
PAMO:	Pago Anual por Mantenimiento y Operación

PAO:	Pago Anual por Obras
PAS:	Procedimiento Administrativo Sancionador
PBI:	Producto Bruto Interno
PMD:	Peso Máximo de Despegue
PPO:	Pago por Obras Obligatorias
PROINVERSION:	Agencia de Promoción de la Inversión Privada del Perú
REA:	Reglamento de Acceso a la Infraestructura
REMA:	Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN
RETA:	Reglamento General de Tarifas de OSITRAN
RTM:	Requisitos Técnicos Mínimos
SNAR:	Servicio Navegación Aérea en Ruta
SNIP:	Sistema Nacional de Inversión Pública
SNPMGI:	Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones
SUCTA:	Sindicato Unificado de Controladores de Tránsito Aéreo
TUUA:	Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto
UIT	Unidad Impositiva Tributaria

CONTENIDO

I.	INTRODUCCIÓN	7
II.	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS	9
2.1.	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.....	10
2.2.	Aeropuertos regionales	13
III.	EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS PRINCIPALES INDICADORES OPERATIVOS DE LAS CONCESIONES.....	19
3.1.	Aeropuerto Internacional Jorge Chavez.....	20
3.1.1.	Evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves	20
3.1.2.	Evolución de los ingresos.....	24
3.1.3.	Evolución de las inversiones	25
3.2.	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales.....	27
3.2.1.	Evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves	28
3.2.2.	Evolución de los ingresos.....	34
3.2.3.	Evolución de las inversiones	36
3.3.	Segundo grupo de aeropuertos regionales	37
3.3.1.	Evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves	38
3.3.2.	Evolución de los ingresos.....	42
3.3.3.	Evolución de las inversiones	45
3.4.	CORPAC	46
3.4.1.	Evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves	46
3.4.2.	Evolución de los ingresos.....	50
3.4.3.	Evolución de las inversiones	52
IV.	CALIDAD AL USUARIO INTERMEDIO Y USUARIO FINAL EN LOS AEROPUERTOS CONCESIONADOS	54
4.1.	Aeropuerto Internacional Jorge Chavez.....	55
4.1.1.	Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs	55
4.1.2.	Satisfacción de usuarios	57
4.1.3.	Reclamos.....	59
4.1.4.	Sesiones del Consejo de Usuarios de Aeropuertos.....	60
4.2.	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales.....	61
4.2.1.	Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs	61
4.2.2.	Satisfacción de usuarios	63
4.2.3.	Reclamos.....	66
4.2.4.	Sesiones del Consejo de Usuarios de Aeropuertos.....	67
4.3.	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	67
4.3.1.	Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs	67

4.3.2. Satisfacción de usuarios	70
4.3.3. Reclamos.....	71
4.3.4. Sesiones del Consejo de Usuarios de Aeropuertos.....	72
V. REGULACIÓN TARIFARIA	73
5.1. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	73
5.1.1. Tarifas reguladas	73
5.1.2. Cargos de acceso	77
5.2. Primer Grupo de Aeropuertos	80
5.2.1. Tarifas reguladas	80
5.2.2. Cargos de acceso	81
5.3. Segundo Grupo de Aeropuertos	82
5.3.1. Tarifas reguladas	83
5.3.2. Cargos de acceso	85
5.4. CORPAC	86
5.4.1. Tarifas reguladas	86
5.4.2. Cargos de acceso	92
VI. PROBLEMÁTICA DEL SECTOR AEROPORTUARIO	93
6.1. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	94
6.1.1. Problemas identificados	94
6.1.2. Consecuencias.....	97
6.2. Primer Grupo de Aeropuertos Regionales.....	98
6.2.1. Problemas identificados	98
6.2.2. Consecuencias.....	100
6.3. Segundo Grupo de Aeropuertos	101
6.3.1. Problemas identificados	101
6.3.2. Consecuencias.....	102
6.4. Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco	103
6.4.1. Problemas identificados	103
6.4.2. Consecuencias.....	105
6.5. CORPAC	105
6.5.1. Problemas identificados	105
6.5.2. Consecuencias.....	107
VII. CONCLUSIONES	107
ANEXOS	109

I. INTRODUCCIÓN

Durante la década de los 90, el Perú emprendió un proceso de transferencia de actividades productivas al sector privado, siendo uno de los sectores priorizados el de transporte aéreo. Así, se programó la entrega en concesión de los aeropuertos administrados por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (en adelante, CORPAC)¹, con el fin de promover la inversión privada, y así mejorar la calidad y seguridad de los servicios brindados y de la infraestructura de transporte aeroportuario. Dicho proceso de transferencia quedó bajo responsabilidad de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada del Perú (en adelante, PROINVERSIÓN), a través de la dirección y ejecución del Proceso de Promoción de la Inversión Privada en la Infraestructura Aeroportuaria².

El proceso de privatización de los aeropuertos a cargo de CORPAC, conforme a lo establecido en el artículo 2 del Decreto Ley 25912³, no incluyó los servicios aeronáuticos (servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo), sino solo los servicios aeroportuarios, los cuales comprenden aquellas actividades relacionadas con el movimiento de aviones en tierra, carga y descarga, almacenaje, playas de estacionamiento, establecimientos comerciales y la explotación comercial de los terminales aeroportuarios. Así, quedó establecido que CORPAC prestaría los servicios aeronáuticos a toda la red aeroportuaria nacional y, además, operaría los aeropuertos que no se encuentren concesionados al sector privado.

De este modo, en 2001 se inició el proceso de promoción de la inversión privada en el sector aeroportuario, con la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCH) al Consorcio Lima Airport Partners S.A. (en adelante, LAP). Luego de ello, se procedió con las concesiones de los aeropuertos regionales, agrupándolas en dos grupos: i) en diciembre de 2006, se concesionó el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales al consorcio Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, ADP) que agrupó a 12 aeropuertos del norte y centro del país; y, ii) en enero de 2011, se concesionó el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales a Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, AAP), la que abarcó 5 aeropuertos de la zona sur. Finalmente, en julio de 2014 se entregó en concesión el nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero en Cusco (en adelante, AICC) a la Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A. (en adelante, Kuntur Wasi).

Cabe mencionar que, conforme a lo establecido en el Plan de Promoción de la Inversión Privada en Aeropuertos elaborado por PROINVERSIÓN⁴, el fomento de la inversión privada en aeropuertos regionales busca alcanzar los siguientes beneficios: a) mejora en la calidad de los servicios aeroportuarios, coadyuvando al desarrollo del comercio exterior, del turismo y de la integración regional; b) innovación y generación de inversiones en el sector aeroportuario y en sectores relacionados; c) transferencia al sector privado de un cierto nivel de riesgo en el

¹ CORPAC fue creada como una empresa pública, mediante Decreto Supremo promulgado el 25 de junio de 1943, transformándose en el año 1981 en una empresa de propiedad exclusiva del Estado, sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de derecho privado y organizada como una Sociedad Mercantil a través del Decreto Legislativo N° 099. Asimismo, CORPAC se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la Ley General de Sociedades y por su Estatuto Social.

² En efecto, mediante Resolución Suprema N° 444-2001-EF de fecha 14 de setiembre de 2001 se constituyó el Comité de PROINVERSIÓN en Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos, encargado de llevar adelante los procesos de entrega en concesión al sector privado de las obras de infraestructura y de servicios públicos bajo los mecanismos y procedimientos establecidos en el Decreto Supremo N° 059-96-PCM y en el Decreto Legislativo N° 674. La conformación de dicho Comité fue modificada a través de la Resolución Suprema N° 009-2003-EF del 17 de enero de 2003 (PROINVERSIÓN, 2004).

³ Decreto Ley N° 25912 "Incluye a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial – CORPAC en el proceso de inversión privada", publicado el 27 de noviembre de 1992.

⁴ PROINVERSIÓN (2004) "Plan de Promoción de la Inversión Privada: Concesión de los Aeropuertos de la República del Perú". Comité de Proyectos de Infraestructura y de Servicios Públicos. Documento disponible en: www.proinversion.gob.pe/RepositorioAPS/060/JER/AERO_DOCUMENTOSLEGALES/Plan_Promocion_Aeropuertos.pdf

negocio aeroportuario regional buscando eficiencia operacional y comercial; d) desarrollo de la ubicación estratégica del Perú como puente entre Sudamérica y el APEC; e) promoción del transporte directo de pasajeros nacionales e internacionales a los principales destinos turísticos regionales y del transporte de carga nacional e internacional; f) generación de nuevas fuentes de trabajo; g) generación de competencia mediante mayores eficiencias operativas y opciones competitivas en beneficio de los usuarios; entre otros.

Así, al cierre de 2016, el gobierno peruano ha conducido cuatro procesos de promoción de la inversión privada en el sector aeroportuario, en el marco del cual se han entregado en concesión un total de 19 aeropuertos a nivel nacional supervisados por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN (ver Anexo N° 1)⁵. Dichas concesiones representan un compromiso de inversión de alrededor de USD 1 947,7 millones, de los cuales se ha ejecutado el 25,6% (USD 497,7 millones) a diciembre de 2016.

La concesión del AIJCH prevé el mayor compromiso de inversión (USD 1 061 millones); sin embargo, solo se ha ejecutado el 31,8% del total comprometido al cierre de 2016, debido a que las obras relacionadas con la construcción de la segunda pista de aterrizaje y ampliación del terminal se han retrasado por problemas en la entrega de terrenos por parte del Ministerio de Transporte (en adelante, Concedente o MTC). Por su parte, el AICC se ubica como la segunda concesión aeroportuaria en importancia, al tener previsto un compromiso de inversión de aproximadamente USD USD 600 millones.

Adicionalmente, en el Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte⁶, se encuentra priorizado el proyecto “Tercer Grupo de Aeropuertos del Perú”, en el marco del cual se tiene previsto concesionar en un grupo a los aeropuertos de Jauja, Jaén y Huánuco, actualmente operados por CORPAC. El proyecto prevé la modernización de las instalaciones y el mejoramiento de la infraestructura de tales aeropuertos, para lo cual se estima una inversión aproximada de S/. 300 millones⁷.

OSITRAN se encarga de supervisar, regular y fiscalizar el cumplimiento de los contratos de concesión entre el Estado y las empresas concesionarias que administran 19 aeropuertos a nivel nacional. Como parte de su función reguladora, OSITRAN fija las tarifas de los servicios regulados y los cargos de accesos a las facilidades esenciales. En lo que respecta a la función supervisora y sancionadora, OSITRAN tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso de incumplimiento. OSITRAN también tiene la potestad de emitir opinión previa a la suscripción de los contratos de concesión (sobre temas relacionados con el régimen tarifario, el acceso a la infraestructura, calidad de los servicios, entre otros), así como a la renegociación de los mismos, aunque dichas opiniones no son vinculantes.

Adicionalmente, OSITRAN supervisa y regula las tarifas y la política comercial que aplica la CORPAC en los aeropuertos del Estado. Al cierre del año 2016, CORPAC cuenta bajo su administración con 29 aeropuertos y aeródromos comerciales a nivel nacional, de los cuales destaca el Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete de Cusco, por captar

⁵ La concesión del primer grupo incluye 12 aeropuertos (Tumbes, Talara, Piura, Cajamarca, Chiclayo, Chachapoyas, Tarapoto, Trujillo, Huaraz, Iquitos, Pucallpa y Pisco); mientras que el segundo grupo incluye 5 aeropuertos (Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna).

⁶ MTC (2014) “Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte: Plan de Mediano y Largo Plazo”. En: https://www.mtc.gob.pe/estadisticas/files/estudios/PMLP_MTC%20Versi%C3%B3n%20Final.pdf

⁷ Ministerio de Economía y Finanzas – MEF (2016) “Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público Privadas”. Oficina General de Planeamiento y Presupuesto. En: https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/app/IMI_APP_MTC.pdf

más del 80% del flujo de pasajeros y carga del total de aeropuertos administrados por dicha empresa.

En esta coyuntura, el objetivo del estudio es analizar el desarrollo de las concesiones aeroportuarias en el Perú, identificando la evolución de sus principales indicadores desde el inicio de la concesión (tráfico, inversiones, cumplimiento de niveles de servicios, entre otros), así como las principales problemáticas que enfrenta cada una de las concesiones aeroportuarias y CORPAC para su mejor desempeño.

El documento está organizado de la siguiente manera. En la siguiente sección se efectúa una revisión de las principales disposiciones contenidas en los contratos de concesión de las infraestructuras aeroportuarias. En la sección 3 se presenta la evolución histórica de los principales indicadores operativos de las concesiones (tráfico de aeronaves, pasajeros y carga), ingresos e inversiones comprometidas y ejecutadas), con el fin de evaluar el desempeño de la gestión de cada infraestructura desde el inicio de la Concesión. En la sección 4 se analizarán diversos indicadores de calidad de los servicios brindados en los aeropuertos concesionados. En la sección 5 se presentará un balance sobre la regulación tarifaria ejercida por OSITRAN en los últimos años, así como la evolución de las tarifas y cargos de acceso en los últimos años. Finalmente, en la sección 6 se identificará la problemática que enfrenta cada una de las concesiones.

II. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS CONTRATOS DE CONCESIÓN DE AEROPUERTOS

En esta sección se efectuará un balance sobre las principales disposiciones contenidas en cada uno de los contratos de concesión de las infraestructuras de transporte aeroportuario, relacionadas con los compromisos de inversión y ejecución de obras principales, el esquema de regulación tarifaria de los servicios prestados, entre otros. Al respecto debe tenerse en consideración que existen diferencias importantes en el diseño de cada contrato, particularmente si se trata de concesiones cofinanciadas o autosostenibles.

En tal sentido, se ha considerado conveniente analizar, por un lado, las disposiciones contenidas en el contrato de concesión del AIJCH, por tratarse de una concesión autosostenible que se financia con ingresos propios derivados de la prestación de servicios regulados y no regulados. Por otro lado, se analizarán las disposiciones contenidas en los contratos de concesión de los aeropuertos regionales, las cuales se clasifican como cofinanciadas, por lo que el Estado atiende los pagos de inversión, operación y mantenimiento conforme los montos y plazos establecidos en los respectivos contratos de concesión.

En este punto es necesario tener en consideración que, a diferencia de las concesiones autosostenibles, cuando se trata de proyectos cofinanciados, estos deben cumplir con todos los requisitos y procedimientos establecidos en el Sistema Nacional de Inversión Pública (en adelante, SNIP). Asimismo, el diseño del proyecto, incluyendo el análisis de su modalidad de ejecución, será responsabilidad del respectivo Organismo Promotor de la Inversión Privada y deberá contar con la opinión favorable del MEF desde el punto de vista de la responsabilidad fiscal y capacidad presupuestal. De acuerdo con las disposiciones que rigen el SNIP, todo proyecto de inversión pública debe pasar por las siguientes etapas:

- i) Fase de Pre-inversión: Comprende la elaboración del perfil, del estudio de prefactibilidad y del estudio de factibilidad. Esta fase culmina con la declaración de viabilidad otorgada

por el órgano competente, siempre que el proyecto cumpla con los requisitos técnicos y legales establecidos.

- ii) Declaración de viabilidad: Requisito previo a la fase de inversión. Sólo puede ser declarada expresamente por el órgano de la entidad pública que posee tal facultad. La declaración de viabilidad de un proyecto solamente podrá otorgarse, si éste cumple con los requisitos técnicos y legales establecidos por la normatividad del SNIP.
- iii) Fase de Inversión: Comprende la elaboración del estudio definitivo o expediente técnico y la ejecución del proyecto.
- iv) Fase de Seguimiento: Monitoreo físico y financiero del PIP de cargo del MEF.

Cabe mencionar que, mediante Decreto Legislativo N° 1252, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 01 de noviembre de 2016, se creó el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (SNPMGI), el mismo que reemplazará al SNIP. Esta norma entró en vigencia al día siguiente de la publicación de su reglamento, es decir el 24 de febrero de 2017⁸

Entre los principales cambios, el SNPMGI modifica la Fase de Preinversión del SNIP, por una Fase de Formulación y Evaluación con el fin de agilizar el trámite, estableciéndose que la formulación del proyecto se realizará a través de una ficha técnica y solo en caso de proyectos que tengan alta complejidad, se requerirá el nivel de estudio que sustente la concepción técnica y el dimensionamiento del proyecto. Asimismo, establece una fase de ejecución (que bajo el SNIP es la Fase de Inversión) que comprende la elaboración del expediente técnico o equivalente y la ejecución física y financiera respectiva del proyecto.

2.1. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

El 14 de febrero de 2001, el MTC y el consorcio LAP suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH, el aeropuerto más importante del Perú y el que mayores recursos genera en este sector⁹. El contrato estableció una vigencia de 30 años, con la posibilidad de ser prorrogado por períodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años.

Factor de retribución y pagos a organismos públicos

La concesión del AIJCH fue diseñada a título oneroso, es decir, el concesionario debe cubrir sus costos económicos con ingresos por la provisión de servicios y debe pagar una retribución al Estado Peruano. Conforme a la oferta presentada, LAP debe transferir como retribución al Estado Peruano el 46,511% de sus ingresos brutos¹⁰, estableciéndose una retribución mínima anual independientemente de los resultados¹¹.

⁸ El 23 de febrero de 2017, mediante Decreto Supremo N° 027-2017-EF, se aprobó el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1252, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones y deroga la Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.

⁹ Cabe mencionar que, desde el 30 de mayo de 2008, la composición societaria de LAP es la siguiente: Fraport AG (70.01%); International Finance Corporation (19.99%); y AC Capitales SAFI S.A (10%).

¹⁰ Cabe precisar que, durante el proceso de licitación, se estableció como factor de competencia el mayor pago al Estado. La retribución es distribuida entre PROINVERSIÓN, que recibe el 2% de la misma, y el Concedente, quien hará uso de esos recursos para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH, así como para el desarrollo de los aeropuertos administrados por CORPAC.

¹¹ La retribución mínima se ajusta según un cronograma establecido en el Contrato de Concesión de la siguiente manera:

- Durante los primeros 3 años: US\$ 12 millones al año.
- Durante el 4to, 5to y 6to años: US\$ 14 millones al año.
- Durante el 7mo y 8vo años: US\$ 15 millones al año.
- Durante el resto de la concesión: US\$ 15 millones al año que se actualizará con un índice de precios

Según las Bases de la Licitación Pública del AIJCH¹², el monto mínimo de la retribución se emplearía en el desarrollo de los aeropuertos regionales a cargo de CORPAC, mientras que el exceso sobre la retribución mínima se emplearía en la construcción y desarrollo de pistas de aterrizaje de los aeropuertos a cargo del MTC¹³. Debe precisarse que, previamente debe descontarse de la retribución el pago a PROINVERSIÓN, lo que equivale al 2% de la misma. Posteriormente, mediante la Adenda N° 3 al Contrato de Concesión de fecha 30 de setiembre de 2002, se facultó al Concedente a redistribuir los recursos de la retribución para el pago de la expropiación de los terrenos adyacentes al AIJCH necesarios para el desarrollo del mismo¹⁴.

El 04 de julio de 2005, mediante Resolución N° 033-2005-CD-OSITRAN, en atención a una consulta formulada por el MTC¹⁵, OSITRAN interpretó el contrato de concesión del AIJCH en lo referente al destino de la retribución. Sobre el particular estableció que, en virtud de lo establecido en el Decreto de Urgencia N° 008-2005 de fecha 18 de marzo de 2005¹⁶, el Estado puede establecer un destino y utilización de los fondos provenientes de las retribuciones distinto al establecido en las bases y Contrato de Concesión del AIJCH, siempre que se oriente al financiamiento, desarrollo y ejecución de los distintos proyectos de concesión.

Adicionalmente, en cumplimiento de lo establecido en el Anexo 5 del Contrato de Concesión, LAP debe transferir a CORPAC el 50% de lo facturado por el servicio de aterrizaje y despegue (A/D) y el 20% de la TUUA correspondiente a los pasajeros de vuelos internacionales.

Finalmente, LAP también debe entregar el 1% de la totalidad de sus ingresos facturados (deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal) a OSITRAN por concepto de aporte por regulación.

Esquema de regulación tarifaria

En el AIJCH se brindan una serie de servicios regulados (uso de aeropuerto, atención de pasajeros y equipaje, aterrizaje/despegue, uso de puente de abordaje, uso de instalaciones de

¹² Comisión de Promoción de la Inversión Privada – COPRI (2000). Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Agosto. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files//RepositorioAPS/o/o/par/BASES-LAP/BASES-LAP.pdf>

¹³ En efecto, conforme a lo establecido en el literal 10.3 de las Bases de la Licitación Pública del AIJCH, el destino y utilización de la retribución que genere dicha concesión para el Estado deberá ser el siguiente:

- (i) Durante el primer y segundo año de la Concesión, el 100% de la retribución mínima será destinada para la inversión, mantenimiento y operación de los aeropuertos operados por CORPAC.
- (ii) A partir del tercer año, la retribución mínima deberá destinarse de la siguiente forma:
 - El 80% será destinado para la inversión, mantenimiento y operación de los aeropuertos operados por CORPAC hasta el octavo año (2009). Vencido dicho plazo, previa evaluación del OSITRAN, el MTC autorizará el incremento del porcentaje de ingresos a favor de CORPAC.
 - El 20% será destinado para el pago del justiprecio de los terrenos a ser expropiados para la ampliación del AIJCH.
- (iii) En caso los ingresos que se generen sean superiores al monto mínimo establecido, el saldo será destino al mantenimiento y construcción de pistas de aterrizaje en los aeropuertos del Perú a cargo del MTC.
- (iv) Los recursos por retribución serán cobrados por OSITRAN y entregados al Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) para que los distribuya.

¹⁴ En particular, se modificó el numeral 5.23, estableciéndose que el Concedente se encuentra facultado para redistribuir la retribución generada por la concesión del AIJCH para cumplir con la entrega de las áreas requeridas para la ampliación del aeropuerto dentro del plazo máximo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de cierre.

¹⁵ El 08 de junio de 2005, mediante Oficio N° 711-2004-MTC/02, el MTC solicitó a OSITRAN que interprete el contrato de concesión en relación a la facultad del MTC para destinar parte de los fondos recibidos de la retribución para el cofinanciamiento de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de la República.

¹⁶ En particular, dicho Decreto establece lo siguiente:

Artículo 2.- Constitución de Fideicomisos por las entidades del Estado Autorizar a las entidades y organismos del Gobierno Nacional, de los Gobiernos Regionales y de los Gobiernos Locales, a constituir fideicomisos con los recursos que aporten los concesionarios o que se originen de las concesiones ya otorgadas, que se destinen a la adquisición de bienes, contratación de servicios, constitución de garantías o a otros permitidos por Ley, y que resulten necesarios para el financiamiento, desarrollo y ejecución, de los distintos proyectos de concesión.
(...).

carga, mantenimiento de aeronaves, entre otros), así como servicios no regulados (alquiler de locales comerciales, hotel, publicidad).

El Contrato de Concesión del AIJCH establece un esquema de tarifas máximas (*price cap*) para los principales servicios aeroportuarios, que son: (i) la tarifa única de uso de aeropuerto (TUUA) cobrada a los pasajeros de vuelos de salida nacionales e internacionales; (ii) las tarifas de aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves y puentes de abordaje, cobradas a las aerolíneas; y iii) las tarifas para uso de instalaciones para carga aérea. Hasta el octavo año de la Concesión, estas tarifas eran ajustadas automáticamente según el cronograma estipulado en el Contrato de Concesión; mientras que a partir del noveno año y a lo largo del periodo remanente, son revisadas cada 5 años utilizando el mecanismo "RPI-X"¹⁷.

Asimismo, el Contrato de Concesión establece un sistema de tarifas máximas para el servicio de estacionamiento vehicular, las cuales son determinadas por OSITRAN.

Por otra parte, OSITRAN también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos del Concesionario que es considerada una facilidad esencial¹⁸. En particular, conforme a lo establecido en el Reglamento de Acceso a la Infraestructura (en adelante, **REA**), los siguientes se consideran servicios esenciales:

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros)
- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas para las operaciones y *counters*)
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas
- Almacenamiento y abastecimiento de combustible

Así, el cargo de acceso de los primeros tres servicios ha sido determinado por OSITRAN mediante mandatos de acceso, de conformidad con lo establecido en el Reglamento Marco de Acceso de OSITRAN (en adelante, **REMA**). En el caso del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee utilizar los servicios de la planta de almacenamiento.

Compromisos de inversión y mantenimiento

El compromiso de inversión total para realizar las mejoras de infraestructura asciende a USD 1 062 millones. Las mejoras pueden tener el carácter de obligatorias¹⁹, eventuales²⁰ o complementarias²¹, y se encuentran distribuidas en dos periodos: i) un periodo inicial, que abarcó los primeros ocho años de la Concesión; y, ii) un período remanente, que comprende los años restantes hasta el final de la Concesión.

Conforme a lo establecido en la cláusula 5.6.1.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está obligado a iniciar la construcción de las mejoras obligatorias dentro del plazo de un (1) año

¹⁷ El sistema RPI-X permite que las tarifas máximas aumenten de acuerdo a la tasa de inflación (RPI, por sus siglas en inglés), menos algún "factor X", que da cuenta de los aumentos de productividad en la empresa.

¹⁸ El artículo N° 9 del Reglamento de Mandato de Acceso de OSITRAN define facilidad esencial como:

"Aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:

a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;

b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;

c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino".

¹⁹ Son las mejoras que se requiere implementar sin tener en consideración el volumen de tráfico o cualquier otro factor.

²⁰ Son las mejoras que se requiere implementar con base a los volúmenes de tráfico y otras consideraciones.

²¹ Son las mejoras referidas a los servicios comerciales, hoteleros u otros, que deberá ejecutar el Concesionario.

contado a partir de la fecha de cierre y concluirlas antes de la finalización del período inicial (2009)²², siendo la inversión total comprometida en dicho periodo de USD 222 millones (según programa de inversión detallado en el Anexo N° 6 del Contrato de Concesión). Durante los primeros cuatro (4) años de dicho periodo (es decir, a finales de 2006), LAP debería haber invertido un monto total ascendente a USD 110 millones, cuyos plazos de ejecución se resumen en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 1
Montos mínimos por invertir en mejoras obligatorias – Periodo inicial
(En USD millones)

Plazo	Inversión
36 primeros meses	25
42 primeros meses	80
48 primeros meses	110

Fuente: Cláusula 5.6.1.1 del Contrato de Concesión, modificada por cláusula 2 de la Adenda N° 4 de fecha 30 de junio de 2003
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Durante el período remanente (desde el noveno año de la concesión hasta el fin de vigencia), conforme a lo establecido en la cláusula 5.6.2 del Contrato de Concesión, LAP está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje, la cual debe estar operando a más tardar a los cinco (5) años desde que se culmine la entrega de la totalidad del área de terrenos requerida. Inicialmente el Contrato establecía que la pista de aterrizaje debía estar operando a finales de 2012; no obstante, debido a que el MTC no cumplió con la entrega de la totalidad de terrenos, mediante la Adenda N° 6 de fecha 08 de marzo de 2013, se estableció que la culminación de la obra estaría condicionada a la entrega de terrenos por parte del Concedente. Esta situación ha suscitado la suscripción de una serie de adendas al Contrato de Concesión para ampliar los plazos de dicha obligación, tal como se explicará en la sección 6.1 de este documento.

Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario tiene la potestad de realizar inversiones adicionales a las estipuladas en su propuesta técnica, si lo considerase necesario para mejorar el negocio aeroportuario.

2.2. Aeropuertos regionales

La concesión de los aeropuertos regionales se inició el 11 de diciembre de 2006, fecha en la cual el MTC y la empresa concesionaria ADP²³ suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú. A la firma del contrato, se entregaron al Concesionario 9 aeropuertos; mientras que los tres aeropuertos restantes fueron entregados en el año 2008, conforme a lo establecido en el contrato de concesión y sus modificaciones. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de los aeropuertos concesionados con su respectiva ubicación y fecha de entrega.

²² El período inicial es aquel comprendido entre la fecha de cierre (inicio de la Concesión) y el final del octavo año de Concesión.

²³ La empresa concesionaria es una sociedad anónima constituida en el Perú con la siguiente composición accionaria GBH Investments S.A. (69,23%) y Talma Servicios Aeroportuarios S.A. (30,77%).

Cuadro N° 2
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia – Aeropuertos entregados

	Aeropuerto	Ciudad	Departamento	Fecha de entrega
1	CTE. FAP Germán Arias Graziani	Anta - Huaraz	Ancash	11/12/2006
2	MAYOR GRAL. FAP Armando Revoredo	Cajamarca	Cajamarca	11/12/2006
3	Aeropuerto de Chachapoyas	Chachapoyas	Amazonas	12/12/2006
4	CNEL. FAP Francisco Secada V.	Iquitos	Loreto	13/12/2006
5	CAP. FAP David Abenzur R.	Pucallpa	Ucayali	14/12/2006
6	CAP. FAP Víctor Montes A.	Talara	Piura	15/12/2006
7	CAD. FAP Guillermo del Castillo	Tarapoto	San Martín	16/12/2006
8	CAP. FAP Carlos Martínez	Trujillo	La Libertad	17/12/2006
9	CAP. FAP Pedro Canga R.	Tumbes	Tumbes	18/12/2006
10	CAP. FAP Guillermo Concha I.	Piura	Piura	05/02/2008
11	CAP. FAP Renán Elías Olivera	Pisco	Ica	06/03/2008
12	CAP. FAP José Quiñones G.	Chiclayo	Lambayeque	24/11/2008

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Posteriormente, el 5 de enero de 2011, el MTC y el consorcio AAP²⁴ suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú. La concesión prevé la entrega de 6 aeropuertos; no obstante, a la fecha de suscripción del contrato solo fueron entregados 5 aeropuertos (ver siguiente cuadro). El Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años contados a partir de que CORPAC le haya transferido dicho aeropuerto debidamente saneado²⁵.

Cuadro N° 3
Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia – Aeropuertos entregados

	Aeropuerto	Ciudad	Departamento	Categoría
1	Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa	Arequipa	Internacional
2	CNEL. FAP Alfredo Mendivil	Ayacucho	Ayacucho	Nacional
3	Inca Manco Capac	Juliaca	Puno	Internacional
4	Padre Aldamiz	Puerto Maldonado	Madre de Dios	Internacional
5	CNEL. FAP Carlos Ciriani Santa Rosa	Tacna	Tacna	Internacional

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe mencionar que, los aeropuertos fueron agrupados con el fin de que las concesiones sean técnica y financieramente atractivas, pues con la excepción del aeropuerto del Cusco, los diversos aeropuertos regionales de manera individual carecían de un atractivo intrínseco para convocar la inversión privada. Tal es así que, el estado no solamente decidió agruparlos sino también implementar un esquema de asociación público-privada (es decir, una concesión cofinanciada), bajo el cual el estado comparte con el concesionario los riesgos de construcción y también los riesgos de ingresos.

Finalmente, el 04 de julio de 2014 se celebró el Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero, entre la empresa Kuntur Wasi y el MTC. A diferencia del resto de

²⁴ Consorcio constituido en el Perú con la siguiente composición accionaria: Andino Investment Holding S.A.A. (50%) y AIC Airports Internacional S.A.R.L. (50%)

²⁵ Inicialmente el contrato establecía que el aeropuerto debía ser entregado en el plazo de dos años contados desde la fecha de suscripción del contrato de concesión. No obstante, mediante la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión dicha disposición fue modificada.

aeropuertos regionales, esta concesión no requirió ser agrupada con otros aeropuertos, por ser un destino atractivo debido a la creciente demanda turística en el Cusco. Asimismo, es importante tener en consideración que el AICC es un proyecto que a diferencia de las demás concesiones aeroportuarias se desarrolla desde cero (infraestructura Greenfield), es decir, no existe una infraestructura previa.

En el siguiente cuadro se muestra un balance de las principales disposiciones contenidas en los contratos de concesión de los aeropuertos regionales, las cuales serán explicadas con mayor detalle a continuación.

Cuadro N° 4
Principales características de los contratos de concesión de aeropuertos regionales

Disposiciones	Primer Grupo de Aeropuertos	Segundo Grupo de Aeropuertos	AICC
Modalidad	Cofinanciada		
Fecha de suscripción	11/12/2006	05/01/2011	04/07/2014
Periodo de vigencia	25 años ¹		40 años ²
Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)	Menor monto de propuesta económica = PPO+ PAMO	Valor ponderado de: 1) PAO; y, 2) Porcentaje de reintegro del Cofinanciamiento.
Compromiso de inversión	USD 207,7 millones	USD 79,3 millones ³	USD 599,3 millones
Tarifas	- Tarifas máximas reguladas: 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 y Alquiler de locales para líneas aéreas.		- Tarifas máximas reguladas: TUUA, aterrizaje y despegue, uso de mangas, puentes de abordaje y estacionamiento de aeronaves. - Cargos de acceso: Servicio de rampa o manipulación en tierra y Almacenamiento o despacho de combustible para Aeronaves.
Reajuste de tarifas	- El Concesionario reajustará las tarifas por IPC y CPI. - OSITRAN podrá revisar las tarifas cada cinco años ante cambios en la calidad y la demanda.		- El Concesionario reajustará las tarifas anualmente por IPC y CPI. - Mecanismo de revisión tarifaria: "RPI-X" a partir del año 16 del inicio de la Etapa de Operación. Los siguientes cálculos de dicho se realizarán cada 5 años. - A partir del siguiente año del inicio de la Etapa de Operación, y hasta el primer cálculo del factor X, las Tarifas Máximas se ajustarán anualmente por RPI.

Fuente: Contratos de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Es importante tener en consideración que los aeropuertos comprendidos en el primer y segundo grupo han sido agrupados según el tráfico de pasajeros, con el fin de establecer niveles de servicio, esquemas tarifarios, inversiones, entre otros aspectos, de manera homogénea en cada grupo.

Esquema de cofinanciamiento

Como ha sido mencionado, la modalidad bajo la cual se otorgaron las concesiones de aeropuertos regionales es cofinanciada. En el caso del Primer Grupo de Aeropuertos el esquema del cofinanciamiento es a través de ingresos mínimo garantizado²⁶. Mediante este

²⁶ Constituye una obligación contractual por parte del Concedente hacia el Concesionario.

esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario, por los siguientes conceptos: Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)²⁷, Pago por Obras (PAO) y un monto adicional como Incentivo a la Generación de Ingresos regulados (IGI), siendo estos dos últimos componentes variables en el tiempo. De manera similar, en el caso del Segundo Grupo de Aeropuertos, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario por concepto de PAMO²⁸, PAO y Pago por Obras Obligatorias (PPO)²⁹.

En ambos casos, si el PAMO es mayor a los ingresos regulados, el Concedente procederá al pago de la diferencia del PAMO y los ingresos regulados. No obstante, cuando el importe por el concepto del PAMO resulte menor que tales ingresos, el Concesionario entregará al Concedente una porción de la diferencia de los ingresos regulados y el PAMO. Conforme a lo señalado en el anexo 17 y anexo 16 del primer y segundo grupo de aeropuertos regionales, respectivamente, el pago del cofinanciamiento en ambas concesiones tendrá como principal fuente de recursos la retribución que recibe el Estado Peruano por la concesión del AIJCH.

Cabe señalar que, el pago del cofinanciamiento en ambas concesiones se ejecutará trimestralmente. Para ello, al final de cada trimestre el Concesionario debe entregar al OSITRAN una factura con el detalle de la información requerida para el cálculo del cofinanciamiento (la que incluye, los ingresos regulados y no regulados, el PAMO, IGI, PAO y la retribución al estado). OSITRAN tendrá un plazo de 10 días para instruir al fiduciario para que se pague el importe incluido en la factura o podrá rechazar la factura si ésta no cumple con los requerimientos legales vigentes o si el detalle de lo facturado no coincide con los importes aprobados.

Por otra parte, en el caso del AICC se estableció que para la ejecución de las obras de la Etapa de Ejecución de Obras³⁰, el concedente cofinanciará una parte de las mismas. Para tales efectos, se distinguen las siguientes sub etapas: i) Sub Etapa 1, correspondiente a la ejecución de las obras de movimiento de tierras, que serán cofinanciadas a través del Pago por Obras (en adelante, PPO)³¹; ii) Sub Etapa 2, correspondiente a la ejecución de las obras que serán cofinanciadas a través del Fondo de Pagos del PAO³²; y, iii) Sub Etapa 3, correspondiente a la ejecución de las obras que no serán cofinanciadas.

Para mayor detalle sobre el esquema de cofinanciamiento de cada una de las concesiones de aeropuertos regionales, ver el Anexo N° 2 de este documento.

Esquema de regulación tarifaria

En el Anexo N° 7 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos se encuentran establecidas las tarifas que deben ser cobradas por cada grupo de aeropuertos para los siguientes servicios: a) Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA; b) aterrizaje y despegue; c) estacionamiento de aeronaves; d) embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes

²⁷ Cabe precisar que el factor de competencia para la adjudicación de la Concesión fue el menor PAMO. El monto anual asciende a USD 9,4 millones. Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos.

²⁸ El monto anual asciende a USD 3,6 millones. Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos.

²⁹ Cabe señalar que, el factor de competencia para la adjudicación del Segundo Grupo de Aeropuertos fue el menor pago por cofinanciamiento.

³⁰ La Etapa de Ejecución de Obras”, es el periodo en el cual el Concesionario debe ejecutar las Obras y adquirir, instalar y poner en funcionamiento el Equipamiento, necesarios para el inicio de la Operación del Aeropuerto.

³¹ Es la retribución que el Concedente se compromete a pagar en cuotas bimestrales al Concesionario por el avance del Hito o Hito ejecutado, correspondiente a las Obras de Movimiento de Tierras. El monto en valores corrientes por concepto de PPO, sin considerar el ajuste señalado en el Apéndice 2 del Anexo 23, asciende a USD 121 millones.

³² El Consorcio Kuntur Wasi ganó la buena pro del concurso efectuando una oferta económica (denominada Fondo de Pagos de PAO) ascendente a USD 264.7 millones, menor en 57% respecto al máximo de USD 458 millones que fijó el Estado como tope para la ejecución de obras de la sub etapa 2 de la etapa de ejecución de Obras – Infraestructura Aeroportuaria.

de embargo (mangas). Dichas tarifas serán reajustadas por el Concesionario el 01 de enero de cada año calendario, de acuerdo a la siguiente fórmula:

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

Donde:

t Período de doce meses.

T_t Tarifa (o cargo de acceso) al inicio del año calendario t .

$t - 1$ Tarifa (o cargo de acceso) al inicio del año calendario $t - 1$.

IPC_t Índice de precios al consumidor publicado por el INEI durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período t .

IPC_{t-1} Índice de precios al consumidor publicado por el INEI durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período $t - 1$.

CPI_t Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período t .

CPI_{t-1} Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período $t - 1$.

En el caso del Segundo Grupo de Aeropuertos, el Concesionario cobrará las tarifas y cargos de acceso definidos en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, los cuales no podían ser modificados hasta el tercer año de la Concesión. A partir del cuarto año los montos a cobrar en cada grupo de aeropuertos son aquellos que cobra el Concesionario del Primer Grupo de Aeropuertos. Dichas tarifas son actualizadas a partir del quinto año por IPC (Índice de Precios al Consumidor de Lima) y CPI (Índice de Precios al Consumidor en Estados Unidos), conforme a la ecuación 1.

En el caso de ambas concesiones, OSITRAN tiene la potestad de revisar cada cinco años las tarifas, a fin de adecuar los cobros que realiza por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio y las características de la demanda³³.

Por otra parte, en el caso del AICC el Contrato de Concesión establece que el Concesionario determinará las tarifas a ser cobradas por los servicios aeroportuarios, siempre que las mismas no excedan las tarifas máximas establecidas. Dichas tarifas se ajustarán anualmente de manera similar que en el caso de las concesiones del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos, en función del IPC y CPI (ecuación 1).

No obstante, a partir del año 16 de inicio de la etapa de operación de la Concesión del AICC, las tarifas serán actualizadas conforme al mecanismo RPI – X establecido en el Reglamento General de Tarifas de OSITRAN (RETA). El RPI representa el ajuste anual por inflación establecido en la ecuación 1; mientras que el factor X representa la variación anual promedio de la productividad calculada por OSITRAN. El factor X será actualizado cada cinco años a partir del primer cálculo en el año 16.

³³ En el caso del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales, ello se encuentra establecido en la Cláusula 7.7.8 del Contrato de Concesión; mientras que en el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales se encuentra especificado en la Cláusula 9.1.9 del Contrato de Concesión.

Compromisos de inversión y mantenimiento

Con respecto a las inversiones a realizar en el Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos, existe un compromiso de inversión total proyectado de USD 207,7 millones y USD 79,2 millones, respectivamente. En ambos casos el monto se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprendió los tres primeros años de la concesión y un período remanente, que comprende desde el año 4 al 25. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las obras ejecutadas durante el periodo inicial, así como las obras que deben ejecutarse durante el periodo remanente en ambas concesiones:

Cuadro N° 5

Obras obligatorias a ser ejecutadas en el Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos

Periodo inicial (3 primeros años)	a) Obras de rápido impacto: Construcción de pórticos de ingreso y pintado de las terminales de pasajeros, adecuación para el uso de personas con discapacidad, remodelación interna de las terminales (señalización e iluminación), remodelación de playas de estacionamiento, vías de acceso y tratamiento paisajístico. b) Obras de seguridad: nuevas estaciones de salvamento y extinción de incendios, rehabilitación de pavimento, cercos perimétricos, habilitación de caminos perimetrales e instalación de avisos de advertencia. c) Ampliación de las terminales acorde con los resultados de los estudios. d) Equipamiento del periodo inicial.
Periodo Remanente (A partir del año 4)	Obras en infraestructura, mantenimiento periódico y equipamiento 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. Estas obras son requeridas para garantizar el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos (Certificación de Operación de la DGAC y Nivel C y D de IATA) y atender la demanda proyectada.

Fuente: Contratos de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Conforme a lo establecido en los contratos de concesión del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos, la ejecución de las obras obligatorias del periodo inicial deberá iniciarse a más tardar a los 30 días de que se cumplan las siguientes condiciones: a) se haya efectuado la toma de posesión del área de la concesión; b) se haya aprobado el EDI correspondiente a estas obras; c) se haya aprobado los estudios ambientales requeridos; y, d) se haya efectuado la verificación de viabilidad del proyecto. Así, en el caso que las obras constituyan proyectos de inversión pública, es obligación del Concesionario gestionar y obtener las autorizaciones y aprobaciones que establece la Ley N° 27293 "*Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública*", y su reglamento.

En el caso de ambas concesiones, las obras del periodo remanente son aquellas que se derivan de la ejecución del Plan Maestro de Desarrollo³⁴, del Plan de Equipamiento³⁵ y del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento³⁶. Dichas obras deberán ejecutarse en función a las especificaciones técnicas establecidas en cada Contrato de Concesión. Asimismo, para el desarrollo de tales obras, el Concesionario deberá elaborar los respectivos EDI. En el caso que

³⁴ Es el documento que el Concesionario deberá presentar al Concedente dentro de los primeros 24 meses de la Concesión contados desde la Fecha de Cierre, conteniendo las Obras del Periodo Remanente para cada Aeropuerto.

³⁵ Es el documento que el Concesionario deberá presentar al Concedente dentro de los primeros 24 meses de la Fecha de Cierre, conteniendo los equipos, dentro de ellos los referidos a brindar la seguridad aeroportuaria, que deberán ser adquiridos hasta finalizar la Concesión luego que el Concedente haya aprobado dicho plan, para garantizar el correcto funcionamiento de las operaciones en condiciones seguras y eficientes, acorde con los estándares básicos y las disposiciones que dicte la DGAC a través de las Regulaciones Aéreas Peruanas (RAPs).

³⁶ Es el documento que el Concesionario deberá presentar al OSITRAN en los plazos establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo. Dicho Programa deberá detallar las obras de rehabilitación y de mejoramiento previstas a ejecutarse de acuerdo al resultado de las evaluaciones funcionales y estructurales a las cuales está obligado a realizar el Concesionario.

las obras constituyan proyectos de inversión pública, se deberá obtener la viabilidad correspondiente conforme al SNIP, debiendo presentar los estudios de pre inversión requeridos.

Por otra parte, en el caso del AICC, considerando que se trata de un proyecto nuevo que implica el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento de todo un aeropuerto, se tiene previsto un compromiso de inversión de USD 599 millones, bastante superior al previsto en la mejora de los 17 aeropuertos comprendidos en las concesiones del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos (USD 187,3 millones). La ejecución de las inversiones están divididas en dos etapas: i) etapa de ejecución de obras; y, ii) etapa de operación.

Durante la etapa de ejecución de obras, el concesionario tendrá a su cargo el diseño y construcción de las obras (incluido el movimiento de tierras, construcción del terminal, pavimento y obras adicionales); así como la adquisición, instalación y operación del equipamiento. Esta etapa deberá culminar en un plazo no mayor de 5 años, siendo que las obras correspondientes al movimiento de tierras deben ejecutarse en un plazo máximo de 2 años. Conforme al Plan de Negocios 2016 de Kuntur Wasi³⁷, la inversión prevista en dicha etapa es de alrededor de USD 456 millones.

Por otra parte, durante la etapa de operación se ejecutarán las obras necesarias para el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos (en adelante, RTM) para la operación y mantenimiento del terminal establecidas en el Anexo 8 del Contrato de Concesión. En esta etapa, el concesionario podrá realizar inversiones complementarias no aeroportuarias, así como ejecutar obras según se alcance determinados niveles de demanda para garantizar la adecuada operación del aeropuerto y obras de rehabilitación y/o mejoramiento.

Cabe señalar que, la ejecución de obras del AICC deberá iniciarse a más tardar a los 30 días contados a partir del momento en que se cumplan todas las siguientes condiciones: a) se haya emitido la Autorización de Construcción del Aeropuerto por parte de la DGAC³⁸; b) se haya aprobado el EDI de la etapa de ejecución de obras; c) se haya aprobado el instrumento de gestión ambiental y se haya obtenido la certificación ambiental correspondiente; d) se haya acreditado el cierre financiero del total de las obras de la etapa de ejecución; e) se haya producido la toma de posesión; f) se hayan obtenido los permisos y licencias municipales correspondientes; y, g) se hayan obtenido los permisos por parte del Ministerio de Cultura para la ejecución de las obras. Al respecto, como se explicará con mayor detalle en la sección 6.4.1 de este documento, el 03 de febrero de 2017 se firmó la primera adenda al Contrato de Concesión, para conseguir la bancabilidad del proyecto y proceder con el inicio de la etapa de ejecución de obras³⁹.

III. EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS PRINCIPALES INDICADORES OPERATIVOS DE LAS CONCESIONES

En esta sección se procederá a evaluar el desempeño de la gestión de cada una de las concesiones aeroportuarias que se encuentran operando, así como de CORPAC. En particular,

³⁷ Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/joomlatools-files/docman-files/RepositorioAPS/o/o/par/000001-TEMP/AEROPUERTOS/Plan%20de%20Negocios%20KW%20-%2025.02.2016%20VF.pdf>

³⁸ Autorización otorgada por la DGAC para que el Concesionario pueda iniciar la construcción y/o mejoras del Aeropuerto de acuerdo con las Leyes Aplicables.

³⁹ El Cierre Financiero es el proceso por el cual el Concesionario acreditará al Concedente que cuenta con el financiamiento necesario para ejecutar las obras. El procedimiento para la obtención del Cierre Financiero se encuentra detallado en el numeral 9.2 de la Cláusula Novena del Contrato de Concesión.

se presentará la evolución de los principales indicadores relacionados con el tráfico de pasajeros y/o carga, operaciones, ingresos e inversiones ejecutadas.

3.1. Aeropuerto Internacional Jorge Chavez

El AIJCH es el principal aeropuerto del país, conectando al Perú con el resto del mundo a través de 38 destinos internacionales en Sudamérica, Centro América, Norteamérica y Europa. Su ubicación geográfica le ha permitido consolidarse como un importante y estratégico centro de conexión de América del Sur. Así, durante 2016, el AIJCH ha concentrado el 99,2% del tráfico total de pasajeros en vuelos internacionales, siendo prácticamente la única puerta de entrada y salida del Perú.

A nivel nacional el AIJCH conecta a Lima con 22 ciudades de los principales departamentos del Perú, siendo el centro radial nacional (*hub*) desde el cual se atienden las principales rutas nacionales. En general, como se verá más adelante, la mayoría de rutas nacionales se encuentran conectadas con Lima, siendo reducidos los vuelos directos entre ciudades de provincia. Así, si bien durante 2016, el AIJCH concentró cerca de la mitad (47,7%) del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, debe tenerse en consideración que la gran mayoría de los pasajeros en vuelos nacionales embarcados en el resto de aeropuertos han tenido como destino Lima.

3.1.1. Evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

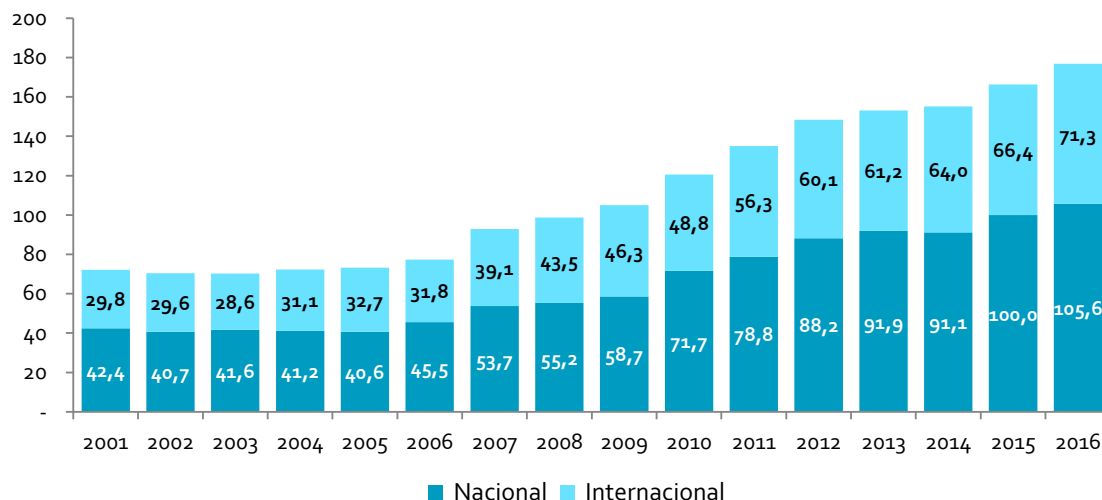
Durante 2016, el AIJCH ha concentrado el 47,7%, 54,8% y 22,7% del tráfico total de pasajeros, carga y operaciones en vuelos nacionales de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. En el caso de los vuelos internacionales, dicho aeropuerto ha concentrado prácticamente la totalidad del tráfico de pasajeros, movimiento de carga y operaciones (99,2%, 99,9% y 96,9%, respectivamente).

Tráfico de aeronaves

Entre 2001 y 2016, el número total de operaciones en el AIJCH experimentó un crecimiento promedio anual de 6,2%, al pasar de 72,2 a 179,9 miles de operaciones. En ese periodo, las operaciones nacionales se incrementaron 6,3% promedio anual; mientras que las operaciones internacionales tuvieron un aumento promedio anual de 6%.

Como se aprecia en el siguiente gráfico, hay una marcada tendencia creciente a partir del año 2007 (con excepción del año 2009, en que recesión económica como consecuencia de la crisis financiera internacional). Dicho dinamismo coincide con la expansión del PBI per cápita, particularmente en los años 2007, 2008 y 2010, en los cuales dicho indicador registró un importante crecimiento de 7,3%, 7,9% y 7,1%, respectivamente (ver Anexo N° 3). Asimismo, se observa un incremento importante de las frecuencias semanales de los vuelos nacionales e internacionales entre 2006 y 2015, al registrar un aumento promedio anual de 12,4% y 8,6%, respectivamente (ver Anexo N° 4).

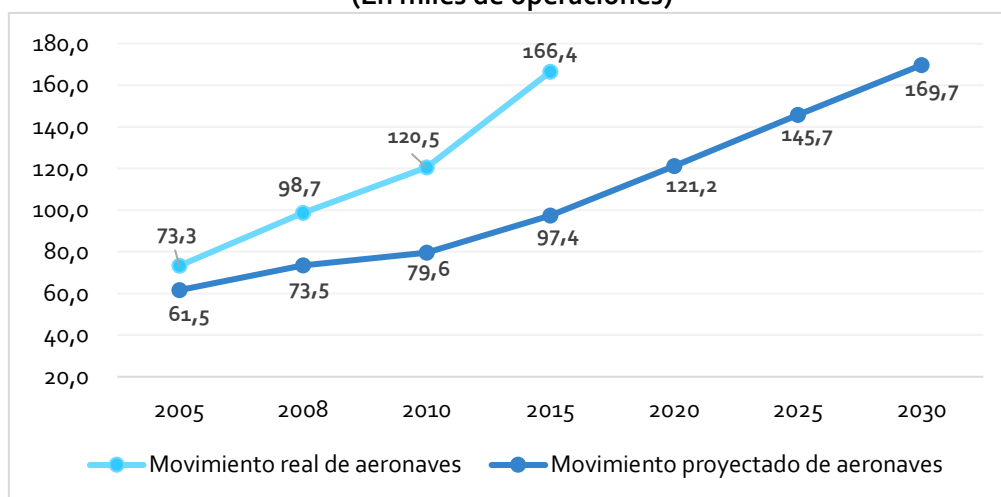
Gráfico N° 1
Tráfico de aeronaves 2001 – 2016
(En miles de operaciones)



Fuente: LAP
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Al igual que ha sucedido con el tráfico de pasajeros, el movimiento de aeronaves en el AIJCH ha superado de manera importante las proyecciones iniciales. Como se observa en el siguiente gráfico, durante 2015 el movimiento real de aeronaves (166,4 mil) ha superado en 71% el movimiento proyectado en el Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH versión 2005 (97,4 mil). Así, en 2016 se ha alcanzado un nivel de operaciones (176,9 millones) superior al que se esperaba alcanzar recién durante el año 2030 (169,7 millones).

Gráfico N° 2
Operaciones proyectadas 2005 – 2030 vs. Operaciones reales 2005 – 2015
(En miles de operaciones)



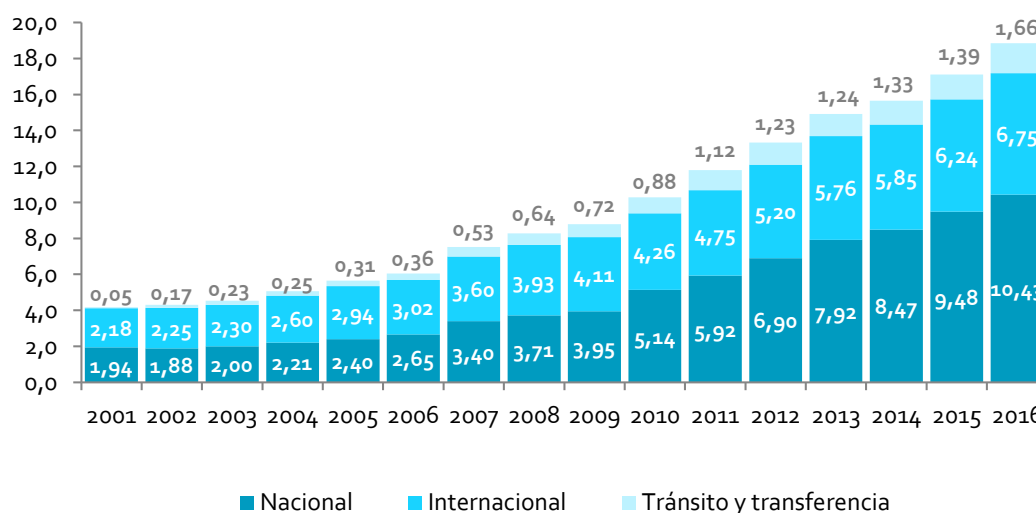
Fuente: LAP, Plan Maestro de Desarrollo (versión 2005)
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tráfico de pasajeros

Como se observa en el gráfico N° 3, el tráfico de pasajeros desde el inicio de la Concesión ha mostrado un importante dinamismo, experimentando un crecimiento promedio anual de

10,6% entre 2001 y 2016, al pasar de 4,2 millones a 18,8 millones de pasajeros. Analizando la evolución por tipo de pasajero, se puede observar que el mayor dinamismo se produjo en el tráfico de pasajeros en tránsito, el cual experimentó un crecimiento promedio anual de 26,7% entre 2001 y 2016, mientras que el tráfico de pasajeros nacionales e internacionales mostró un crecimiento promedio anual de 11,9% y 7,8% en dicho periodo, respectivamente. Así, se observa que el importante crecimiento del tráfico de pasajeros en tránsito se ha producido en un contexto de expansión de los pasajeros de vuelos internacionales, lo que refleja el posicionamiento del AIJCH como centro de conexiones en la región o *hub* internacional para vuelos de conexión.

Gráfico N° 3
Tráfico de pasajeros 2001 – 2015
(En millones de pasajeros)



Fuente: LAP

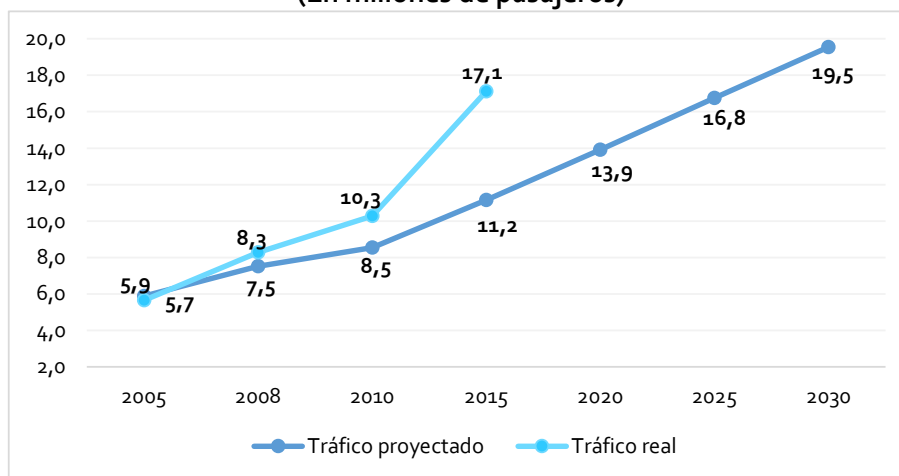
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe destacar que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales empezó a tener un mayor dinamismo a partir del año 2010, pasando de 3,95 millones de pasajeros en 2009 a 10,43 millones de pasajeros en 2016, lo que significó un crecimiento promedio anual de 12% entre los años 2010 y 2016, mientras que en el periodo anterior (2001 – 2009) se registró un crecimiento promedio anual de 9,3%. Dicho dinamismo coincide con el desarrollo de las concesiones del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (2006) y del segundo grupo (2011), las cuales han permitido el desarrollo de nuevas rutas y el aumento de las frecuencias de vuelos.

El importante dinamismo registrado en el tráfico de pasajeros a partir de 2010, ha incidido en que los niveles alcanzados en los últimos años superen de manera importante las proyecciones iniciales de demanda. En efecto, de acuerdo al Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH elaborado en el año 2005⁴⁰, durante 2015 se proyectaba un tráfico de pasajeros de 11,2 millones; no obstante el tráfico real de dicho año (17,1 millones de pasajeros) ha superado en 53,3% el tráfico esperado. Así, en 2016 se ha alcanzado un nivel de tráfico (18,8 millones de pasajeros) superior al que se esperaba alcanzar en 2025 (16,8 millones de pasajeros) y cercano al que se esperaba alcanzar en 2030 (19,5 millones de pasajeros).

⁴⁰ El 09 de junio de 2003, la DCAC aprobó el Plan Maestro del AIJCH 2002 – 2030 (versión 2002) presentado por el Concesionario. El 08 de noviembre de 2006, LAP presentó el Plan Maestro de Desarrollo (versión 2005), el cual fue aprobado en 2008, reemplazando al Plan Maestro (versión 2002).

Gráfico N° 4
Tráfico proyectado de pasajeros 2005 – 2030 vs. Tráfico real de pasajeros 2005 – 2015
(En millones de pasajeros)



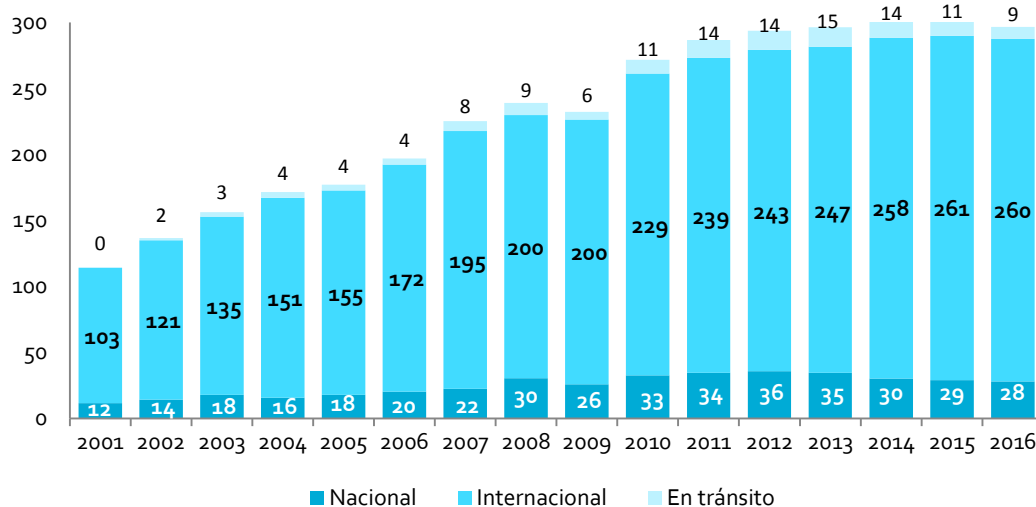
Fuente: LAP, Plan Maestro de Desarrollo (versión 2005)
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tráfico de carga

En relación al tráfico de carga, el AIJCH también se constituye como el principal aeropuerto carguero del país; especialmente en el transporte internacional, en el que concentra prácticamente el 100% de la carga movilizada.

Entre 2001 y 2016, se ha observado una evolución creciente en el tráfico de carga (con excepción del 2009, en que se sintieron los efectos de la crisis financiera internacional, y de los últimos dos años en los que se ha producido una leve contracción) a una tasa promedio anual de 7,1%, al pasar de 114 mil toneladas a 297 mil toneladas. Cabe señalar, que si bien la carga internacional representa la mayor proporción de la carga movilizada, esta ha visto reducida su participación de 90% en 2001 a 87,5% en 2016.

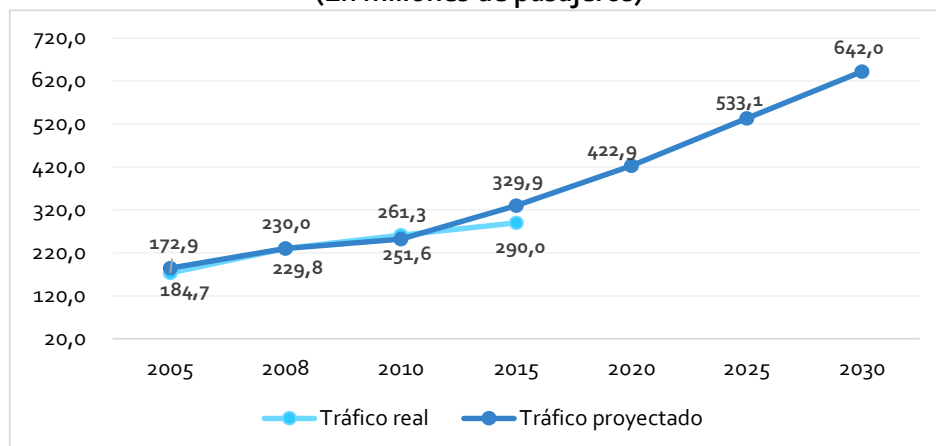
Gráfico N° 5
Tráfico de carga
(En miles de toneladas)



Fuente: LAP
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe mencionar que, a diferencia de lo ocurrido en el tráfico de pasajeros, en el caso de la carga el nivel de tráfico registrado en 2015 se ha ubicado por debajo de los niveles proyectados en el Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH (versión 2005), tal como se puede observar en el gráfico N° 6. Así, durante 2015 el tráfico real de carga se ubicó 12,1% por debajo del nivel proyectado dicho año.

Gráfico N° 6
Tráfico proyectado de carga 2005 – 2030 vs. Tráfico real de carga 2005 – 2015
(En millones de pasajeros)



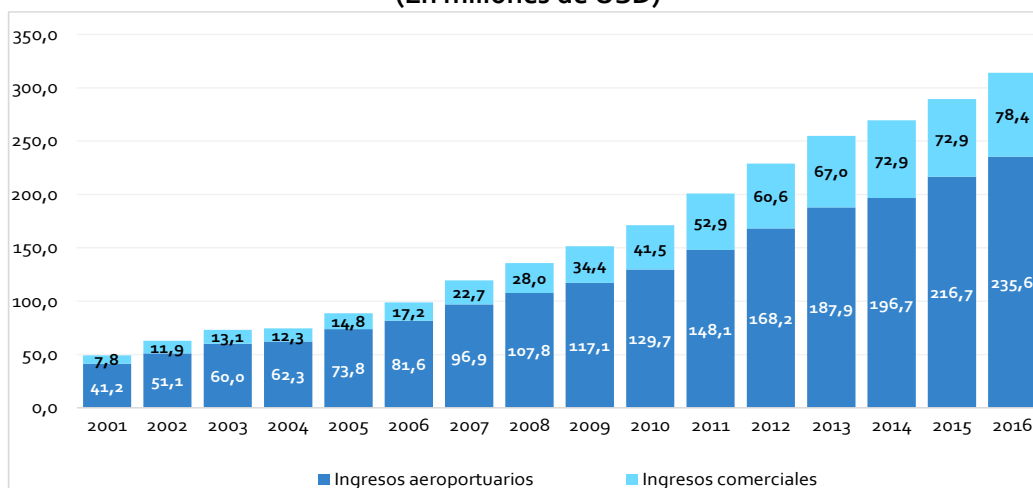
Fuente: LAP, Plan Maestro de Desarrollo (versión 2005)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

3.1.2. Evolución de los ingresos

Los ingresos aeroportuarios y comerciales totales de LAP han registrado un crecimiento promedio anual de 13,2% entre 2001 – 2016, al pasar de USD 49,1 a USD 314 millones. En dicho periodo, los ingresos aeroportuarios (TUUA, servicios de aterrizaje y despegue, comisión por venta de combustible, puentes de abordaje, estacionamiento de aeronaves, entre otros) representaron el 76,4% del total de ingresos; mientras que los ingresos comerciales (alquiler de locales comerciales, *duty free*, estacionamiento vehicular, entre otros) representaron el 23,6% restante.

Gráfico N° 7
Evolución de los ingresos aeroportuarios y comerciales 2001 – 2016
(En millones de USD)

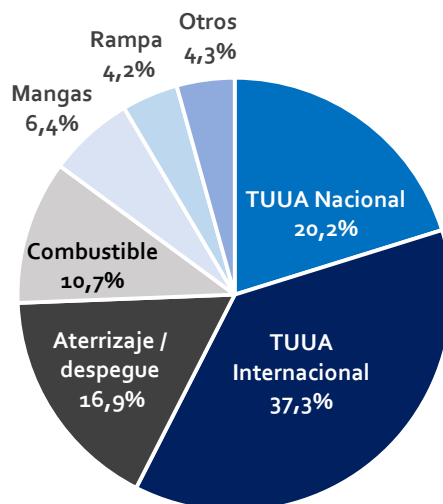


Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe mencionar que, la TUUA Internacional y TUUA Nacional son las principales fuentes de ingresos de LAP, habiendo explicado el 37,3% y 20,2% del total de ingresos aeroportuarios en 2016, respectivamente (ver siguiente gráfico).

Gráfico N° 8
Composición de los ingresos aeroportuarios– 2016
(En porcentajes)



Fuente: LAP

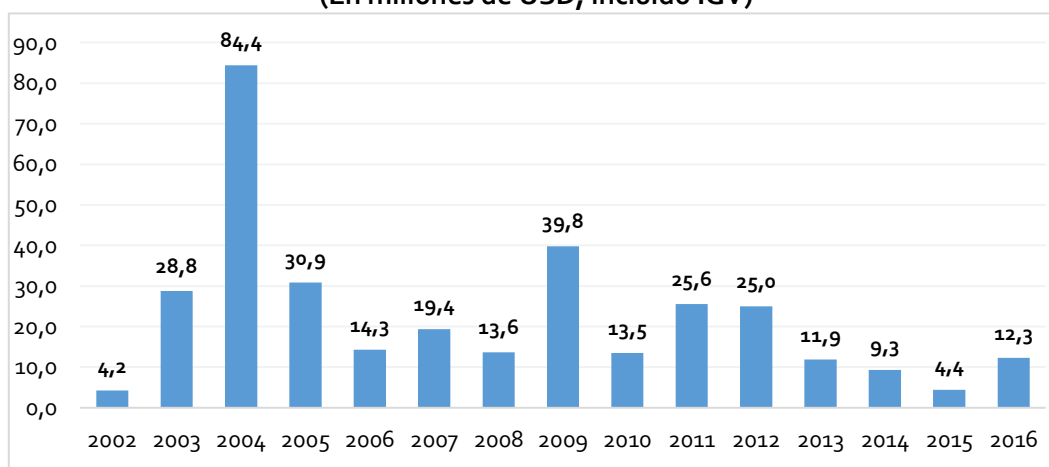
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

3.1.3. Evolución de las inversiones

Las inversiones realizadas por el Concesionario pueden constituir parte de las mejoras comprometidas en el Contrato de Concesión, una vez que han sido reconocidas como tales por el Regulador. Dicho reconocimiento supone a OSITRAN verificar que la inversión esté de acuerdo con lo ofrecido en la propuesta técnica del Concesionario, así como verificar el cumplimiento de los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.

Conforme se detalló en la sección 2.1 de este documento, durante el periodo inicial (2001 – 2009), el monto invertido en mejoras obligatorias en el AIJCH debía alcanzar los USD 222 millones. De dicho monto, un total de USD 110 millones debían invertirse durante los primeros cuatro (4) años de la concesión (2001 – 2005). Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, durante el periodo inicial (2001 – 2009), las inversiones ejecutadas por LAP ascendieron a USD 235,4 millones, de los cuales un total de USD 148,24 millones fueron invertidos durante los primeros cuatro (4) años. Así, LAP ha cumplido las metas de inversión previstas durante el periodo inicial de la concesión.

Gráfico N° 9
Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2002 – 2016*
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En relación a las inversiones ejecutadas por LAP durante el periodo remanente, se aprecia que las mismas alcanzaron un nivel de USD 102 millones entre 2010 y 2016. Dichas inversiones han estado orientadas principalmente a la ampliación de la plataforma Norte y Sur, remodelación y ampliación de diversas áreas, mantenimiento y adquisición de equipos y vehículos de transporte, re-capeo asfáltico de la pista de aterrizaje y calles de rodaje, construcción del cerco perimétrico en las áreas de terrenos entregados, entre otros (ver Anexo N° 5).

Así, entre 2002 y 2016, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, que ha sido reconocida por OSITRAN, ascendió a USD 337,37 millones, lo cual representa un avance de 31,8% en el compromiso total de inversión de LAP (USD 1 061,5 millones). En dicho periodo, se han logrado los siguientes avances en relación a los compromisos de inversión establecidos en el Contrato de Concesión:

- Se han concluido las mejoras del periodo Inicial;
- En los terrenos entregados para ampliación del AIJCH (53%) se ha culminado con el cercado perimétrico y trabajos conexos; y,
- Durante el periodo remanente se han realizado las siguientes mejoras: i) ampliación de la plataforma norte (100%); ii) remodelación de los pisos 3 y 10 de la torre central (100%); iii) nuevo ingreso a la plataforma en talleres norte (100%); iv) instalación de ascensores en la torre central (100%); v) construcción de escalera de evacuación y almacenes para concesionarios comerciales (95%); vi) mejoras en plataforma (60%); y, vii) mejoras con inversiones de terceros (habilitación de servicios para taller de mantenimiento en plataforma sur - este).

No obstante, es importante mencionar que la demora en la entrega de terrenos debidamente saneados por parte del MTC ha impedido que LAP pueda ejecutar las inversiones obligatorias para la ampliación del terminal y construcción de la segunda pista de aterrizaje (la principal inversión prevista durante el periodo remanente). Esto además genera incumplimiento del compromiso asumido por el Concesionario con sus Acreedores Permitidos, lo que impide que LAP pueda ejecutar mejoras que tenga un costo mayor a USD 5 millones. En la sección VI de este Informe se abordará con mayor detalle la situación actual de la entrega de terrenos en el AIJCH.

3.2. Primer Grupo de Aeropuertos Regionales

El Primer Grupo de Aeropuertos Regionales, administrado por la empresa concesionaria ADP desde diciembre de 2006, cuenta con una red de 12 terminales aéreas ubicados principalmente en el norte y oriente peruano (ver Anexo N° 6). Al inicio de la concesión el concesionario tomó posesión de nueve aeropuertos (Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Iquitos, Pucallpa, Talara Tarapoto, Trujillo y Tumbes). Posteriormente, conforme a lo acordado en las adendas 1, 2 y 4 al contrato de concesión, el 05 febrero, 06 marzo y 24 de noviembre de 2008 se entregaron los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, respectivamente

Cabe señalar que, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, los aeropuertos de la concesión se clasifican en cuatro grupos, de acuerdo al tráfico de pasajeros que registren en el último año⁴¹. Como se observa en el siguiente cuadro, desde el inicio de explotación de la concesión, la clasificación de los aeropuertos ha ido cambiando concentrándose en torno a los Grupos I y II debido al importante incremento en el tráfico de pasajeros registrados anualmente en los aeropuertos regionales. Por ejemplo, al inicio de la concesión, ningún aeropuerto registraba un tráfico mayor a 500 mil pasajeros y sólo un aeropuerto registraba un tráfico de entre 250 y 500 mil pasajeros (el aeropuerto de Iquitos), mientras que al cierre de 2016, seis (6) aeropuertos se ubican en el Grupo I.

Cuadro N° 6
ADP: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2007 – 2016

Año	Grupos (según número de pasajeros al año)			
	Grupo I > 500 mil	Grupo II 250 - 500 mil	Grupo III 100 - 250 mil	Grupo IV < 100 mil
2007	-	Iquitos	Trujillo, Tarapoto y Pucallpa	Tumbes, Talara, Cajamarca, Huaraz y Chachapoyas
2008	-	Iquitos y Pucallpa	Trujillo, Tarapoto y Chiclayo	Tumbes, Talara, Cajamarca, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2009	Iquitos	Pucallpa, Trujillo y Tarapoto	Chiclayo y Piura	Tumbes, Talara, Cajamarca, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2010	Iquitos	Pucallpa, Tarapoto y Piura	Cajamarca, Trujillo y Chiclayo	Tumbes, Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2011	Iquitos	Pucallpa, Tarapoto y Piura	Cajamarca, Trujillo y Chiclayo	Tumbes, Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2012	Iquitos y Piura	Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo	Cajamarca, Tumbes y Trujillo	Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2013	Iquitos, Piura y Tarapoto	Pucallpa, Trujillo y Chiclayo	Cajamarca y Tumbes	Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2014	Iquitos, Piura y Tarapoto	Pucallpa, Tarapoto, Chiclayo y Cajamarca	Tumbes	Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2015	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo y Pucallpa	Chiclayo y Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2016	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa	Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁴¹ Al respecto, el Anexo N° 7 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, señala que las tarifas serán aplicadas en función del Grupo donde se encuentre ubicado cada Aeropuerto, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado en el último año: i) Grupo I: más de 500 mil pasajeros anuales; ii) Grupo II: de 250 mil a 500 mil pasajeros anuales; iii) Grupo III: de 100 mil a 500 mil pasajeros anuales; y, iv) Grupo IV: Hasta 100 mil pasajeros anuales.

A continuación se presentará información sobre los principales indicadores operativos de cada uno de los aeropuertos que forman parte de la concesión. En el caso de los indicadores de tráfico (aeronaves, pasajeros y carga) se presentará información para el periodo 2002 y 2016⁴², a fin de comparar la evolución previa al inicio de la concesión (2002-2006) y la evolución posterior (2007 –2016).

3.2.1. Evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

El Primer Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando en este rubro una importante participación dentro de toda la Red Aeroportuaria Nacional. Así, durante 2016, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 22%, 31,6% y 35,5% del total de pasajeros, carga y operaciones de vuelos nacionales de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. En cuanto a los vuelos internacionales, ADP tuvo una participación poco significativa en relación con el total de operaciones, pasajeros y carga que se registraron en la red aeroportuaria nacional en dicho año.

Tráfico de aeronaves

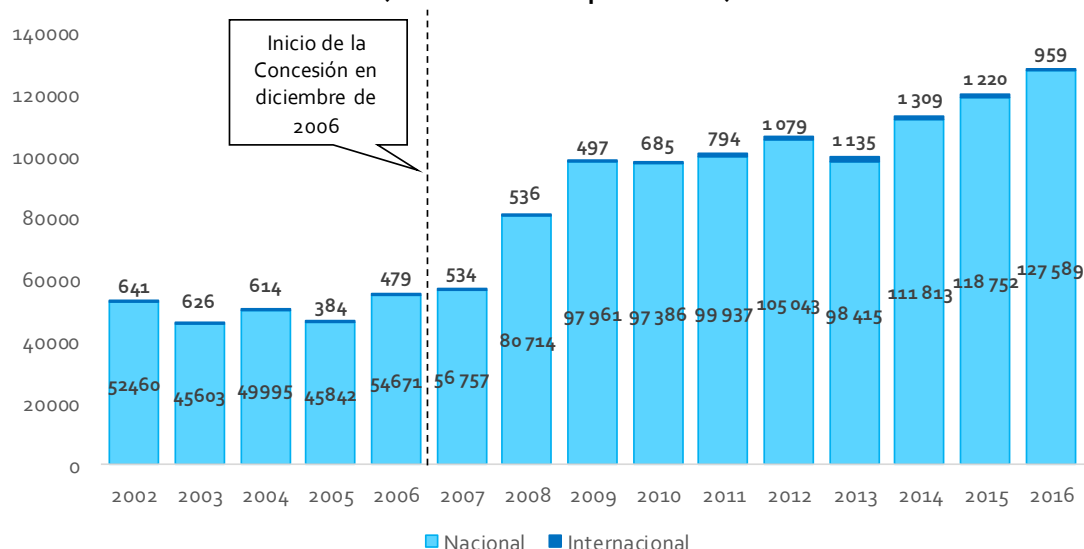
Como ha sido mencionado, los aeropuertos administrados por ADP atienden principalmente vuelos nacionales, los cuales han representado cerca del 99% de las operaciones totales durante 2016, siendo las operaciones internacionales poco significativas y esporádicas.

Como se observa en el gráfico N° 10, el número de operaciones de los aeropuertos concesionados a ADP, se mantuvo estable en el periodo previo al inicio de la concesión (2002 – 2006), registrando un moderado crecimiento promedio anual de 0,95%. En el periodo posterior (2007 – 2016) se registró un importante crecimiento promedio anual de 9,4%, explicado principalmente por el importante crecimiento de 47,2% registrando en 2008 (año en el cual se terminaron de entregar todos los aeropuertos de la Concesión).

En este punto, es importante mencionar que el incremento del tráfico de aeronaves en 2008 se explica principalmente por el dinamismo registrado en el aeropuerto de Pisco (el cual forma parte de la concesión desde febrero de 2008). En efecto, en dicho año, el tráfico de aeronaves en el aeropuerto de Pisco se incrementó 14,6% (es decir, en 15 672 operaciones) en relación al 2007, al pasar de 10,7 mil a 26,4 mil operaciones. La mayor parte del tráfico que registra dicho aeropuerto se debe a los servicios de sobrevuelo que brinda (principalmente a las Fuerzas Aéreas del Perú y a diversas escuelas de pilotos), así como a los vuelos turísticos hacia las líneas de Nazca (atendiendo a empresas como Aerodiana S.A.C.), los cuales han registrado un aumento importante a partir de 2008. En efecto, en 2016, sólo el 11% de las operaciones del aeropuerto de Pisco corresponde a vuelos comerciales; mientras que las operaciones de instrucción representaron el 63,5% y las operaciones militares el 25,5%.

⁴² Para el periodo 2002-2006, se ha trabajado con la información disponible de CORPAC; mientras que para el periodo posterior se ha empleado la información proporcionada por ADP. Cabe mencionar que entre 2006 y 2008, también se ha considerado la información de CORPAC de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura.

Gráfico N° 10
Tráfico de aeronaves 2002 – 2016
(En número de operaciones)



* Entre 2002 y 2007, se ha considerado la información de CORPAC sobre los aeropuertos entregados a concesión en diciembre de 2007. En el caso de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, se ha considerado la información de CORPAC hasta el 2008.
Fuente: ADP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Analizando la evolución de las operaciones nacionales por aeropuerto desde el inicio de la concesión, se aprecia que el aeropuerto de Pisco es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo representado el 38,9% de las operaciones en 2016, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (14,6%), Trujillo (9,2%), Iquitos (8,7%), Tarapoto (8,5%) y Piura (8,1%).

Todos los aeropuertos (con excepción de los aeropuertos de Huaraz) han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2007 y 2016, en tasas promedio anual que varían entre 1,3% y 46% (ver siguiente cuadro). Durante 2016, se observa un importante aumento de del número de operaciones nacionales en el aeropuerto de Chachapoyas, debido a que a que desde inicios de ese año el aeropuerto comenzó a operar vuelos comerciales.

Cuadro N° 7
Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2016*
(En número de operaciones)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual
Pisco	11 242	26 428	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	53 117	18,8%
Pucallpa	10 112	11 860	10 972	13 973	15 333	15 910	17 848	14 561	16 336	18 026	6,6%
Trujillo	5 507	6 396	6 307	7 365	8 405	7 420	7 836	8 253	11 833	11 373	8,4%
Iquitos	8 027	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	10 544	3,1%
Tarapoto	4 337	5 816	5 612	6 524	7 681	7 402	8 447	9 949	9 361	10 053	9,8%
Piura	6 194	7 197	3 460	5 525	7 376	7 092	7 677	8 326	10 489	9 940	5,4%
Chiclayo	4 585	4 542	7 930	5 815	6 268	6 211	6 231	6 194	9 207	6 729	4,4%
Cajamarca	3 378	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 467	3 368	3 274	-0,3%
Tumbes	1 224	878	900	1 046	1 460	1 174	1 218	1 373	1 572	1 463	2,0%
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 216	42,2%
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1 043	1 290	7,6%
Huaraz	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	564	-9,8%
Nacional	56 757	80 714	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 813	118 752	127 589	9,7%

* En el caso de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, se ha considerado la información de CORPAC hasta el 2008.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En relación a las operaciones internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo, siendo los principales aeropuertos Tumbes, Chiclayo, Trujillo e Iquitos, los cuales explicaron el 21,4%, 20,6%, 16,7% y 14,4% del total de tráfico internacional de aeronaves en 2016, respectivamente; mientras que en los aeropuertos de Tarapoto, Cajamarca, Chachapoyas y Huaraz prácticamente no hay movimientos internacionales. Entre 2007 y 2016, el tráfico de aeronaves en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en los aeropuertos de Tumbes, Chiclayo, Trujillo y Piura. En 2016, se observa una caída de 25,6% en el número total de operaciones internacionales, lo que se explica por la reducción de las operaciones en los aeropuertos de Iquitos (-62%) y Piura (-44,8%).

Cuadro N° 8
Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2016
(En número de operaciones)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	31,1%
Chiclayo	55	116	76	67	104	140	88	125	137	189	14,7%
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	9,0%
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	-0,3%
Piura	42	44	35	140	93	179	201	183	210	116	11,9%
Pisco	118	33	24	10	60	83	48	44	108	135	1,5%
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	-10,1%
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	-7,4%
Huaraz	2	8	1	0	0	0	0	0	0	0	-
Cajamarca	0	0	4	10	6	0	0	4	2	0	-
Chachapoyas	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	-
Tarapoto	2	5	0	0	0	1	2	4	10	0	-
Internacional	534	536	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	959	6,7%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

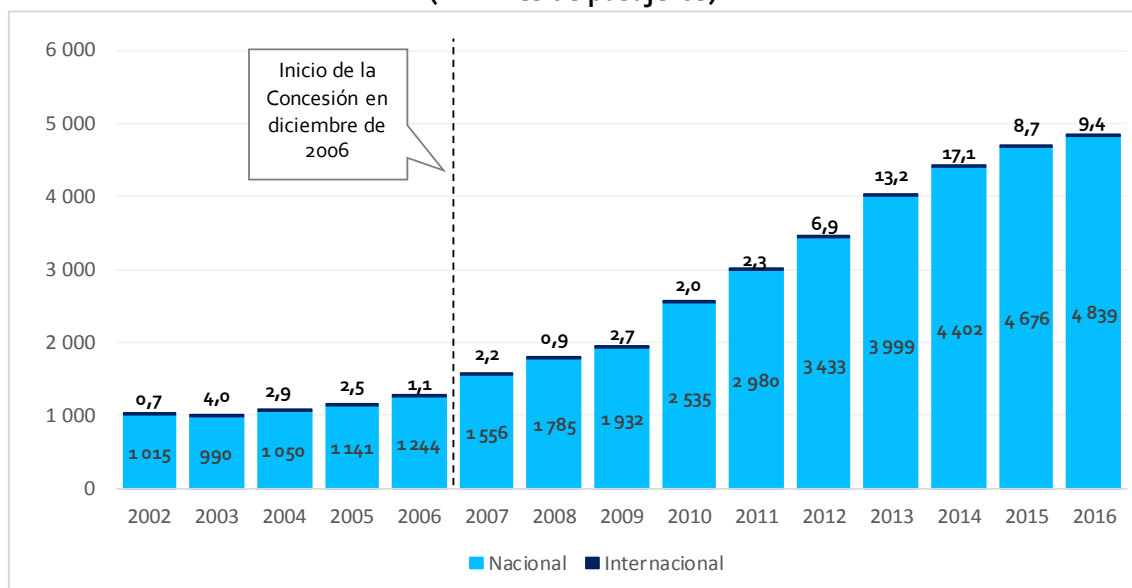
Tráfico de pasajeros

Entre 2002 y 2016, los pasajeros en vuelos nacionales representaron cerca del 99,8% del total de pasajeros, mientras que la participación de los pasajeros en vuelos internacionales fue poco significativa a lo largo del periodo analizado.

Como se aprecia en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión se ha registrado un mayor dinamismo en el tráfico de pasajeros. Así, entre 2002 y 2006 (periodo antes del inicio de la concesión), el número total de pasajeros registró un crecimiento promedio anual de 5,2%; mientras que en el periodo posterior (2007 y 2016) se registró un crecimiento promedio anual de 13,4%. El mayor dinamismo se produjo en 2010 (año de recuperación de la economía de la recesión de 2009), al registrarse un importante incremento de 31,2% en el tráfico total de pasajeros, lo cual coincide con un incrementó de 7,1% del PBI per cápita (ver Anexo N° 3). Asimismo, a partir de 2010 se observa un incremento de las rutas desde Lima a la región del norte y oriente⁴³, así como de la frecuencia de vuelos principalmente hacia la capital.

⁴³ Así, por ejemplo, en 2010, Peruvian Airlines comenzó a operar las rutas Iquitos – Lima, Piura – Lima y Tumbes – Lima; mientras que Star Up empezó operaciones de la ruta Tarapoto – Pucallpa.

Gráfico N° 11
Tráfico de pasajeros 2002 – 2016
(En miles de pasajeros)



* Entre 2007 y 2008, se ha considerado la información de CORPAC sobre los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

El aeropuerto de Iquitos es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo captado el 19,7% del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales en 2016, seguido por los aeropuertos de Piura (17,8%), Tarapoto (14,1%) y Trujillo (12,1%). Como se observa en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos han registrado un crecimiento del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales entre 2007 y 2016, siendo los aeropuertos de Pisco y Chachapoyas los que registraron el mayor dinamismo. En el último año, se observa una contracción en el número de pasajeros nacionales en los aeropuertos de Huaraz (-31,3%), Pisco (-17,1%), Iquitos (-10,3%) y Tumbes (-2,7%)⁴⁴.

Cuadro N° 9
Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2016
(En miles de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual
Iquitos	492	549	529	676	676	769	897	1 020	1 064	955	7,7%
Piura	194	230	291	402	546	642	733	764	841	863	18,0%
Tarapoto	181	215	217	270	374	437	548	668	654	681	15,9%
Trujillo	167	202	223	293	350	405	443	491	504	585	14,9%
Chiclayo	150	175	204	277	318	373	426	450	468	518	14,7%
Pucallpa	209	241	240	307	314	365	448	470	503	515	10,5%
Cajamarca	76	97	127	177	201	227	252	258	275	326	17,5%
Tumbes	63	59	80	96	133	122	153	181	189	184	12,6%
Talara	10	5	3	0	13	12	0	17	107	146	34,9%
Pisco	2	2	8	24	47	69	85	70	56	47	44,4%
Chachapoyas	0,4	1,5	1,0	3,3	1,7	0,1	0,4	0,6	0,2	9	43,0%
Huaraz	10	8	9	9	7	12	11	12	15	10	0,03%
Total	1 556	1 785	1 932	2 535	2 980	3 433	3 999	4 402	4 676	4 839	13,4%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁴⁴ La reducción del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Tumbes coincide con el inicio de operaciones comerciales en el aeropuerto de Talara (ubicado a menos de 200 km de distancia del aeropuerto de Tumbes) a finales de 2014.

Es importante mencionar que la mayor parte de pasajeros que usan los aeropuertos concesionados a ADP, viajan en vuelos nacionales que están conectados con Lima, siendo reducidas las rutas directas entre los aeropuertos de provincias. Así, entre 2007 y 2016, alrededor del 85% de los pasajeros transportados en los 12 aeropuertos de la concesión, tuvieron como origen o destino el AIJCH. En el caso del 15% restante de pasajeros, destaca el tráfico en las rutas comerciales Iquitos-Pucallpa e Iquitos-Tarapoto (que captaron cerca del 7% de los pasajeros), así como los sobrevuelos en Pisco (que captaron el 1,5% del tráfico de pasajeros).

En relación a los pasajeros en vuelos internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo. Sin embargo, como se aprecia en el siguiente cuadro, entre 2007 y 2016, el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en los principales aeropuertos.

Cuadro N° 10
Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2016
(En número de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual
Chiclayo	118	54	874	224	388	2 218	89	61	203	7 788	86,2%
Trujillo	176	21	207	233	248	132	1 769	774	243	480	47,9%
Iquitos	1 438	418	744	561	847	3 632	8 499	14 770	7 214	436	0,5%
Piura	50	25	63	252	228	381	448	450	475	286	35,6%
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171	23,3%
Pisco	16	6	5	0	80	88	135	746	237	147	49,2%
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	-2,5%
Talara	30	16	0	32	96	93	23	34	31	3	-18,9%
Huarez	8	0	3	0	0	0	0	0	0	0	-
Cajamarca	0	0	31	37	11	0	0	41	12	0	-
Chachapoyas	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Tarapoto	5	254	0	0	0	0	0	7	19	0	-
Internacional	2 206	902	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 373	38,3%

Fuente: ADP

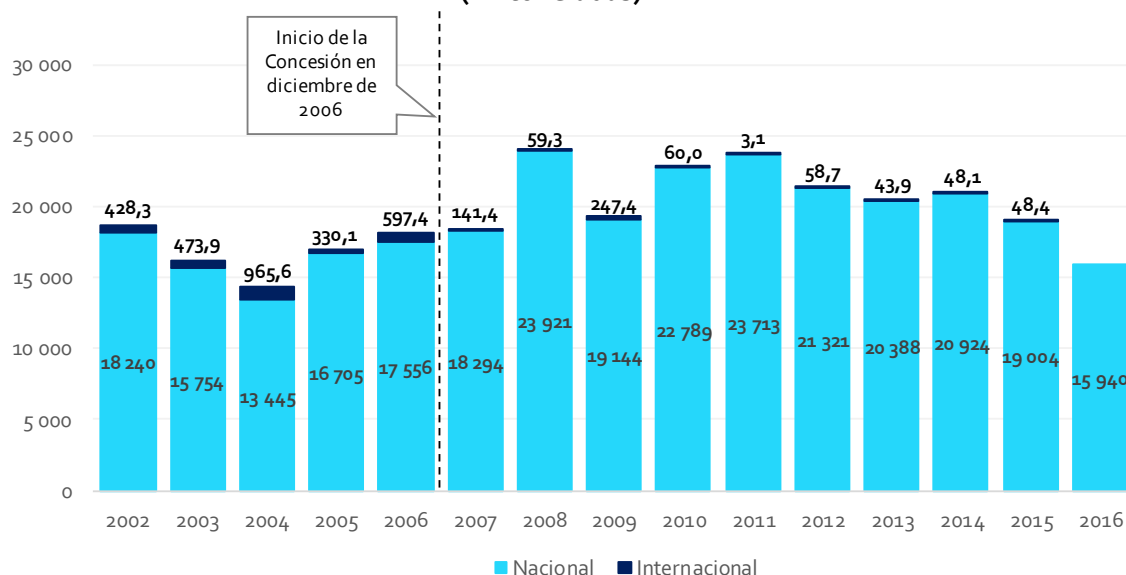
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Durante 2016, se observa un importante crecimiento en el tráfico de pasajeros internacionales en el aeropuerto de Chiclayo (3 736,5%), el cual captó el 83,1% del tráfico total de pasajeros internacionales dicho año, lo cual se explica por qué Copa Airlines empezó a realizar vuelos internacionales desde Chiclayo a Panamá a partir de junio de 2016, siendo que los pasajeros de esos vuelos han representado el 97,5% del total de tráfico internacional desde Chiclayo. Por otro lado, el último año se observa una importante caída de 94,4% en el número de pasajeros internacionales en el aeropuerto de Iquitos, lo que se explica por el hecho de que la aerolínea Copa Airlines dejó de operar la ruta Iquitos-Panamá desde setiembre de 2015.

Tráfico de carga

Como se observa en el siguiente gráfico, el movimiento de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales ha registrado una tendencia fluctuante a lo largo del periodo analizado. Entre 2002 y 2006, el tráfico total de carga experimentó una reducción promedio anual de 0,7%; mientras que entre 2007 y 2016, el tráfico de carga se redujo a una tasa anual de 1,5%. Cabe notar que, cerca del 98,8% del total de la carga movilizada entre 2002 y 2016, corresponde a carga nacional, siendo el volumen de la carga internacional poco significativo.

Gráfico N° 12
Tráfico de carga 2002 – 2016
(En toneladas)



* Entre 2007 y 2008, se ha considerado la información de CORPAC sobre los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Analizando la evolución de la carga nacional por aeropuerto regional, se aprecia que el aeropuerto de Iquitos es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo captado el 58,4% del tráfico en 2016, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (12,1%), Piura (9,1%) y Tarapoto (9,1%). Como se observa en el siguiente cuadro, los aeropuertos que registraron un mayor dinamismo del movimiento de carga nacional fueron los de Chiclayo y Piura, al registrar un crecimiento promedio anual de 4,6% y 4,1%, respectivamente. Durante 2016, todos los aeropuertos regionales (con excepción de Piura y Talara) experimentaron una caída en el movimiento de carga nacional.

Cuadro N° 11
Tráfico de carga nacional, por aeropuerto 2007 – 2016
(En toneladas)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual
Iquitos	10 454	15 959	12 110	15 118	14 135	11 940	12 307	12 752	11 518	9 316	-1,3%
Pucallpa	3 342	3 246	2 693	2 907	4 435	4 027	2 696	2 723	2 291	1 931	-5,9%
Piura	968	1 268	1 107	1 165	1 253	1 385	1 562	1 576	1 429	1 449	4,6%
Tarapoto	1 209	1 673	1 641	1 722	1 856	1 896	1 869	1 964	1 754	1 452	2,1%
Chiclayo	572	578	485	601	693	656	646	717	737	664	1,7%
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	510	495	461	1,9%
Trujillo	528	474	479	571	609	569	602	493	546	444	-1,9%
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	4,1%
Talara	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	-19,1%
Huaraz	42	0	8	1	3	1	0	0	0	0	-
Chachapoyas	5	13	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Pisco	604	3	0	0	0	55	0	0	0	0	-
Total	18 294	23 921	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	-1,5%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En el caso de la carga internacional, solo los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa, Trujillo, Chiclayo, Pisco, Piura e Iquitos registraron algún movimiento entre 2007 y 2016, apreciándose que el aeropuerto de Iquitos explicó el 81% del total de carga internacional, siendo el único aeropuerto que registró movimientos de manera sostenida a lo largo de dicho periodo (ver siguiente cuadro). Como se observa, en 2016 no se han registrado movimientos de carga en los aeropuertos regionales del primer grupo.

Cuadro N° 12
Tráfico de carga internacional, por aeropuerto 2007 – 2016
(En toneladas)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual
Iquitos	74,61	55,72	231,06	36,88	3,01	25,26	43,73	47,34	47,65	0,00	-5,5%
Pucallpa	0,86	0,30	16,32	23,15	0,06	14,98	0,21	0,80	0,76	0,00	-1,4%
Chiclayo	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18,46	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Piura	0,00	3,30	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Trujillo	0,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Pisco	65,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Total	141,4	59,3	247,4	60,0	3,1	58,7	43,9	48,1	48,4	0,0	-12,5%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

3.2.2. Evolución de los ingresos

Los ingresos totales del concesionario se encuentran comprendidos por los ingresos por servicios aeroportuarios (TUUA, aterrizaje y despegue, cargos de acceso, servicios por horas extras, servicios de carga, estacionamiento de aeronaves y arrendamiento de oficinas y counters), servicios no aeroportuarios (arrendamiento de espacios, locales y otros alquileres, estacionamiento de vehículos, entre otros) y los ingresos por cofinanciamiento correspondientes al PAMO⁴⁵.

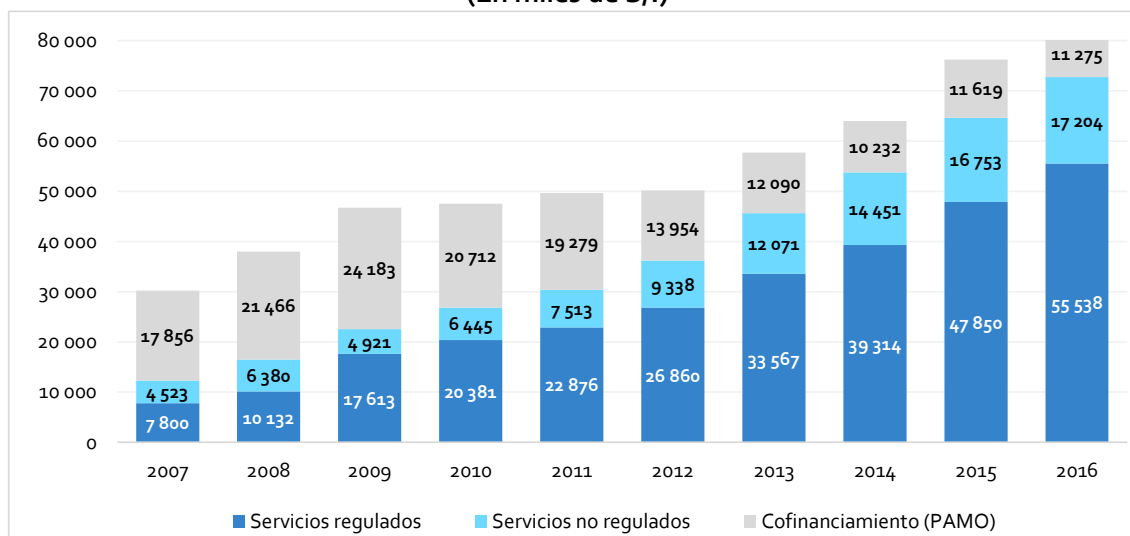
Entre 2007 y 2016, los ingresos totales de ADP (ingresos por servicios regulados, servicios no regulados y cofinanciamiento) han registrado un incremento promedio anual de 12%, al pasar de S/. 30,1 millones a S/. 84 millones. Dicho periodo, los ingresos por servicios regulados explicaron el 51,8% del total de ingresos, seguidos por el cofinanciamiento (29,9%) y los ingresos por servicios no regulados (18,3%). Como se aprecia, los ingresos regulados experimentaron un importante crecimiento durante el periodo, a una tasa promedio anual de 24,4%, lo que ha incidido en una caída promedio anual de 5% del cofinanciamiento. Así; mientras que en 2007 el cofinanciamiento representó el 59,2% de los ingresos totales de ADP, en 2016 dicho porcentaje se redujo a 13,4%.

⁴⁵ Conforme ha sido explicado, si el PAMO es mayor que la suma de los ingresos regulados (servicios aeroportuarios) más los ingresos no regulados (servicios no aeroportuarios), el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:

$$\text{Cofinanciamiento} = (\text{PAMO} - \text{IR} - \text{INRB}) + \text{IGI} - \text{RE} + \text{PAO} + \text{Liq}$$

El monto anual del PAMO asciende a USD 9,4 millones. Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos.

Gráfico N° 13
Evolución de los ingresos totales 2007 – 2016
(En miles de S/.)*

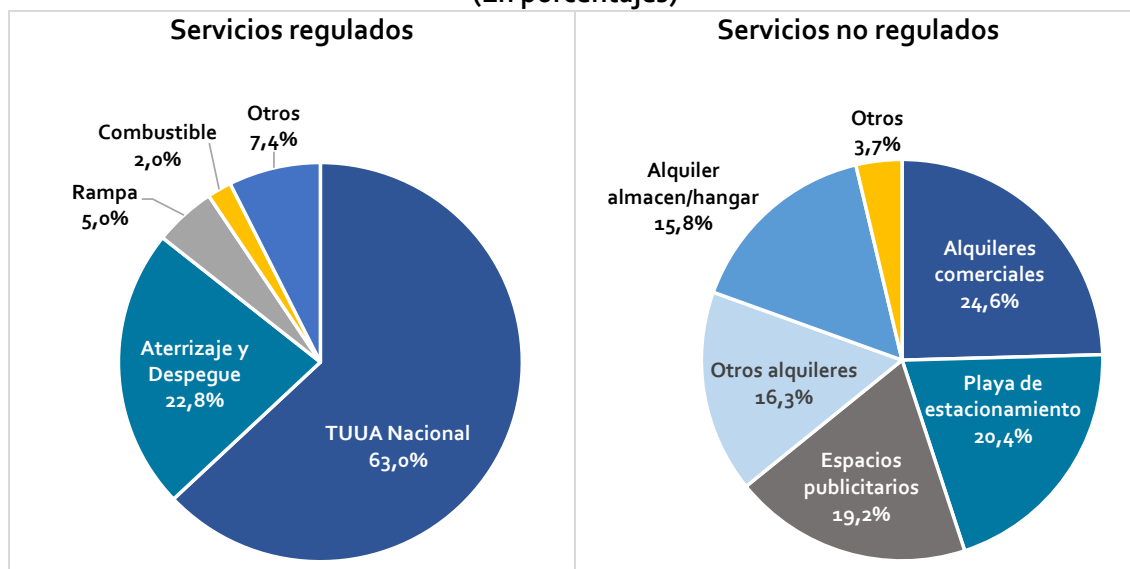


* Para el periodo 2007 – 2015 corresponde a los ingresos son reportados por ADP en Soles en sus Estados Financieros. En 2016 corresponde a los ingresos mensuales declarados en USD por ADP (para transformarlos a S/. se ha empleado el tipo de cambio mensual del BCRP)

Fuente: ADP: Declaraciones mensuales y facturas de cofinanciamiento operacional presentadas a OSITRAN Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe mencionar que, durante el 2016, el TUUA nacional explicó el 63% de los ingresos totales por servicios regulados, seguido de los servicios de aterrizaje y despegue (22,8%) y servicios de rampa (5%). En el caso de los servicios no regulados, el 80% del total de ingresos provino del alquiler de locales comerciales (24,6%), playa de estacionamiento vehicular (20,4%), alquiler de espacios publicitarios (19,2%) y alquiler de almacenes y hangar (15,8%).

Gráfico N° 14
Composición de los ingresos 2016
(En porcentajes)



Fuente: ADP
 Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2016, los aeropuertos que explicaron la mayor parte de los ingresos regulados y no regulados de ADP han sido Iquitos (23,2%), Piura (17,1%),

Tarapoto (14,2%), Trujillo (13,6%) y Pucallpa (10,3%), los cuales en conjunto representaron cerca del 80% del total de ingresos; mientras que los aeropuertos de Pisco, Huaraz y Chachapoyas han tenido una participación poco significativa, representando menos del 2% del total de ingresos en conjunto.

Cuadro N° 13
Participación de cada aeropuerto en los ingresos– 2016
(En porcentajes)

N°	Aeropuerto	Servicios regulados	Servicios no regulados	Total de servicios
1	Iquitos	22,8%	24,5%	23,2%
2	Piura	18,0%	14,2%	17,1%
3	Tarapoto	15,9%	8,8%	14,2%
4	Trujillo	12,7%	16,4%	13,6%
5	Pucallpa	11,0%	8,2%	10,3%
6	Chiclayo	8,1%	10,2%	8,6%
7	Cajamarca	5,3%	5,5%	5,4%
8	Tumbes	2,8%	5,8%	3,5%
9	Talara	2,4%	3,6%	2,6%
10	Pisco	0,8%	2,7%	1,3%
11	Huaraz	0,2%	0,4%	0,2%
12	Chachapoyas	0,1%	0,0%	0,1%
Total		100,0%	100,0%	100,0%

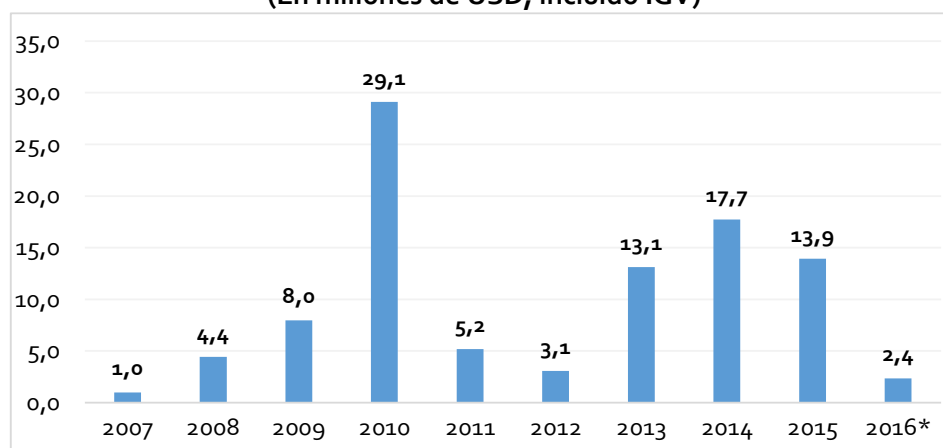
Fuente: ADP

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

3.2.3. Evolución de las inversiones

A diciembre de 2016, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario⁴⁶, que ha sido reconocida por OSITRAN, ascendió a USD 97,8 millones, lo cual representa un avance de 47,1% en el compromiso total de inversión de ADP (USD 207,7 millones).

Gráfico N° 15
Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2007 – 2016
(En millones de USD, incluido IGV)



Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁴⁶ Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas por el Regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica y con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.

Durante 2016, se han reconocido inversiones por un monto de USD 2,37 millones para la ejecución de las siguientes obras: “Mejoramiento e Implementación del Sistema de Climatización del Terminal de Pasajeros y Sistemas de Respaldo de Energía Eléctrica para el Aeropuerto de Tumbes y Aeropuerto de Piura” y “Cerco Perimétrico del aeropuerto de Cajamarca”.

Cabe mencionar que, de acuerdo a los compromisos asumidos en el Contrato de Concesión, en el año 2009, el Concesionario culminó las obras del Periodo Inicial (2006- 2009). Estas obras consistían básicamente en remodelaciones de las terminales de pasajeros, adquisición de equipamiento, y obras para la adecuación a la normatividad vigente en materia de seguridad.

En el caso de las inversiones que debe ejecutar el concesionario en el periodo remante (2009 – 2031), conforme a los planes y programas aprobados, debe señalarse que existen retrasos en la ejecución de las mismas debido a la falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, así como por demoras en la revisión y aprobación de los estudios de pre inversión en el marco del SNIP y de los Estudios Definitivos de ingeniería (EDI), tal como se explicará detalladamente en la sección VI de este documento.

3.3. Segundo grupo de aeropuertos regionales

El segundo grupo de aeropuertos regionales, administrado por la empresa concesionaria AAP desde enero de 2011, cuenta con una red de 5 aeropuertos peruanos ubicados en las ciudades de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la toma de posición de los aeropuertos de la concesión (Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna) se produjo el 06 de enero de 2011.

Cabe mencionar que, en el caso del aeropuerto de Andahuaylas (también incluido en el segundo grupo), conforme lo establecido en la Adenda 1, la toma de posesión se producirá en un plazo de 2 años contados a partir de que CORPAC haya transferido dicho aeropuerto al MTC debidamente Saneado. Así, dicho aeropuerto sigue bajo la administración de CORPAC a la fecha.

Al igual que para el caso del Primer Grupo, el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales señala que los aeropuertos se clasifican en cuatro grupos de acuerdo al tráfico de pasajeros registrado durante el último año. Así, desde el inicio de explotación de la concesión, la clasificación de los aeropuertos ha ido cambiando debido al incremento en el tráfico de pasajeros (ver cuadro N° 14).

Como se aprecia, a diferencia del Primer Grupo de Aeropuertos, la variación del tráfico de pasajeros ha ocasionado que los aeropuertos del Segundo Grupo se concentren en el Grupo II; mientras que sólo el Aeropuerto de Arequipa ha alcanzado un tráfico superior a los 500 mil pasajeros.

Cuadro N°14
AAP: Clasificación de los terminales aeroportuarios, periodo 2011 – 2016

Año	Grupos (según número de pasajeros al año)			
	Grupo I > 500 mil	Grupo II 250 - 500 mil	Grupo III 100 - 250 mil	Grupo IV < 100 mil
2011	-	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho
2012	Arequipa	Juliaca	Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho
2013	Arequipa	Juliaca y Tacna	Puerto Maldonado	Ayacucho
2014	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	-	Ayacucho
2015	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho	-
2016	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho	-

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

A continuación se presentará información sobre los principales indicadores operativos de cada uno de los aeropuertos que forman parte de la concesión. En el caso de los indicadores de tráfico (aeronaves, pasajeros y carga) se presentará información para el periodo 2002 y 2016⁴⁷, a fin de comparar la evolución previa al inicio de la concesión (2002-2010) y la evolución posterior (2011 –2016).

3.3.1. Evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

El Segundo Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional. Así, en 2016 los aeropuertos operados por ADP concentraron el 6,4%, 13,7% y 9,7% del total de operaciones nacionales, número de pasajeros y volumen de carga, respectivamente. Por su parte, en el ámbito de vuelos internacionales, dichos aeropuertos prácticamente no han participado en el tráfico de aeronaves, carga y pasajeros.

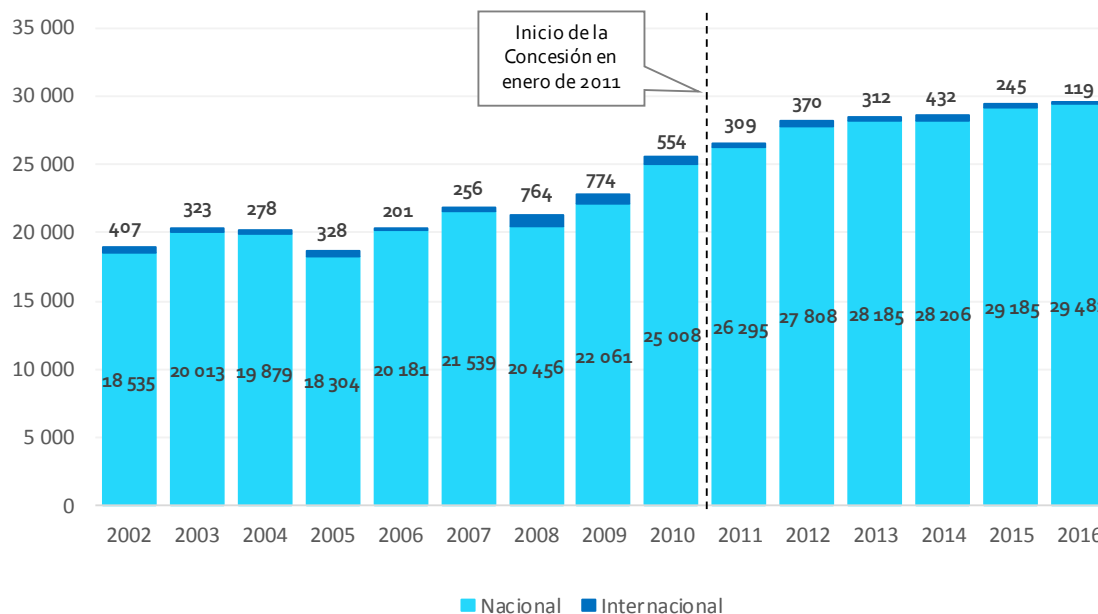
Tráfico de aeronaves

Como se aprecia en el gráfico N° 16, el tráfico de aeronaves en el segundo grupo de aeropuertos básicamente corresponde a vuelos internos, apreciándose que a lo largo del periodo 2002 – 2016, las operaciones nacionales representaron el 98,4% del total de operaciones.

En el periodo previo al inicio de la concesión (2002 – 2010), el número total de operaciones de los aeropuertos concesionados a AAP, registró un crecimiento promedio anual de 3,8% (de 18,9 mil a 25,6 mil), principalmente explicado por el aumento de las operaciones en el aeropuerto de Arequipa en 2010. En el periodo posterior (2011 – 2016), se observa un menor dinamismo, al registrarse un moderado crecimiento promedio anual de 2%, (de 26,6 mil a 29,3 mil operaciones). En dicho periodo, las operaciones nacionales registraron un crecimiento promedio anual de 2,1%; mientras que las operaciones internacionales registraron una reducción promedio anual de 17,5%.

⁴⁷ Para el periodo 2002-2010, se ha trabajado con la información disponible de CORPAC; mientras que para el periodo posterior se ha empleado la información proporcionada por AAP.

Gráfico N° 16
Tráfico de aeronaves 2002 – 2016
(En número de operaciones)



Fuente: AAP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Analizando la evolución de las operaciones nacionales por aeropuerto desde el inicio de la concesión, se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante del segundo grupo de aeropuertos, habiendo explicado el 49% de las operaciones en 2016; mientras que los aeropuertos de Juliaca, Ayacucho, Tacna y Puerto Maldonado explicaron el 14,5%, 12,3%, 12,5% y 11,6%, respectivamente. Como se observa en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos (con excepción del aeropuerto de Juliaca) han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2011 y 2016, en tasas promedio anual que varían entre 1% y 7,7%. Durante 2016, los aeropuertos de Ayacucho y Puerto Maldonado registraron el mayor incremento en el número de operaciones nacionales, con tasas de 9,6% y 11%, respectivamente; mientras que el aeropuerto de Juliaca registró la mayor caída (-16,6%).

Cuadro N° 15
Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto
2011 – 2016 (En número de operaciones)

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual
Arequipa	13 271	13 675	14 319	14 009	14 254	14 348	1,6%
Juliaca	3 853	4 008	3 836	4 095	4 318	3 602	-1,3%
Ayacucho	2 935	3 331	2 948	3 306	3 887	4 261	7,7%
Tacna	3 275	3 303	3 681	3 584	3 489	3 395	0,7%
Puerto Maldonado	2 961	3 491	3 401	3 212	3 237	3 594	4,0%
Nacional	26 295	27 808	28 185	28 206	29 185	29 200	2,1%
Arequipa	249	292	264	361	181	37	-31,7%
Juliaca	2	7	6	12	11	0	-
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	-
Tacna	48	63	39	42	49	78	10,2%
Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	3	-21,4%
Internacional	309	370	312	432	245	118	-17,5%

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

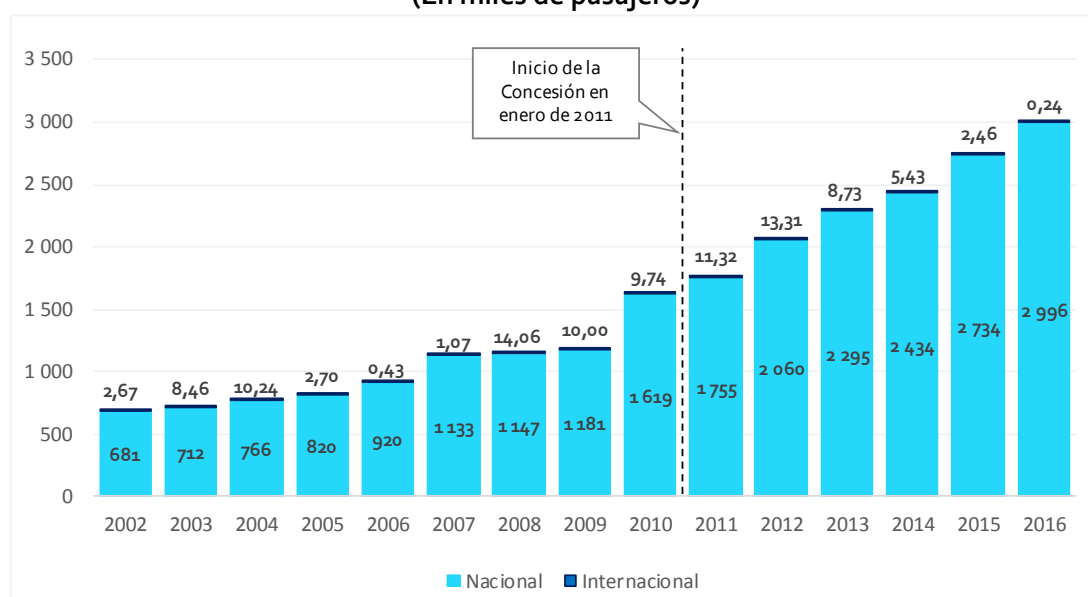
En el caso de las operaciones internacionales, se observa que el aeropuerto de Arequipa fue el más importante entre 2011 y 2016, habiendo captado el 76,8% del tráfico total de aeronaves en vuelos internacionales del segundo grupo de aeropuertos. No obstante, durante 2016 se observa una importante reducción de 79,6% en el número de operaciones internacionales en relación al año anterior, lo que se debe a que la aerolínea boliviana Línea Aérea Amazonas S.A. dejó de operar la ruta Arequipa – La Paz (Bolivia) a mediados de 2015, debido al bajo tráfico de pasajeros en dicha ruta.

Tráfico de pasajeros

Como se aprecia en el gráfico N° 17, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos concesionados a AAP básicamente es interno, apreciándose que a lo largo del periodo 2002 – 2016, el movimiento de pasajeros nacionales representó el 99,6% del total, siendo el número de pasajeros internacionales poco significativo.

Entre 2002 y 2010, periodo previo al inicio de la concesión, el número total de pasajeros registró un crecimiento promedio anual de 11,5% (de 683 mil a 1 629 mil), principalmente explicado por el aumento de 58,4% registrado en el tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa entre 2009 y 2010 (de 593 mil a 939,4 mil). En el periodo posterior (2011 – 2016), el tráfico total de pasajeros experimentó un crecimiento promedio anual de 11,1%, también explicado en mayor medida por el incremento de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa (de 1 007 mil a 1 631 mil).

Gráfico N° 17
Tráfico de pasajeros 2002 – 2016
(En miles de pasajeros)



Fuente: AAP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Durante 2016, el número total de pasajeros registró un aumento de 9,5% en relación al año anterior. Dicho crecimiento estuvo impulsado por el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, el cual experimentó un crecimiento de 9,6%; mientras que el tráfico de pasajeros fue poco significativo. La mayor parte del crecimiento del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales también estuvo explicada por el mayor flujo de pasajeros en el Aeropuerto de Arequipa.

Analizando la evolución del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales por aeropuerto, se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante del segundo grupo de aeropuertos,

habiendo captado el 54,5% del total de pasajeros nacionales en 2016; mientras que los aeropuertos de Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho, captaron el 15,6%, 13,5%, 9,8% y 6,6%, respectivamente. Como se observa en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos han registrado un crecimiento del tráfico de pasajeros nacionales entre 2011 y 2016, siendo el aeropuerto de Ayacucho el que ha experimentado el mayor crecimiento.

Cuadro N° 16
Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto
2007 – 2016 (En miles de pasajeros)

Operaciones	Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual
Nacional	Arequipa	1 007	1 134	1 269	1 354	1 487	1 631	10,1%
	Ayacucho	53	70	77	88	145	199	30,4%
	Juliaca	254	326	353	375	440	468	13,0%
	Puerto Maldonado	193	244	276	271	276	293	8,7%
	Tacna	249	285	320	346	386	404	10,2%
	Total	1 755	2 060	2 295	2 434	2 734	2 996	11,3%
Internacional	Arequipa	11,29	13,02	8,67	5,37	2,32	0,22	-54,5%
	Ayacucho	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-
	Juliaca	0,01	0,05	0,06	0,03	0,10	0,00	-100,0%
	Puerto Maldonado	0,01	0,02	0,00	0,02	0,02	0,01	-7,8%
	Tacna	0,01	0,22	0,01	0,01	0,03	0,01	-2,1%
	Total	11,32	13,31	8,73	5,43	2,46	0,24	-53,8%

Fuente: AAP

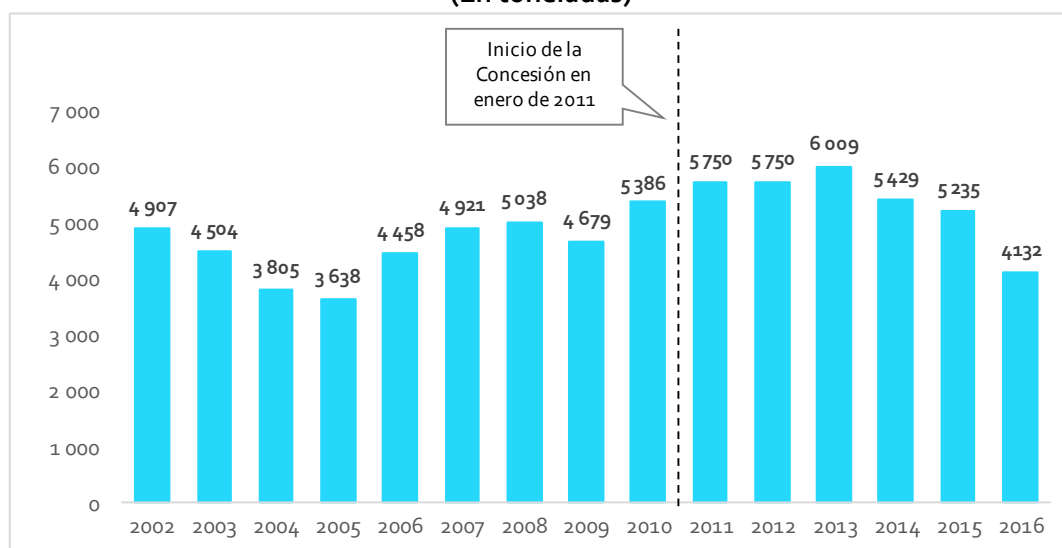
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En el caso de los pasajeros de vuelos internacionales, se observa que el aeropuerto de Arequipa fue el más importante entre 2011 y 2015, habiendo captado el 98,5% del tráfico total de pasajeros internacionales del segundo grupo de aeropuertos, siendo el flujo en el resto de aeropuertos poco significativo. No obstante, durante 2016 se observa una importante reducción en el número de pasajeros de vuelos internacionales en el aeropuerto de Arequipa, lo que se debe a que se dejó de operar el vuelo hacia La Paz – Bolivia a mediados de 2015.

Tráfico de carga

Cabe precisar que a lo largo del periodo analizado no se han registrado movimientos significativos de carga internacional en los aeropuertos concesionados a AAP. Por otro lado, como se aprecia en el siguiente gráfico, el tráfico de carga nacional ha sido fluctuante a lo largo del periodo analizado. En el periodo previo al inicio de la concesión (2002 – 2010), el volumen de carga movilizada en vuelos nacionales registró un moderado crecimiento promedio anual de 1,2%, mientras que en el periodo de la concesión (2011 – 2016), se observa una reducción promedio anual de 2,32%.

Gráfico N° 18
Tráfico de carga 2002 – 2016
(En toneladas)



Fuente: AAP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En relación al tráfico por aeropuerto, se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante habiendo concentrado el 47,4% del total de la carga movilizada durante 2016, seguido por los aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna y Ayacucho, los cuales concentraron el 18,6%, 17,3%, 16,3% y 0,4% del total de carga movilizada, respectivamente. Cabe señalar que, entre 2011 y 2016, se observa una importante contracción de la carga movilizada en todos los aeropuertos de la concesión, siendo que en el caso de Arequipa la mayor caída se registró en el transporte de carga hacia el AIJCH (principal destino de la carga del segundo grupo de aeropuertos regionales).

Cuadro N° 17
Tráfico de carga*, por aeropuerto 2011 – 2016
(En toneladas)

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual
Arequipa	2423	2391	2633	2356	2442	1960	-4,2%
Juliaca	1067	1088	1109	987	948	769	-6,3%
Puerto Maldonado	1077	1069	992	975	861	717	-7,8%
Tacna	914	944	1083	1009	934	671	-6,0%
Ayacucho	269	258	193	102	50	15	-43,6%
Total	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 132	-6,4%

* Únicamente se han registrado movimientos de carga nacional

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

3.3.2. Evolución de los ingresos

Los ingresos totales del concesionario se encuentran comprendidos por los ingresos regulados por servicios aeroportuarios (TUUA, aterrizaje y despegue, cargos de acceso, servicios por horas extras, alquileres regulados, servicios de embarque y desembarque de mangas, abastecimiento de combustible, servicios de carga y estacionamiento de aeronaves), ingresos

no regulados por servicios no aeroportuarios (arrendamiento de espacios, locales y otros alquileres, estacionamiento de vehículos, espacios publicitarios, entre otros) y los ingresos por cofinanciamiento correspondientes al PAMO⁴⁸.

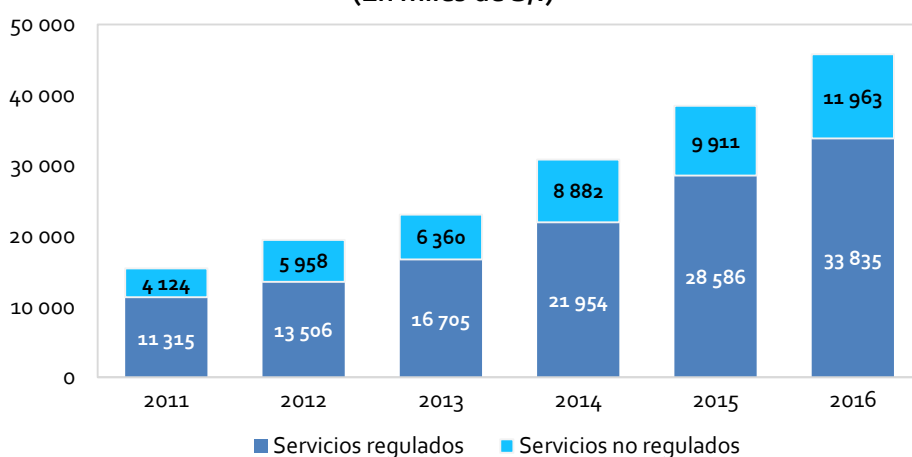
Entre 2011 y 2016, los ingresos del concesionario han provenido de la prestación de servicios aeroportuarios y no aeroportuarios, no habiéndose recibido monto alguno por concepto de cofinanciamiento, pues los ingresos regulados han sido superiores al PAMO a lo largo del periodo analizado. Al respecto, debe señalarse que un factor de competencia para la adjudicación de la concesión fue el menor pago por concepto de PAMO, tal como ha sido mencionado previamente

En la medida que el monto de los ingresos excedió largamente el umbral estimado como PAMO a lo largo del periodo analizado, el Concesionario ha tenido que entregar el 50% del excedente al Estado Peruano. Al respecto, conforme a la información disponible, se aprecia que AAP ha debido entregar alrededor de S/. 7,8 millones durante los primeros tres trimestres de 2016, lo que representa cerca del 21,5% del total de ingresos percibidos durante dicho periodo.

Entre 2011 y 2016, los ingresos totales de AAP (ingresos por servicios regulados y servicios no regulados) han registrado un importante incremento promedio anual de 25,7%, al pasar de S/. 15,4 millones a S/. 45,8 millones. En dicho periodo, los ingresos por servicios regulados explicaron el 72,9% del total de ingresos; mientras que los ingresos por servicios no regulados explicaron el 27,1% restante. Como se aprecia, los ingresos regulados y no regulados experimentaron un importante crecimiento durante el periodo, a una tasa promedio anual de 22,6% y 20,9% entre 2011 y 2016, respectivamente.

En 2016, los ingresos totales de ADP registraron un crecimiento de 19% en relación al año anterior, al pasar de S/. 38,5 a S/. 45,8 millones, lo que se explica tanto por el aumento de los ingresos aeroportuarios (18,4%) como por el aumento de los ingresos no aeroportuarios (20,7%).

Gráfico N° 19
Evolución de los ingresos totales 2011 – 2016
(En miles de S/.)



* La información de 2016 es preliminar.

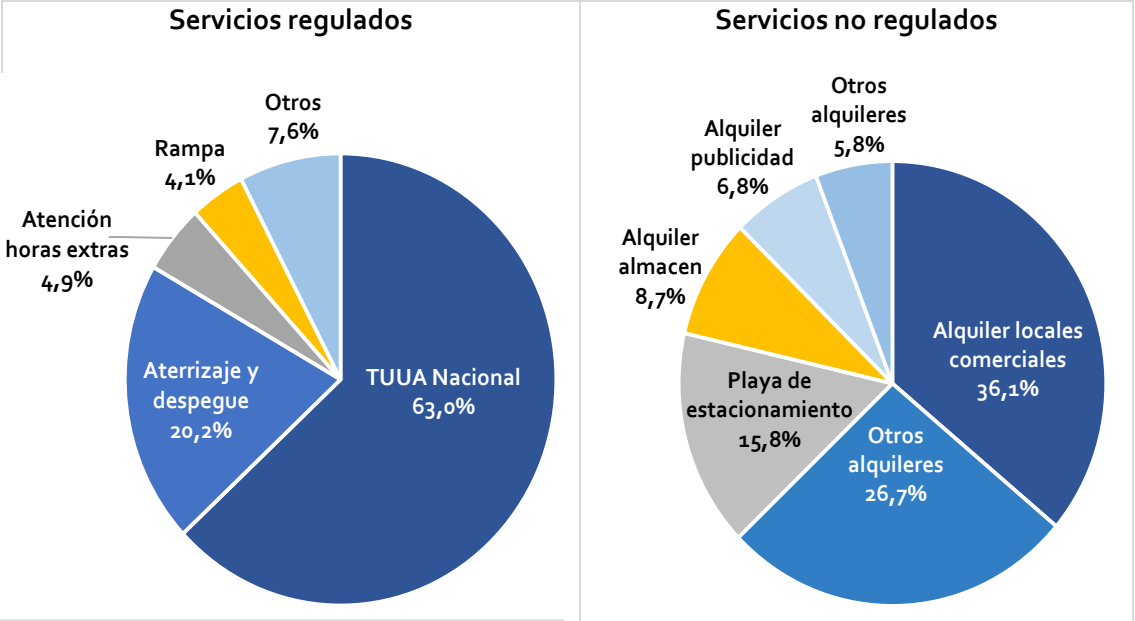
Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁴⁸ El importe de PAMO asciende a USD 3 585 000. En caso los ingresos regulados sean menores a dicho monto, el Estado Peruano cubrirá la diferencia. Por el contrario, si la suma de los ingresos regulados excede el PAMO, el Concesionario deberá hacer entrega del 50% de dicho exceso al Estado Peruano.

En 2016, la TUUA nacional explicó el 63% de los ingresos totales por servicios regulados, seguido de los servicios de aterrizaje y despegue (20,2%), atención en horas extras (4,9%), servicios de rampa (4,2%), entre otros (7,6%). En el caso de los servicios no regulados, el 36,1% del total de ingresos provino del alquiler de locales comerciales, seguido por los ingresos por otros alquileres (26,7%), playa de estacionamiento vehicular y abonados (15,8%), alquiler de almacén de carga (8,7%), alquiler de espacios publicitarios (6,8%), entre otros alquileres (5,8%).

Gráfico N° 20
Composición de los ingresos regulados y no regulados – 2016
(En porcentajes)



Fuente: ADP
 Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2016, el aeropuerto que explicó más de la mitad de los ingresos de AAP ha sido el de Arequipa (57,9%), que también es el aeropuerto con mayor tráfico de la concesión. Los aeropuertos que le siguen en importancia son de Juliaca (15,3%), Tacna (12,6%), Puerto Maldonado (8,4%) y Ayacucho (5,8%). Debe notarse que la importancia del Aeropuerto de Arequipa se ha mantenido desde el inicio de la concesión (en el año 2011). En el caso del resto de aeropuertos resalta la importancia que ha cobrado el aeropuerto de Juliaca en la generación de ingresos, pasando de ubicarse en el último lugar en 2011 (al explicar el 4,8% de los ingresos totales) a ubicarse en el segundo lugar en 2016 (al explicar el 15,3% de los ingresos totales). De manera contraria, el aeropuerto de Ayacucho pasó de explicar el 14,7% de los ingresos totales en 2011 a explicar el 5,8% en 2016.

Cuadro N° 18
Participación de cada aeropuerto en los ingresos totales de AAP 2011 y 2016*
(En porcentajes)

Aeropuerto	2011			2016		
	Servicios aeroportuarios	Servicios no aeroportuarios	Total	Servicios aeroportuarios	Servicios no aeroportuarios	Total
Arequipa	56,3%	52,1%	55,2%	59,9%	51,9%	57,9%
Juliaca	3,4%	8,9%	4,8%	15,0%	16,1%	15,3%
Tacna	16,3%	13,0%	15,4%	11,0%	17,4%	12,6%
Puerto Maldonado	10,0%	9,1%	9,8%	8,3%	8,4%	8,3%
Ayacucho	14,0%	16,9%	14,7%	5,8%	6,2%	5,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

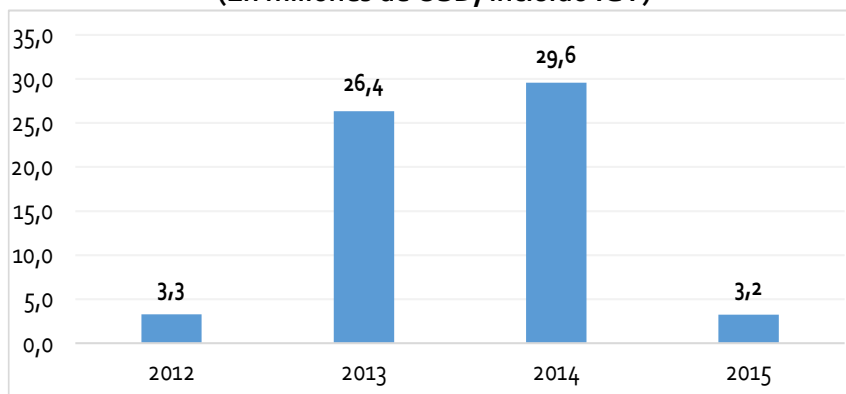
Fuente: ADP

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

3.3.3. Evolución de las inversiones

Al cierre de 2016, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario⁴⁹, que ha sido reconocida por OSITRAN, ascendió a USD 62,5 millones, lo cual representa un avance de 78,8% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 79,2 millones). Cabe mencionar que, durante el 2016 no se han reconocido inversiones de AAP, pues las obras previstas no han podido ejecutarse debido a demoras en la aprobación de los estudios de pre inversión necesarios para obtener la viabilidad de los proyectos en el marco del SNIP, tal como se explicará con mayor detalle en la sección 6.3 de este documento.

Gráfico N° 21
Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2012 – 2015*
(En millones de USD, incluido IGV)



* Durante 2016 no se han reconocido inversiones

Fuente: AAP

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Analizando las inversiones por aeropuerto, se aprecia que el mayor avance se ha producido en el aeropuerto de Arequipa (el más importante de la concesión como se ha mencionado), donde se ha alcanzado cerca del 100% de la inversión comprometida. Los aeropuertos donde se aprecia un menor avance en los compromisos de inversión son los de Juliaca y Puerto Maldonado.

⁴⁹ Como ha sido mencionado, Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas como tales por el Regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica presentada por el Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.

Cuadro N° 19
Inversión comprometida y reconocida por aeropuerto al 2016
(En millones de USD, incluido IGV)

Aeropuerto	Inversión comprometida (USD miles)	Inversión reconocida al 2016 (USD miles)	Avance (%)
Arequipa	19 964	19 669	98,5%
Tacna	19 750	16 771	84,9%
Ayacucho	13 094	11 140	85,1%
Juliaca	13 720	8 007	58,4%
Puerto Maldonado	12 721	6 870	54,0%
Total	79 249	62 458	78,8%

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - GSF

3.4. CORPAC

Los aeródromos comerciales que se encuentran bajo la administración de CORPAC S.A, en virtud de la delegación efectuada por la DGAC, ascienden a 29 a nivel nacional⁵⁰ (ver Anexo N° 7). A continuación se presentará información sobre el tráfico de aeronaves, pasajeros y carga, durante el periodo 2002 - 2016, detallada por los principales aeropuertos⁵¹. Asimismo, se presentará información sobre la evolución de los ingresos y las inversiones ejecutadas por CORPAC, de manera agregada para toda la empresa, pues no se dispone información detallada por aeropuerto.

3.4.1. Evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

Durante 2016, los aeropuertos administrados por CORPAC concentraron el 26,7%, 16,5% y 4,3% del total de operaciones, tráfico de pasajeros y tráfico de carga de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. En relación a los vuelos internacionales, dichos aeropuertos tuvieron una participación poco significativa, habiendo concentrado el 1,7% y 0,7% de las operaciones y movimiento de pasajeros, respectivamente; mientras que la carga internacional fue prácticamente nula.

Tráfico de aeronaves

CORPAC atiende principalmente vuelos nacionales, apreciándose que dichos vuelos han representado el 99,5% del total de operaciones entre 2002 y 2016, siendo los vuelos internacionales poco significativos. Cabe mencionar que, únicamente en el aeropuerto de Cusco se han registrado operaciones internacionales, siendo el más importante del total de aeropuertos operados por CORPAC.

En el cuadro N° 20 se muestra la evolución del movimiento de aeronaves en los principales aeropuertos operados por CORPAC. Durante 2016, el aeródromo de Nazca⁵² y el Aeropuerto de Cusco registraron el mayor movimiento de aeronaves, habiendo explicado el 39,8% y 37,1% del

⁵⁰ CORPAC "Memoria Anual 2015"

⁵¹ Adicionalmente se ha incluido el Aeródromo de Nazca, debido al importante tráfico de pasajeros que registra. Cabe mencionar que no se incluyen los aeropuertos administrados actualmente por ADP, AAP y LAP.

⁵² Cabe mencionar que, de conformidad con lo establecido en el Decreto Legislativo N° 099 "Ley de la Empresa Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial", CORPAC es el administrador y explotador del Aeródromo de Nazca hasta que concluya el proceso de transferencia del mismo a la Municipalidad Distrital de Vista Alegre. No obstante, dicha Municipalidad cobra un derecho de uso de embarque por el importe de S/. 25, dado que usufructúa el terminal de pasajeros desde el año 2007 que incluye los servicios comerciales; mientras que CORPAC está a cargo del servicio de aterrizaje y despegue y los servicios de aeronavegación.

tráfico total de aeronaves, respectivamente. Debe notarse que en el aeródromo de Nazca se registra tráfico de aeronaves pequeñas (principalmente aquellas que sobrevuelan la líneas de nazca), habiendo sido el número promedio de pasajeros por aeronave de 4,6 en; mientras que en el aeropuerto de Cusco el número promedio de pasajeros por aeronave fue alrededor de 95 en dicho periodo.

Entre 2002 y 2016, el tráfico total de aeronaves registró un crecimiento promedio anual de 3,4%, apreciando que las operaciones nacionales e internacionales se incrementaron 3,1% y 11,3%, respectivamente. En dicho periodo, los principales aeropuertos y aeródromos registraron una evolución positiva en el tráfico de aeronaves, siendo los aeropuertos de Ilo, Jauja y Huánuco los que registraron mayor dinamismo.

Durante 2016, las operaciones nacionales registraron un leve incremento de 1% en relación al año anterior; mientras que las operaciones internacionales en el aeropuerto de Cusco se contrajeron 16,8%. Dicho año destaca el importante crecimiento de 77,7% en las operaciones en el aeropuerto de Ilo, esperándose un mayor crecimiento durante 2017 debido a que la aerolínea Star Perú empezó a operar la ruta Lima – Ilo a finales de 2016.

Cuadro N° 20
Evolución del tráfico de aeronaves, por aeropuerto 2002 – 2016
(En miles de operaciones)

Aeropuertos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % prom anual
Nacional	60,8	61,0	66,2	74,3	76,8	84,7	83,5	81,4	80,5	69,5	89,5	83,9	81,7	92,7	93,6	3,1%
Nazca ¹	35,4	40,0	45,6	52,8	54,0	57,4	56,7	49,8	38,5	32,2	38,2	34,9	34,5	37,2	37,7	0,4%
Cusco	12,7	12,8	13,1	13,5	15,2	17,0	16,5	17,3	20,1	21,6	25,3	26,4	26,8	31,6	34,0	7,3%
Mazamari	2,0	1,7	1,0	1,3	1,0	1,5	1,6	1,8	3,1	2,7	4,0	3,2	4,7	4,5	5,1	6,8%
Yurimaguas	1,5	1,1	1,5	1,3	1,3	1,9	2,1	1,8	2,0	1,4	2,3	3,2	4,8	5,7	4,5	7,9%
Ilo	0,3	0,6	0,4	0,2	0,2	0,6	0,3	0,8	0,7	1,1	1,5	0,9	1,9	1,8	3,2	18,3%
Jauja	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,8	0,6	1,2	1,6	1,3	1,7	2,0	2,2	2,6	2,9	18,2%
Huánuco	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,9	1,3	1,6	1,2	1,6	1,6	1,7	2,4	2,3	11,8%
Atalaya	2,0	0,7	0,6	0,7	0,9	1,5	2,1	1,7	2,1	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,2	0,5%
Tingo María	3,0	1,5	2,1	2,0	2,1	1,3	1,0	3,9	8,9	4,2	11,3	8,2	1,9	3,3	1,2	-6,2%
Resto ²	2,5	1,3	0,6	0,9	1,0	1,0	0,7	0,7	0,8	0,6	0,4	0,4	0,3	0,8	0,6	-10,2%
Internacional	0,37	0,31	0,28	0,25	0,07	0,08	0,22	0,30	0,37	0,35	0,29	0,64	0,73	1,49	1,24	11,3%
Cusco	0,37	0,31	0,28	0,25	0,07	0,08	0,22	0,30	0,37	0,35	0,29	0,64	0,73	1,49	1,24	11,3%
Total	61,2	61,3	66,4	74,5	76,9	84,7	83,7	81,7	80,9	69,8	89,8	84,6	82,4	94,2	94,8	3,4%

1 Aeródromo

2 Incluye aeropuertos de Chimbote, Juanjui, Rioja, Tocache y aeródromos Rodríguez de Mendoza, Saposoa, Moyobamba y Uchiza

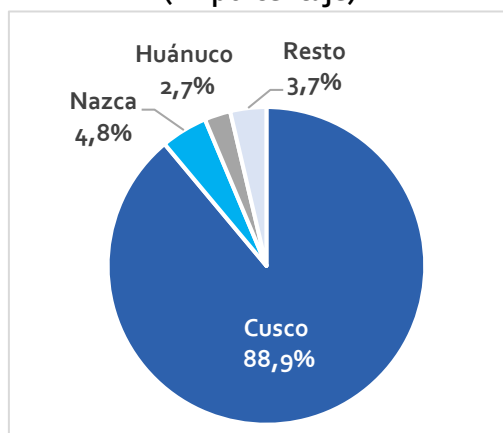
Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tráfico de pasajeros

Como se aprecia en el siguiente gráfico, el aeropuerto de Cusco es el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC, habiendo tenido una participación de 88,9% del total de tráfico de pasajeros durante 2016. En segundo y tercer lugar se ubica el aeródromo de Nazca y el aeropuerto de Huánuco que explicaron el 4,8% y 2,7% del tráfico total, respectivamente. El resto de aeropuertos administrados por CORPAC ha registrado un flujo reducido de pasajeros.

Gráfico N° 22
Pasajeros en vuelos nacionales 2016, por aeropuerto
(En porcentaje)



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En el siguiente cuadro se muestra la evolución del tráfico de pasajeros en los principales aeropuertos y aeródromos operados por CORPAC. Entre 2002 y 2015, el tráfico total de pasajeros registró un crecimiento promedio anual de 11,2%, apreciando que los pasajeros en vuelos nacionales y vuelos internacionales se incrementaron 11,3% y 7,8%, respectivamente. En dicho periodo, los principales aeropuertos y aeródromos registraron una evolución positiva en el tráfico de pasajeros nacionales, siendo los aeropuertos de Jauja, Tingo María y Huánuco los que registraron mayor dinamismo.

Cuadro N° 21
Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto 2002 – 2016
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % prom anual
Nacional	810	893	999	1142	1176	1414	1548	1542	1685	1915	2227	2619	2801	3240	3561	11,2%
Cusco	646	699	783	880	907	1111	1243	1276	1430	1659	1916	2295	2469	2853	3161	12,0%
Nazca ¹	128	152	182	224	236	249	244	214	188	169	174	167	157	167	172	2,1%
Huánuco	4,6	6,4	6,7	7,8	7,8	9,4	9,1	11,9	22,6	31,2	50,3	55,2	62,5	78,4	96	24,2%
Jauja	0,5	0,6	0,7	0,7	0,7	6,0	4,6	8,5	11,2	14,4	23,3	29,8	39,4	51,7	62	40,7%
Tingo María	0,6	0,6	0,6	0,2	0,2	0,2	0,2	0,6	0,1	0,5	6,0	16,4	21,2	26,5	20	29,3%
Yurimaguas	4,7	7,9	7,0	4,5	3,9	5,5	6,7	4,8	5,5	3,8	6,8	10,0	16,6	28,2	20	11,0%
Atalaya	11,5	3,7	3,3	5,9	6,4	9,8	13,8	9,4	10,6	13,0	14,0	13,8	13,1	14,8	16	2,5%
Andahuaylas	7,5	9,5	8,7	7,7	6,4	12,5	12,2	12,0	13,7	21,4	35,1	31,0	19,4	19,1	13	3,9%
Mazamari	2,5	8,0	4,1	9,7	6,1	8,1	11,3	1,8	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	1,0	1	-9,5%
Ilo	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,0	0,6	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2%
Resto ²	3,0	5,9	2,7	1,6	1,1	1,5	2,2	2,9	3,0	2,1	1,4	0,6	1,5	0,9	0,2	-17,2%
Internacional	13,8	14,8	14,1	14,3	1,9	1,8	9,0	12,5	17,0	20,1	9,6	12,8	17,5	36,4	48,1	7,8%
Cusco	13,8	14,8	14,1	14,3	1,9	1,8	9,0	12,5	17,0	20,1	9,6	12,8	17,5	36,4	48,1	7,8%
Total	823	908	1014	1156	1178	1415	1557	1554	1702	1935	2237	2632	2818	3277	3609	11,2%

¹ Aeródromo

² Incluye los aeropuertos de Chimbote, Juanjui, Rioja, Tocache, así como los aeródromos Rodríguez de Mendoza (Amazonas), Saposo (Huallaga), Moyobamba y Uchiza (Tocache).

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Durante 2016, el número de pasajeros en vuelos nacionales se incrementó 9,9% en relación al año anterior; mientras que los pasajeros en vuelos internacionales en el aeropuerto de Cusco se incrementaron 31,9%. El crecimiento en el tráfico de pasajeros internacionales se debe, en parte, a que la aerolínea Avianca comenzó a operar la ruta Cusco – Bogotá a mediados de 2016.

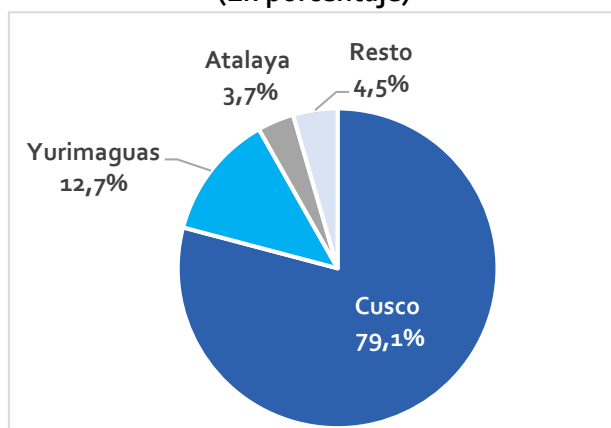
En este punto, es necesario tener en consideración que según estudio de PROINVERSION (2013)⁵³, el límite de capacidad del Aeropuerto de Cusco (el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC y el segundo a nivel nacional) se sitúa en aproximadamente 3,6 millones de pasajeros al año. Al respecto, se observa que durante 2016 el tráfico de pasajeros en dicho aeropuerto alcanzó los 3,2 millones, con lo que de mantenerse dicha tendencia (crecimiento promedio de 12,1% anual), es previsible que la demanda supere la capacidad de la actual infraestructura en el corto plazo.

En este punto es importante señalar que, conforme a lo establecido en la Cláusula 8.2 del Contrato de Concesión, la etapa de ejecución de obras debe culminar en un plazo de cinco (5) años, por lo que de iniciarse las obras en 2017⁵⁴, se esperaría que el año 2022 entre en funciones el nuevo aeropuerto de Chincheros.

Tráfico de carga

Al igual que en el caso de pasajeros, como se aprecia en el siguiente gráfico, el aeropuerto de Cusco es el más importante de los aeropuertos administrados por CORPAC en cuanto al movimiento de carga nacional, habiendo tenido una participación de 79,9% en el volumen total de carga movilizada en vuelos nacionales durante 2016. En segundo y tercer lugar se ubican los aeropuertos de Yurimaguas (ubicado en Loreto, es la principal puerta de entrada a la selva alta peruana) y Atalaya (Ucayali), los cuales explicaron el 13,1% y 3,3% del movimiento total de carga, respectivamente. El resto de aeropuertos administrados por CORPAC ha registrado un flujo poco significativo de carga.

Gráfico N° 23
Carga nacional 2016, por aeropuerto
(En porcentaje)



Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁵³ PROINVERSION (2003). Estudios de Preinversión a nivel de Factibilidad del Proyecto. Informe 9A. Volumen 1. Análisis de mercado.

⁵⁴ Conforme al texto de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión, aprobado el 3 de febrero de 2017, se establece que las obras deberán iniciarse a más tardar a los 30 de otorgado el adelanto por parte del Concedente al Concesionario. Se elimina la obligación de acreditar el cierre financiero del total de obras para conseguir el cierre financiero (Cláusula 8.2). Según la modificación hecha en la Cláusula 9.2.1 solo se requerirá acreditar el cierre para la Sub Etapa 3.

Entre 2002 y 2016, se observa una reducción del tráfico de carga nacional e internacional, a una tasa promedio anual de 1,6% y 18,1%, respectivamente. En dicho periodo destaca el importante crecimiento en el volumen de carga transportada en el aeropuerto de Yurimaguas (a un nivel de 65,6% promedio anual).

Del volumen total de la carga transportado en 2016, prácticamente toda fue movilizada en vuelos nacionales (99,9%), mientras que sólo 1,2 toneladas correspondieron al tráfico internacional (en el aeropuerto de Cusco). Dicho año, el volumen de carga movilizada en vuelos nacionales mantuvo la tendencia decreciente, registrando una reducción de 6,8% en relación al mismo periodo del año anterior. No obstante, destaca el importante incremento del tráfico de carga nacional en los aeropuertos de Jauja y Atalaya. Por su parte, la carga internacional registró una caída de 52,9%.

Cuadro N° 22
Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto 2002 – 2016
(En toneladas)

Aeropuertos	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % prom anual
Nacional	2 736	2 770	2 207	1 894	2 167	2 307	2 473	2 524	3 031	2 573	2 653	2 589	2 450	2 337	2 178	-1,6%
Cusco	2 649	2 671	2 160	1 857	2 088	2 208	2 264	2 166	2 674	2 493	2 422	2 352	2 220	1 975	1 723	-3,0%
Yurimaguas	0,2	11,1	12,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,9	77,7	124,3	249,0	276,6	65,6%
Atalaya	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	20,8	314,3	334,0	77,8	79,4	82,8	43,1	58,0	80,5	-
Huánuco	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	29,6	36,4	50,5	34,3	54,9	-
Jauja	10,4	14,6	17,1	23,7	41,3	38,9	42,4	4,1	2,4	0,7	4,3	9,5	1,5	5,2	29,4	7,7%
Andahuaylas	0,3	0,0	0,0	0,0	4,2	0,0	0,0	0,0	21,0	2,4	38,5	24,7	9,7	13,5	10,9	30,0%
Tingo María	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	21,0	5,2	1,4	1,8	2,0	-
Mazamari	75,7	71,7	17,3	12,7	33,2	60,3	146,0	40,0	0,0	0,0	1,9	0,3	0,1	0,4	0,6	-29,0%
Resto	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1	0,2	0,0	0,3	0,2	35,5%
Internacional	20,1	52,5	75,7	50,3	3,2	0,5	0,0	0,1	1,5	1,2	0,0	0,0	0,0	2,6	1,2	-18,1%
Cusco	20,1	52,5	75,7	50,3	3,2	0,5	0,0	0,1	1,5	1,2	0,0	0,0	0,0	2,6	1,2	-18,1%
Total	2 756	2 822	2 283	1 944	2 170	2 308	2 473	2 525	3 032	2 575	2 653	2 589	2 450	2 340	2 180	-1,3%

Fuente: CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

3.4.2. Evolución de los ingresos

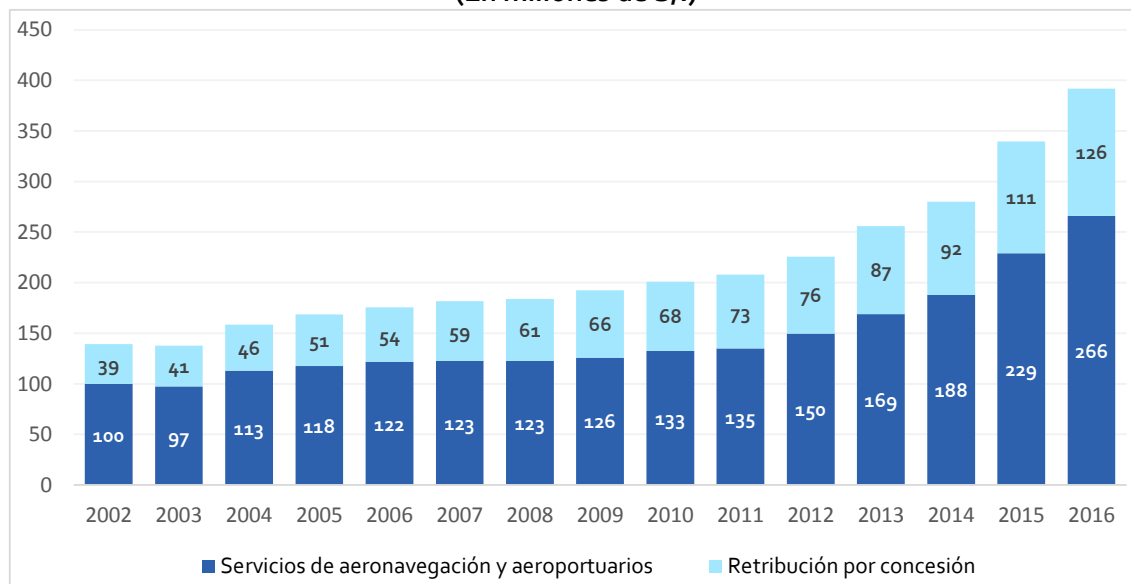
Los principales ingresos de CORPAC provienen de tres fuentes: (i) servicios de aeronavegación (SNAR, aproximación y sobrevuelo); (ii) servicios aeroportuarios; y, (iii) retribución por concesión de aeropuerto⁵⁵. Los servicios de aeronavegación comprenden los ingresos facturados por servicios de Navegación Aérea de Ruta (SNAR), servicios de aproximación y aterrizaje y despegue. Los servicios aeroportuarios comprenden los ingresos por pago del TUUA, carga y descarga, estacionamiento, servicio de rampa, acceso a infraestructura y otros. Por su parte, la retribución por concesión está compuesta por el 50% del servicio de aterrizaje y despegue y el 20% de la TUUA Internacional obtenidos por LAP.

Como se aprecia en el siguiente gráfico, entre 2002 y 2016, los ingresos totales de CORPAC por concepto de servicios aeroportuarios, servicios de aeronavegación y retribución por concesión experimentaron una tendencia creciente, registrando una tasa de crecimiento promedio anual de 7,7%, al pasar de S/. 139 millones a S/. 392 millones. En dicho periodo, los ingresos por

⁵⁵ Cabe mencionar que, con el Oficio N° 663-2005-EF/93.11 de fecha 30 de diciembre de 2005, en relación al tratamiento contable de los ingresos por la retribución que percibe CORPAC, el MEF confirmó que ambos conceptos deben ser reconocidos como Ingresos ordinarios u operacionales

servicios de aeronavegación y aeroportuarios crecieron a una tasa promedio anual de 7,2%; mientras que los ingresos por retribución se incrementaron a una tasa promedio anual de 8,7%.

Gráfico N° 24
Evolución de los ingresos totales 2011 – 2016
(En millones de S/.)

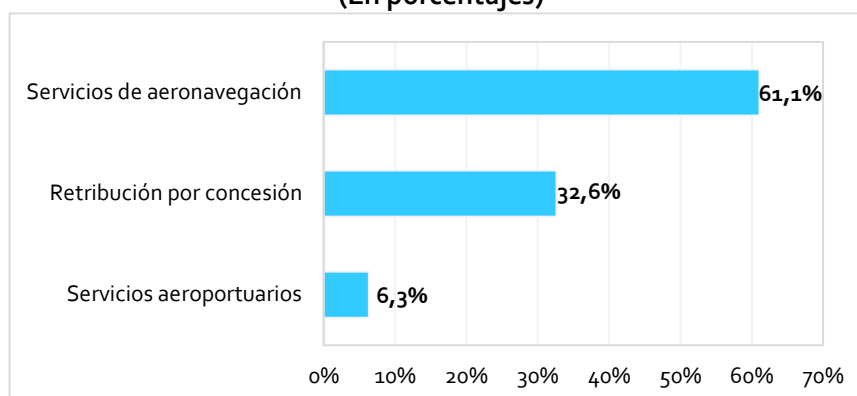


Fuente: CORPAC. Estados Financieros Auditados 2002 – 2015 / Ejecución Presupuestal del Presupuesto de Ingresos y Gastos 2016
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

A partir de 2015 se observa un mayor dinamismo en el crecimiento de los ingresos por servicios de aeronavegación y aeroportuarios, lo que se explica por el hecho de que a finales de 2014 OSITRAN determinó las tarifas máximas de los SNAR, aproximación y de sobrevuelo, así como por el aumento de la frecuencia de llegada y salida de vuelos en el AIJCH originando el incremento de los ingresos por SNAR y las retribuciones por concesión.

Cabe mencionar que, con información disponible para el año 2015, se aprecia que cerca del 61% de los ingresos de CORPAC han sido explicados por los servicios de aeronavegación, seguidos por la retribución por concesión (32,6%) y los servicios aeroportuarios (6,3%). Así, cerca de un tercio de los ingresos de CORPAC provienen de la retribución pagada por LAP, siendo los ingresos por los servicios aeroportuarios bastante reducidos, por tratarse de aeropuertos pequeños con bajo volumen de tráfico (con excepción del aeropuerto de Cusco). Cabe mencionar que, durante 2015, alrededor del 90% de los ingresos por servicios de aeronavegación estuvieron explicados por los SNAR. En el caso de la retribución por concesión, el 53% corresponde a los pagos por servicio de aterrizaje y despegue de LAP y el 47% restante por el TUUA Internacional. Finalmente, en el caso de los ingresos por servicios aeroportuarios, el 85% corresponden a los pagos por TUUA.

Gráfico N° 25
Composición de los ingresos totales 2015
(En porcentajes)



Fuente: CORPAC. Estados Financieros Auditados 2015
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En relación a los ingresos aeroportuarios generados por la prestación de servicios en los aeropuertos bajo la administración de CORPAC, es importante resaltar que el aeropuerto de Cusco explicó alrededor del 94% del total de ingresos recaudados por concepto de TUUA durante 2015.

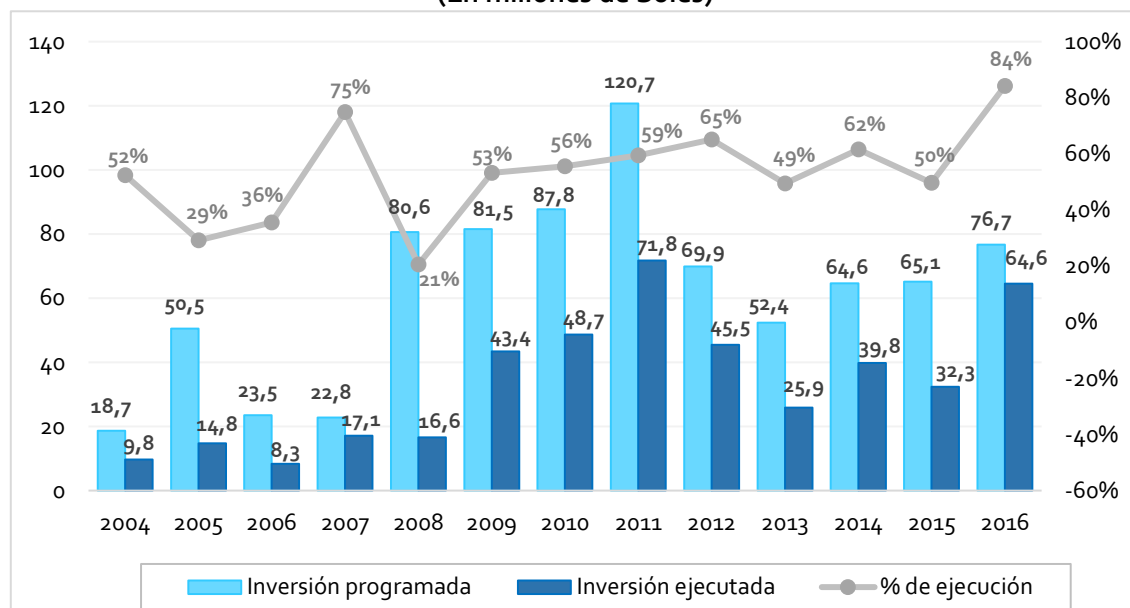
3.4.3. Evolución de las inversiones

Las metas de inversión programadas por CORPAC, se orientan al mejoramiento del nivel de seguridad y cobertura de los servicios de navegación aérea, así como de los servicios que se brindan a través de las instalaciones aeroportuarias bajo la actual administración de dicha corporación.

En el siguiente gráfico se muestra el detalle de las inversiones programadas y ejecutadas por CORPAC entre 2004 y 2016. Como se puede apreciar, a lo largo de dicho periodo la inversión ejecutada se ha ubicado en niveles por debajo de la inversión inicialmente programada. Así, entre 2004 y 2016, la inversión programada acumulada ascendió a S/. 814,7 millones, de los cuales se ejecutó solo el 53,8% (S/. 438,5 millones). Si bien se produjo un crecimiento en la ejecución de las inversiones entre 2009 y 2011 (de S/. 43,4 millones a S/. 71,8 millones), se volvieron a contraer entre 2012 y 2015 (de S/. 45,5 millones a S/. 32,3 millones) debido a retrasos en la gestión interna para la provisión de equipos y obras, así como por la normatividad para las adquisiciones estatales⁵⁶. En 2016, se observa un importante aumento de 99,6% en la inversión ejecutada, la cual alcanzó un nivel de 84% de la inversión total programada dicho año.

⁵⁶ CORPAC "Plan Estratégico 2013-2017"

Gráfico N° 26
Inversiones programadas vs. Inversiones ejecutadas
(En millones de Soles)



Fuente: CORPAC: Planes Operativos 2009 – 2016, Memorias Anuales 2004 – 2015 y Presupuesto de Ingresos y Egresos 2016
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Durante 2015, se ejecutó solo el 50% del presupuesto programado debido a los retrasos en la ejecución del Proyecto “Modernización de Sistemas de ayudas luminosas en 9 aeropuertos del Perú – II Etapa” (S/. 1,6 millones de los S/. 11,9 millones presupuestados, es decir, cerca del 13%)⁵⁷. Dicho proyecto cuenta con disponibilidad presupuestal desde el año 2011, pero fue declarado viable recién en setiembre de 2015. Asimismo, se han producido retrasos en el desarrollo de diversos procesos de selección a cargo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)⁵⁸, y retrasos en el proceso de instalación de los 19 sistemas de radioayudas.

Durante 2016, se observa una mejora en relación al nivel de cumplimiento de la inversión programada, la cual alcanzó un nivel de 84%. Dicho año, CORPAC realizó la instalación de diversos sistemas y equipos que se tenía programado implementar en años anteriores (en particular, 19 sistemas de radioayudas, 6 sistemas de ayudas luminosas para 6 aeropuertos del país, y 10 sistemas de grabación). Asimismo, se culminaron las obras de remodelación y mejoramiento en el Aeropuerto de Rioja en la Región San Martín, con el objetivo de brindar un adecuado servicio a la aviación civil. No obstante, algunas inversiones se vieron retrasadas debido a problemas en los procesos de adjudicación de bienes y obras.

⁵⁷ Según el estudio de Pre-Factibilidad, el proyecto busca recuperar a niveles del 100% la eficiencia lumínica de los Sistemas de Ayudas Luminosas en 9 aeropuertos (Lima, Iquitos, Pisco, Pucallpa, Piura, Puerto Maldonado, Tarapoto, Tumbes y Trujillo), con el fin de modernizar y mejorar el servicio de aproximación y aterrizaje/despegue con buenas condiciones y seguridad. Dicho proyecto tiene un monto presupuestado de S/ 11,9 millones.

⁵⁸ Cabe mencionar que, con el propósito de optimizar el proceso de modernización de los sistemas y equipos de aeronavegación emprendido por CORPAC, dicha organización suscribió el 18 de setiembre de 2013 el Convenio de Cooperación Técnica con la OACI, mediante el cual se encarga a esta última los procesos de selección por un monto global aproximado de USD 48 millones. En particular los siguientes que se señalan a continuación: i) renovación de Sistemas de Radioayudas a la Aeronavegación; ii) mejoramiento del sistema de inspección en vuelo para la calibración de las ayudas a la aeronavegación; iii) proyecto de comunicaciones satelitales VSAT para mejoramiento de la conectividad de la red de comunicaciones aeronáuticas; iv) modernización de estaciones de trabajo de las torres de control en los aeropuertos; v) reposición del sistema radar primario de Lima; vi) adquisición de un sistema simulador de torre de control; vii) equipo meteorológico convencional por renovación; y, viii) modernización de estaciones meteorológicas automáticas en los aeropuertos de Chiclayo y Pisco.

IV. CALIDAD AL USUARIO INTERMEDIO Y USUARIO FINAL EN LOS AEROPUERTOS CONCESIONADOS

Como parte de los compromisos asumidos por las Entidades Prestadoras en los Contratos de Concesión, se encuentra el de mantener durante toda la vigencia de la Concesión determinados Requisitos Técnicos Mínimos – RTM y/o Niveles de Servicio IATA, que garanticen la calidad en la prestación de las operaciones a su cargo.

En dicha medida, como parte de su función supervisora, OSITRAN verifica periódicamente el cumplimiento de los estándares de calidad de los servicios brindados por en los distintos aeropuertos concesionados, lo cual permite evaluar si existe una brecha entre la demanda y la oferta en infraestructura aeroportuaria. Esto cobra una mayor importancia en la coyuntura actual, dado el crecimiento sostenido del número de pasajeros y operaciones que se viene presentando en la totalidad de los aeropuertos concesionados del país.

En los contratos de concesión también se establece que los concesionarios deben realizar periódicamente encuestas para medir la satisfacción de los usuarios (pasajeros, acompañantes y/o aerolíneas) respecto a la calidad de los servicios brindados en las infraestructuras aeroportuarias.

Otra herramienta para medir el nivel de satisfacción de los usuarios respecto a los servicios brindados en los aeropuertos es la presentación de reclamos. Conforme a lo establecido en el Reglamento de Usuarios de Terminales Aeroportuarios y Portuarios⁵⁹, los usuarios pueden expresar los reclamos que consideren pertinentes, en lo relativo al cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales de los empresas prestadoras. Así, los concesionarios están obligados a llevar un registro de los reclamos presentados con relación a los servicios que brindan.

Por otra parte, a través de la Gerencia de Atención al Usuario-GAU⁶⁰, OSITRAN garantiza la participación de los usuarios de las infraestructuras de transporte de uso público en el proceso regulatorio. Los Consejos de Usuarios⁶¹ constituyen un mecanismo a través del cual los agentes interesados en la actividad regulatoria pueden manifestar sus preocupaciones y temas de interés relacionados con las infraestructuras. En el caso de los aeropuertos el Consejo de Usuarios de está conformado por nueve (09) miembros, habiéndose realizado un total de quince (15) sesiones durante el período setiembre 2012 – diciembre 2016⁶².

Así, con el fin de evaluar la situación actual de los servicios brindados en los aeropuertos concesionados a nivel nacional, a continuación se presentarán los principales resultados obtenidos en las últimas mediciones de niveles de servicios y RTMs, así como los resultados de encuestas sobre satisfacción de usuarios de cada concesión y el detalle de los reclamos presentados por los usuarios. Asimismo, se presentará el detalle de las principales

⁵⁹ Aprobado mediante Resolución N° 074-2011-CD-OSITRAN de fecha 29 de diciembre del 2011.

⁶⁰ Mediante el Decreto Supremo N° 012-2015-PCM se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de OSITRAN, a través del cual se creó la GAU.

⁶¹ **LEY N° 27332, LEY MARCO DE LOS ORGANISMOS REGULADORES DE LA INVERSIÓN PRIVADA EN LOS SERVICIOS PÚBLICO. Artículo 9-A.- Del Consejo de Usuarios.** Los Organismos Reguladores contarán con uno o más Consejos de Usuarios cuyo objetivo es constituirse en mecanismos de participación de los agentes interesados en la actividad regulatoria de cada sector involucrado.

Los Consejos de Usuarios a que se refiere el presente artículo estarán conformados en atención a las características propias de los mercados regulados por los Organismos Reguladores, (...). El Reglamento General de cada organismo regulador establecerá la estructura, distribución geográfica, conformación y el procedimiento para la designación y/o elección de los miembros de los Consejos de Usuarios (...).

⁶² Ver Anexo N° 8, donde se muestra el detalle de los principales temas desarrollados en las sesiones del Consejo de Usuarios de Aeropuertos entre setiembre de 2012 y diciembre de 2016.

preocupaciones de los usuarios abordadas en el marco de los Consejos de Usuarios de Aeropuertos.

4.1. Aeropuerto Internacional Jorge Chavez

4.1.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs

Como parte de las actividades de supervisión de OSITRAN, en el año 2015, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización (en adelante, GSF) contrató a una empresa especializada, para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos del Anexo 14 del Contrato de Concesión y niveles de servicio IATA B en el AIJCH, los procesos evaluados fueron:

- *Check in* o Facturación
- Control De Seguridad Rayos X
- Migraciones Salidas/Llegadas
- Salas de Embarques Nacional e Internacional
- Hall para Recojo de Equipaje Nacional e Internacional
- Control de Aduanas (Internacional)
- Hall Público de Llegadas
- Hall Público de Salidas

A continuación se muestran los resultados de las mediciones efectuadas sobre el nivel de cumplimiento de los principales indicadores de los Niveles de Servicio IATA y RTMs en el AIJCH durante 2015⁶³.

Requisitos Técnicos Mínimos – RTM

El Anexo 3 del Contrato de Concesión, dispone que las operaciones principales y no principales del AIJCH, deben ser llevadas a cabo de acuerdo con los RTM de carácter operativo establecidos en el Anexo 14. El Concesionario debe cumplir tales requisitos durante la operación y mantenimiento de los bienes de la Concesión del AIJCH. En general, los principales RTM están relacionados con el tiempo de espera de los pasajeros para los servicios de *check in*, control de migraciones, recojo de equipaje, control en aduanas y control de seguridad (rayos X), así como con el tamaño de las áreas de *check in* y del hall de llegada y salida de vuelos nacionales e internacionales.

En el cuadro N° 23 se muestran los resultados de las mediciones efectuadas por GSF de OSITRAN sobre el cumplimiento de los RTM en el AIJCH durante 2015. Como se aprecia, según las mediciones efectuadas, el Concesionario habría incumplido una serie de RTM relacionados con la capacidad de la infraestructura, así como con los tiempos de espera de diversos servicios. En particular, LAP incumplió los siguientes requisitos:

- Tiempo de espera para efectuar el *check in* nacional e internacional
- Capacidad de procesamiento de pasajeros en tránsito en el área de control de seguridad (rayos X) menor al mínimo establecido
- Espacio promedio por pasajero en sala de espera de embarque

⁶³ Durante 2015, OSITRAN contrató a la empresa TYPESA S.A. a fin de realizar el servicio de consultoría para la Medición del Cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y de los Niveles de Servicio IATA en el AIJCH. En abril de 2016, la empresa TYPESA remitió los resultados finales de las referidas mediciones, las cuales se realizaron en el AIJCH del 10 al 31 de diciembre de 2015.

Cabe precisar que, a la fecha de elaboración de este documento, no se cuenta con información sobre los resultados de las mediciones efectuadas durante 2016.

- Tiempo máximo de espera y de proceso en migraciones
- Tiempo de recojo de equipaje en sala internacional (aeronaves pequeñas)
- Área del hall de llegada de vuelos nacionales.

Cuadro N° 23
RTM: Resultados de las mediciones realizadas en 2015

Proceso	RTM	Medición 2015	Cumplimiento
CHECK IN			
TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA NACIONAL	10 min	14 min 38 seg	X
TIEMPO DE PROCESO NACIONAL	02 min	01 min 46 seg	✓
TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA INTERNACIONAL	15 min	15 min 08 seg	X
TIEMPO DE PROCESO INTERNACIONAL	03 min	02 min 15 seg	✓
ESPACIO PROMEDIO POR PERSONA EN CHECK IN	2 m²/pax	2.74 m²/pax	✓
ESPACIO PARA LONGITUD DE FILAS DE ESPERA EN CHECK IN	15 m.	15 m.	✓
CONTROL DE SEGURIDAD – RAYOS X			
CAPACIDAD DE PROCESAMIENTO NACIONAL	300 pax/hra	347.22 pax/hra	✓
CAPACIDAD DE PROCESAMIENTO INTERNACIONAL	300 pax/hra	356.28 pax/hra	✓
CAPACIDAD DE PROCESAMIENTO TRÁNSITO	300 pax/hra	283.62 pax/hra	X
SALAS DE EMBARQUE			
ESPACIO PROMEDIO POR SALA DE ESPERA	1m² * nº de asientos la aeronave	No cumple: PLB 14, 15, 16, 17, 18 y 19	X
MIGRACIONES SALIDAS / LLEGADAS			
TIEMPO DE PROCESO – MIGRACIONES SALIDAS	45 seg	01 min 35 seg	X
TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA – MIGRACIONES LLEGADAS	12 min	12 min 27 seg	X
TIEMPO DE PROCESO – MIGRACIONES LLEGADAS	45 seg	01 min 04 seg	X
RECOJO DE EQUIPAJE DE LLEGADA			
TIEMPO DE OCUPACIÓN DE FAJA:			
- SALA INTERNACIONAL – AERONAVE B 747	45 min	31 min 12 seg	✓
- SALA INTERNACIONAL – AERONAVE B 767	35 min	25 min 53 seg	✓
- SALA INTERNACIONAL – AERONAVE PEQUEÑA	20 min	20 min 26 seg	X
- SALA NACIONAL – AERONAVE PEQUEÑA	20 min	09 min 07 seg	✓
ADUANAS – INTERNACIONAL			
TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	15 min	02 min 48 seg	✓
TIEMPO DE PROCESAMIENTO	6 min	04 min 53 seg	✓
HALL PÚBLICO SALIDAS / LLEGADAS			
ESPACIO PROMEDIO POR PERSONA EN HALL PÚBLICO SALIDAS	1,922.25 m²	2,335.00 m²	✓
HALL DE LLEGADAS NACIONAL	958 m²	951.93 m²	X
HALL DE LLEGADA INTERNACIONAL	1670 m²	1,998.30 m²	✓

Fuente: OSITRAN "Medición del Cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y de los Niveles de Servicio IATA en el AIJCH"
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Niveles de servicio

Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, el AIJCH debe encontrarse en buenas condiciones de operación, manteniéndose como mínimo en el nivel "B" en estándares de IATA en relación con el tiempo en que se brindan los servicios, así como el tamaño de los espacios que ocupan los pasajeros.

En el cuadro N° 24 se muestran los resultados de las mediciones efectuadas OSITRAN durante 2015. Como se aprecia, según las mediciones efectuadas, el Concesionario habría incumplido con los siguientes niveles de servicio:

- Tiempo de espera para efectuar el chek-in nacional e internacional
- Capacidad de procesamiento de pasajeros en tránsito en el área de control de seguridad (rayos X) menor al mínimo establecido

- Espacio promedio por pasajero en sala de espera de embarque
- Tiempo máximo de espera y de proceso en migraciones
- Tiempo de recojo de equipaje en sala internacional (aeronaves pequeñas)
- Área del halla de llegada de vuelos nacionales.

Cuadro N° 24
Nivel de Servicio IATA "B": Resultados de las mediciones realizadas en 2015

Proceso	Nivel de servicio requerido	Medición 2015	Cumplimiento
ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO:			
- CHECK IN	1.4 m ² /pax	2.74 m ² /pax	✓
- CONTROL DE PASAPORTE SALIDAS	1.2 m ² /pax	2.51 m ² /pax	✓
- CONTROL DE PASAPORTE LLEGADAS	1.2 m ² /pax	2.99 m ² /pax	✓
ÁREA DE RECOJO DE EQUIPAJES*:			
- NACIONAL	2.0 m ² /pax	1.42 m ²	X
- INTERNACIONAL	2.0 m ² /pax	2.28 m ²	✓
TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA:			
- CHECK IN NACIONAL	0-12 min	14 min 38 seg	X
- CHECK IN INTERNACIONAL	0-12 min	15 min 08 seg	X
- CONTROL DE SEGURIDAD RAYOS X – NACIONAL	0-3 min	1 min	✓
- CONTROL DE SEGURIDAD RAYOS X – INTERNACIONAL	0-3 min	1 min	✓
- CONTROL DE SEGURIDAD RAYOS X – TRÁNSITO	0-3 min	07 min 42 seg	X
- MIGRACIONES LLEGADAS	0-7 min	12 min 27 seg	X
- MIGRACIONES SALIDAS	0-5 min	08 min 26 seg	X

* Asumiendo el 40% de ocupación del carrito

Fuente: OSITRAN "Medición del Cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y de los Niveles de Servicio IATA en el AIJCH

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

4.1.2. Satisfacción de usuarios

De conformidad con el numeral 4 del anexo 14 del Contrato de Concesión, el Concesionario realiza semestralmente encuestas entre los pasajeros, visitantes y demás usuarios del AIJCH, a fin de establecer el grado de satisfacción de éstos por los servicios que se prestan. A continuación se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCH realizado por LAP, a través del Centro de Consultorías y Servicios Integrados de la Pontificia Universidad Católica del Perú – INNOVAPUCP, sobre los niveles de satisfacción del usuario durante noviembre de 2016.

Pasajeros y acompañantes

La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 1 842 pasajeros y acompañantes, los cuales fueron clasificados en 6 diferentes segmentos: salidas nacionales, llegadas nacionales, salidas internacionales, llegadas internacionales, pasajeros en tránsito y visitantes. La encuesta emplea la siguiente escala de puntuación del 1 al 5, donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente (ni satisfecho/ni insatisfecho), 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho. Los resultados generales se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 25
Nivel de satisfacción general de pasajeros y acompañantes

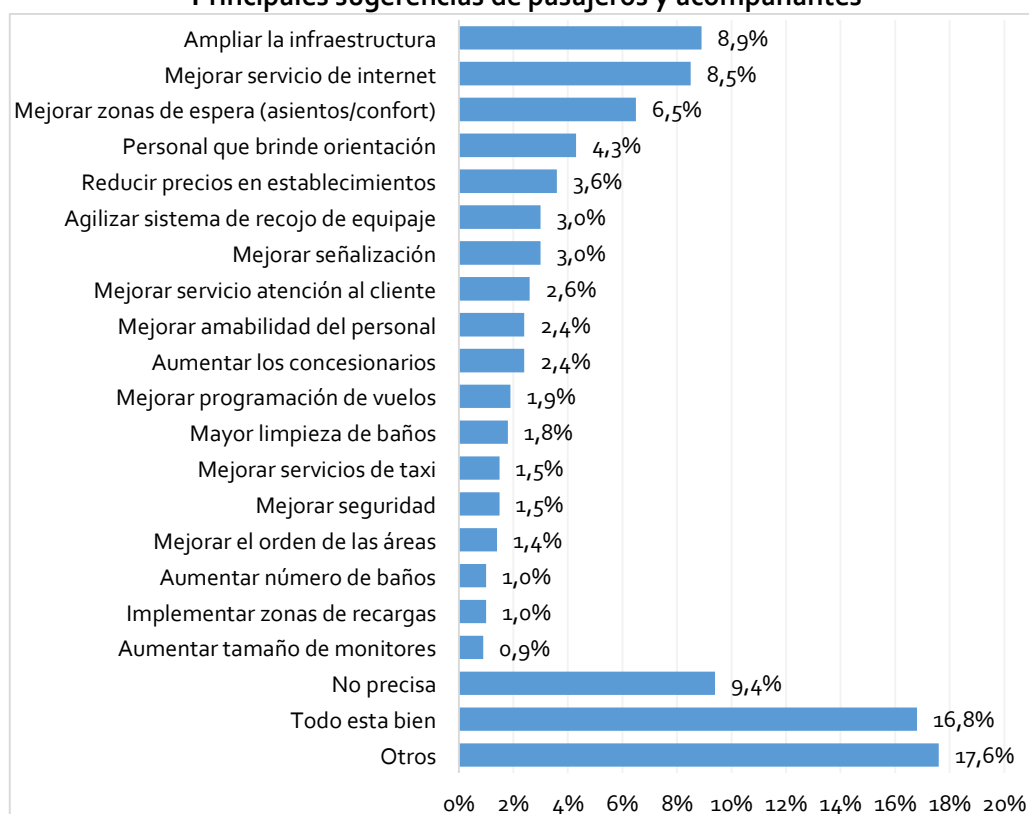
Segmentos	Satisfacción con el AIJCH	Satisfacción con la administración de LAP
Salidas nacionales	4,0	3,9
Llegadas nacionales	4,0	3,8
Salidas internacionales	4,2	4,0
Llegadas internacionales	4,0	3,8
Pasajeros en tránsito	4,1	3,9
Acompañantes	4,0	3,7

Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCH. Noviembre 2016
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En general, los resultados de la encuesta muestran que, en promedio, los pasajeros y acompañantes se encuentran satisfechos con los servicios brindados en los distintos segmentos en el AIJCH. En relación a la satisfacción con la administración de LAP, los pasajeros de vuelos internacionales se encuentran satisfechos, mientras que el resto se encuentra entre indiferentes y satisfechos.

La encuesta también recoge información sobre las principales sugerencias de los pasajeros y acompañantes para un mejor servicio. Como se aprecia en el siguiente gráfico, cerca del 9% de los pasajeros y acompañantes entrevistados coincidieron en la necesidad de ampliar las instalaciones del aeropuerto. Entre otras sugerencias se encuentran mejorar los servicios de internet gratuito (8,5%), mejor el confort de las zonas de espera con un mayor número de asientos y más confortables (6,5%), más personal que brinde orientación (4,3%), entre otros.

Gráfico N° 27
Principales sugerencias de pasajeros y acompañantes



Fuente: Estudio de satisfacción de Pasajeros y Acompañantes en el AIJCH. Noviembre 2016
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Aerolíneas y concesionarios

La encuesta se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales nacionales e internacionales (23), aerolíneas cargueras (5) y concesionarios comerciales (68), siendo un total de 96 los encuestados. La encuesta emplea la misma escala de puntuación que la encuesta de pasajeros y acompañantes, del 1 al 5 (donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho). Los resultados generales se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 26
Nivel de satisfacción general de aerolíneas y concesionarios

Segmentos	Satisfacción con el AIJCH	Satisfacción con la administración de LAP
Aerolíneas comerciales nacionales	2,4	4,1
Aerolíneas comerciales internacionales	2,7	4,0
Aerolíneas cargueras	3,4	4,2
Concesionarios comerciales	4,1	4,1

Fuente: Estudio de satisfacción de aerolíneas y concesionarios en el AIJCH. Noviembre 2016
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En general, los resultados de la encuesta muestran que, en promedio, las aerolíneas comerciales (nacionales e internacionales) no se encuentran satisfechas con los servicios y la infraestructura del AIJCH; mientras que los concesionarios comerciales se encuentran satisfechos y las aerolíneas cargueras se encuentran indiferentes. En cuanto al nivel de satisfacción con la administración de LAP, las aerolíneas y los concesionarios comerciales se encuentran satisfechos.

Cabe resaltar que, entre las razones de insatisfacción con el AIJCH, las aerolíneas comerciales nacionales e internacionales resaltan las siguientes:

- Infraestructura colapsada (poco espacio en zona de *check in*, para el recojo de equipaje y en rampa, zona de patio de maletas reducida, inexistencia de sala de tránsito para pasajeros nacionales, entre otros).
- Insuficientes mangas
- Fajas insuficientes y en mal estado operativo
- Reducida disponibilidad de counters, parques de aeronaves y buses
- Problemas con la movilidad, la infraestructura, el combustibles y las tomas

4.1.3. Reclamos

Durante 2016, se presentaron 447 reclamos en relación a los servicios prestados en el AIJCH. El 43% de los reclamos presentados estuvieron asociados a la seguridad aeroportuaria (robo y desaparición de objetos y dinero, restricciones de transportar líquidos, alimentos, objetos de aseo personal y objetos diversos en el equipaje de mano, entre otros), seguido por los reclamos relacionados con las operaciones (información inexacta en los paneles, falta de sillas de ruedas para personas con discapacidad, mala orientación brindada por el personal, falta de atención ante accidentes, número reducidos de asientos, entre otros) y con las aerolíneas (retención de equipaje y documentos de viaje, robos, mala atención por parte del personal), los cuales representaron el 10,5% y 5,4% del total de reclamos presentados, respectivamente.

Cuadro N° 27
LAP: Reclamos presentados en 2016

Servicio	N°	Part. %
Seguridad Aeroportuaria	204	42,0%
Operaciones	55	11,3%
Aerolíneas	25	5,1%
Tarifas	19	3,9%
Comercial	18	3,7%
Entidades del Estado	17	3,5%
Maltrato de personal	17	3,5%
Retención de objetos	12	2,5%
Mantenimiento	9	1,9%
Concesionarios	5	1,0%
Información de vuelos	2	0,4%
Infraestructura	1	0,2%
Otros	102	21,0%
Total	486	100,0%

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Durante 2016, se resolvieron 469 reclamos, de los cuales sólo el 11,5% (54 reclamos) fueron declarados fundados; mientras que 60,3% (283 reclamos) fueron declarados infundados, 20,5% (96 reclamos) improcedentes, 6,2% inadmisibles (29 reclamos) y el 1,5% restante fueron anulados por desistimiento (7reclamos). Cabe mencionar que, del total de reclamos declarados fundados, el 72% estuvieron relacionados con las operaciones (46%) y la seguridad (26%).

4.1.4. Sesiones del Consejo de Usuarios de Aeropuertos

Entre setiembre 2012 y diciembre 2016, se han realizado 15 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, en el marco de las cuales se han abordado los siguientes temas particulares respecto al AIJCH:

- Consecuencias de la adenda N° 6 del contrato de concesión del AIJCH
- Participación de usuarios en el proceso de fijación del Factor de Productividad de LAP
- Estado de la ejecución de las obras de la segunda y tercera etapa del AIJCH (ampliación del terminal y segunda pista de aterrizaje).
- Informe sobre el "Proceso de Subasta para otorgar el acceso para prestar el servicio de rampa en el AIJCH".
- Opinión sobre la propuesta de LATAM para solucionar la congestión del AIJCH.
- Informe sobre el estado situacional de las inversiones (incluye información sobre la entrega de terrenos por parte del Concedente).
- Informe sobre el nivel de cumplimiento de los RTM (mediciones de tiempo) en el AIJCH.
- Informe sobre el resultado de las encuestas realizadas a los usuarios del AIJCH
- Presentación de un resumen de las proyecciones de demanda presentadas por LAP.
- Información del Periodo de Vida útil de los pavimentos de la actual Pista del AIJC.
- Avances sobre la Adenda N° 7 en el AIJCH.
- Información sobre Salones VIP en el AIJCH.

En las últimas sesiones de 2015 y 2016, las principales preocupaciones expresadas por los usuarios han sido las siguientes:

- (i) Situación de los avances de la Adenda N° 07: En particular, los usuarios están interesados en conocer si habrá alguna modificación a los RTM, y si es que habrá una ampliación de

plazo de la concesión. Señalaron la necesidad de que la nueva adenda incluya la realización de un estudio de capacidad del AIJCH que sirva de referencia adecuada para determinar los estándares exigibles a LAP sobre la actual infraestructura, los cuales, además, deben seguir siendo fiscalizados por OSITRAN

- (ii) Importancia y necesidad de incluir que el Plan Maestro se actualice cada cinco (5) años o cuando el incremento de la demanda así lo recomiende.
- (iii) Conocer estado de entrega de terrenos saneados y libres de interferencias para la construcción de la segunda pista. Existe preocupación respecto que las demoras continuas del Concedente en la entrega de terrenos, que vienen afectando al Concesionario y a la industria, puedan afectar finalmente las tarifas que pagan los usuarios (intermedios y finales).

Cabe mencionar que, las recomendaciones y preocupaciones de los miembros de los Consejos de Usuarios son recogidas y tomadas en consideración para el proceso de toma de decisiones del organismo regulador. Asimismo, OSITRAN mantiene constantemente informado y actualizado al Consejo de Usuarios sobre los puntos abordados en las reuniones.

4.2. Primer Grupo de Aeropuertos Regionales

4.2.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs

El Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario deben llevarse a cabo manteniendo los RTM del Anexo 8 del Contrato de Concesión. Conforme a lo establecido en dicho anexo, la red de aeropuertos administrada por ADP debe cumplir con los niveles de servicio C y D de la IATA, dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores, con la finalidad de elevar la calidad del servicio brindado por la entidad prestadora a favor del Usuario.

En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión de OSITRAN, la GSF contrató a una empresa especializada, para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante 2015⁶⁴.

Considerando el tráfico anual de pasajeros alcanzado en cada aeropuerto se verificó el cumplimiento del nivel de servicio C de IATA en los aeropuertos de Piura, Chiclayo, Trujillo, Iquitos, Tarapoto y Pucallpa; mientras que en los aeropuertos de Tumbes y Cajamarca se verificó el cumplimiento del nivel de servicio D de IATA. En el caso de los aeropuertos de Talara, Pisco, Chachapoyas y Huaraz no corresponde verificar el cumplimiento de los niveles de servicio de IATA, pues ninguno de ellos ha alcanzado por dos años consecutivos un tráfico anual superior a 100 mil pasajeros.

En el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por OSITRAN sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA D en los aeropuertos de Cajamarca y Tumbes durante 2015. Como se observa, los aeropuertos de Cajamarca y Tumbes (que tuvieron un

⁶⁴ Las mediciones se efectuaron en las siguientes fechas: Aeropuerto de Cajamarca: del 23/01/15 al 31/01/15, Aeropuerto de Chiclayo: del 22/01/15 al 02/02/15, Aeropuerto de Iquitos: del 30/01/15 al 13/02/15, Aeropuerto de Piura: del 30/01/15 al 07/02/15, Aeropuerto de Pucallpa: del 12/02/15 al 20/02/15, Aeropuerto Tarapoto: del 12/02/15 al 20/02/15, Aeropuerto de Trujillo: del 28/01/15 al 05/02/15, Aeropuerto de Tumbes: del 23/01/15 al 31/01/15. Cabe precisar que, a la fecha de elaboración de este documento, no se cuenta con información sobre los resultados de las mediciones efectuadas durante 2016.

tráfico de 275 mil y 189 mil pasajeros durante 2015, respectivamente) incumplieron los niveles de servicio relacionados con el área mínima de *check in*, área mínima de circulación antes del *check in*, área de la sala de embarque, área de recojo de equipaje, área de seguridad mínima por pasajero y número de servicios de seguridad. En el caso del aeropuerto de Tumbes adicionalmente se han incumplido los niveles relacionados con el área mínima de circulación después del *check in* y área de la sala de embarque.

Cuadro N° 28
Nivel de Servicio IATA "D" en los aeropuertos de Cajamarca y Tumbes: Resultados de las mediciones realizadas en 2015

Área / Servicio	Indicador	Nivel D IATA	Cajamarca		Tumbes	
			Medición 2015	Cumplimiento	Medición 2015	Cumplimiento
Área de Check In	Área mín. por pasajero	1,1 m ²	0,77 m ²	✗	0,41 m ²	✗
	Máx. tiempo de espera	30 min	00:05:28	✓	00:09:00	✓
Área de circulación antes de check in	Área mín. por pasajero	2,1 m ²	0,57 m ²	✗	0,38 m ²	✗
	Máx. tiempo de espera	1,1 m/s	1,43 m/s	✓	0,88 m/s	✓
Área de circulación después de check in	Área mín. por pasajero	1,6 m ²	1,73 m ²	✓	0,11 m ²	✗
	Velocidad mín. circulación	1,3 m/s	1,47 m/s	✓	1,06 m/s	✗
TUUA	Máx. tiempo de espera	10 min	00:01:02	✓	00:00:54	✓
Sala de embarque	Área mín./pasajero sentado	1,7 m ²	1,17 m ²	✗	0,91 m ²	✗
	Área mín./pasajero de pie	1,2 m ²	0,61 m ²	✗	0,85 m ²	✗
	Máx. tasa de ocupación	65%	169%	✗	165%	✗
Sala recojo de equipaje	Área mín.por pasajero*	1,3 m ²	0,39 m ²	✗	0,29 m ²	✗
Seguridad	Área mín. por pasajero	0,8 m ²	0,24 m ²	✗	0,15 m ²	✗
	Máx. tiempo de espera	10 min	00:00:59	✓	00:00:40	✓
Facilidades	N° servicios Check In	6	10	✓	7	✓
	N° servicios de seguridad	3	1	✗	1	✗
	Área sala de embarque	321 m ²	197,1 m ²	✓	230,4 m ²	✗
	Unid. reclamo equipaje	1	1	✓	1	✓

* Asumiendo 40% uso de carritos

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – GSF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Por otra parte, en el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por OSITRAN sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA C en los aeropuertos Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa y Chiclayo (que tuvieron un tráfico de 1 064 mil, 841 mil, 654 mil, 504 mil, 503 mil y 468 mil pasajeros durante 2015, respectivamente). Como se observa, los resultados difieren según cada aeropuerto, apreciándose que el mayor nivel de incumplimiento se encuentra en los indicadores relacionados con el área mínima de circulación por pasajero después del *check in*, área mínima de la sala de embarque (pasajeros sentados), máximo tiempo de ocupación de la sala de embarque y área de seguridad mínima por pasajero. Por su parte, el mayor nivel de cumplimiento se ha producido en los indicadores relacionados con el área de *check in*, tiempo máximo de espera en TUUA y área de seguridad, y en el número de servicios de *check in* y seguridad.

Cuadro N° 29
Nivel de Servicio IATA "C" en los aeropuertos de Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2015

Área / Servicio	Indicador	Nivel C IATA	Chiclayo		Iquitos		Piura		Pucallpa		Tarapoto		Trujillo	
			Medición 2015	Cumplimiento	Medición 2015	Cumplimiento	Medición 2015	Cumplimiento	Medición 2015	Cumplimiento	Medición 2015	Cumplimiento	Medición 2015	Cumplimiento
Área de Check In	Área mín. por pasajero	1,2 m²	2,07 m2	✓	1,93 m2	✓	0,63	✗	2,47 m2	✓	1,89 m2	✓	1,38 m2	✓
	Máx. tiempo de espera	30 min	00:08:04	✓	00:12:15	✓	00:11:42	✓	00:05:17	✓	00:04:10	✓	00:08:42	✓
Área de circulación antes de check in	Área mín. por pasajero	2,3 m2	1,20 m2	✗	1,57 m2	✗	0,65 m2	✗	2,59 m2	✓	2,56 m2	✓	1,13 m2	✗
	Máx. tiempo de espera	0,9 m/s	1,46 m/s	✓	0,80 m/s	✗	1,38 m/s	✓	1,35 m/s	✓	1,74 m/s	✓	1,30 m/s	✓
Área de circulación después de check in	Área mín. por pasajero	1,8 m2	1,07 m2	✗	2,60 m2	✓	0,56 m2	✗	1,76 m2	✗	1,15 m2	✗	1,13 m2	✗
	Velocidad mín. circulación	1,1 m/s	1,16 m/s	✓	0,89 m/s	✗	0,99 m/s	✗	0,92 m/s	✗	1,74 m/s	✓	1,08 m/s	✗
UUUA	Máx. tiempo de espera	10 min	00:02:14	✓	00:00:17	✓	00:01:03	✓	00:01:36	✓	00:01:34	✓	00:00:28	✓
Sala de embarque	Área mín./pasajero sentado	1,7 m2	0,87 m2	✗	1,08 m2	✗	1,21 m2	✗	1,08 m2	✗	1,12 m2	✗	1,02 m2	✗
	Área mín./pasajero de pie	1,2 m2	-	—	9,82 m2	✓	0,84 m2	✗	43,39 m2	✓	10,98 m2	✓	32,88 m2	✓
	Máx. tasa de ocupación	65%	54%	✓	67%	✗	141%	✗	68%	✗	81%	✗	79%	✗
Sala recojo de equipaje	Área mín.por pasajero*	1,7 m2	0,89 m2	✗	1,42 m2	✗	0,58 m2	✗	2,02 m2	✓	1,92 m2	✓	0,29 m2	✗
Seguridad	Área mín. por pasajero	1,0 m2	1,08 m2	✓	0,31 m2	✗	0,36 m2	✗	0,51 m2	✗	0,50 m2	✗	0,31 m2	✗
	Máx. tiempo de espera	10 min	00:00:42	✓	00:00:22	✓	00:00:23	✓	00:00:52	✓	00:01:00	✓	00:00:17	✓
Facilidades	N° servicios Check In	6	10	✓	26	✓	11	✓	16	✓	16	✓	12	✗
	N° servicios de seguridad	3	1	✗	3	✓	1	✓	1	✓	1	✓	1	✓
	Área sala de embarque	321 m²	197,1 m2	✗	726,7 m2	✓	296,7 m2	✗	373,9 m2	✓	364,2 m2	✓	366,4 m2	✗
	Unid. reclamo equipaje	1	1	✓	1	✗	1	✓	1	✓	1	✓	1	✗

* Asumiendo 40% uso de carritos

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – GSF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

De acuerdo a las mediciones efectuadas en 2015, si bien el Concesionario ha logrado el cumplimiento de diversos parámetros de calidad; también se ha verificado que existen diversos aspectos en los que la empresa no ha alcanzado los parámetros mínimos previstos en el Contrato, principalmente relacionados con la capacidad de la infraestructura. Esta situación se ha complicado debido a las demoras por parte del concesionario en la entrega de los terrenos necesarios para realizar ampliaciones en diversos aeropuertos, así como a las demoras en la aprobación de los documentos técnicos necesarios para iniciar inversiones (estudios de preinversión y Planes Maestros).

Cabe mencionar que, los resultados de las mediciones han sido puestos en conocimiento del Concesionario con la finalidad de que adopte las acciones necesarias (incluidas la planificación de la infraestructura aeroportuaria, las proyecciones de tráfico y el análisis de demanda/capacidad) para cumplir con los Niveles de Servicio IATA de acuerdo a lo señalado en el numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.

4.2.2. Satisfacción de usuarios

De conformidad con el numeral 2 del anexo 8 del Contrato de Concesión, el Concesionario realizará semestralmente encuestas a los pasajeros y acompañantes del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, a fin de establecer el grado de satisfacción de estos por los servicios que se prestan. Dichas encuestas deberán ser realizadas por una empresa encuestadora de prestigio aceptada por el OSITRAN y no vinculada al Concesionario. Los resultados de dichas

encuestas deberán ser remitidos al OSITRAN, junto con la información técnica utilizada para la formulación de las mismas.

A continuación se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Usuarios del Primer Grupo de Aeropuertos, realizado por la consultora Cuore Consumer Research – CCR para medir los niveles de satisfacción de pasajeros, acompañantes, líneas aéreas y concesionarios en once (11) de los aeropuertos de la concesión durante el segundo semestre de 2016.

Pasajeros y acompañantes

La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 3 026 pasajeros y 1 045 acompañantes para el periodo comprendido entre el 07 de noviembre y 10 de diciembre de 2016⁶⁵. En el segmento de pasajeros se evaluaron los servicios relacionados con el hall principal, atención en counters, pago de TUUA, control de seguridad, sala de embarque, sala de llegada, pantallas de información, estacionamiento, seguridad e infraestructura y equipamiento; mientras que en el segmento de acompañantes se evaluaron los servicios relacionados con el hall principal, pantallas de información, estacionamiento, seguridad e infraestructura y equipamiento. Al final de la encuesta se hace una pregunta de satisfacción general. La encuesta, al igual que otras encuestas similares, emplea una escala de puntuación del 1 al 5 (desde insatisfecho a muy satisfecho).

En el siguiente cuadro se presentan los resultados generales para los segmentos de pasajeros y acompañantes. Como se aprecia, en la mayoría de los aeropuertos los pasajeros se encuentran en general satisfechos con los servicios de *check in* y los procesos de embarque y llegadas de pasajeros; mientras que en el caso de los servicios generales y la infraestructura en algunos aeropuertos los pasajeros se encuentran entre indiferentes y satisfechos. En el caso de los acompañantes la percepción es similar a la de los pasajeros.

Cuadro N° 30
Pasajeros y acompañantes: Resultado de satisfacción por servicios/procesos

Proceso/servicio	Iquitos	Pucall- pa	Tara- poto	Truji- llo	Caja- marca	Huaraz	Tum- bes	Chi- clayo	Piura	Tala- ra	Pisco	Chacha- poyas
Pasajeros												
Check in ¹	4,1	4,0	4,0	4,1	4,0	4,2	4,0	3,9	4,1	4,4	4,7	4,9
Embarque ²	4,2	4,0	4,1	4,2	3,9	4,2	4,1	4,2	4,0	4,2	4,7	4,9
Llegada de pasajeros	4,1	4,0	4,0	4,2	4,0	4,1	4,0	4,1	4,0	4,0	4,7	4,9
Servicios generales ³	3,9	3,6	4,0	4,2	3,8	4,3	3,9	4,0	3,9	4,0	4,8	4,9
Infraestructura/equipos ⁴	4,0	3,9	4,0	4,1	3,8	3,8	3,8	4,1	3,9	3,9	4,4	5,0
Promedio total	4,1	3,9	4,0	4,2	3,9	4,1	4,0	4,1	4,0	4,1	4,6	4,9
Acompañantes												
Check in ¹	4,1	4,2	4,2	4,2	3,9	-	4,1	4,1	4,0	-	-	-
Servicios generales ³	3,9	3,6	4,2	4,1	3,7	-	3,9	3,9	3,9	-	-	-
Infraestructura/equipos ⁴	4,1	3,9	4,1	4,0	3,8	-	3,9	4,0	3,9	-	-	-
Promedio total	4,0	3,9	4,1	4,1	3,8	-	3,9	4,0	3,9	-	-	-

¹ Hall Principal, registro de pasajeros en counters y pago de tarifa aeroportuaria

² Control de seguridad para embarque y sala de embarque

³ Perifoneo, pantallas de información de vuelos, estacionamiento y seguridad (hall principal / estacionamiento).

⁴ Comodidad instalaciones, disponibilidad y limpieza de baños, disponibilidad de teléfonos y cajeros, atención del personal de locales, conformidad de servicios que ofrecen los locales comerciales y limpieza de locales comerciales.

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos"

⁶⁵ Cabe mencionar que, en los aeropuertos de Chachapoyas, Huaraz, Pisco y Talara solo se entrevista a pasajeros, debido al poco flujo de acompañantes en estos aeropuertos. En el caso del aeropuerto de Chachapoyas no se realizaron las entrevistas a pasajeros y/o acompañantes, ya que al momento de la medición no se contaba con operaciones regulares de vuelo

Aerolíneas y concesionarios de locales comerciales

La encuesta se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales (25) y concesionarios de locales comerciales (120) que operan en los 12 aeropuertos de la concesión para el periodo comprendido entre el 07 de noviembre y 10 de diciembre de 2016. En el segmento de líneas aéreas se evaluaron los servicios relacionados con la zona de *check in*, zona de embarque, zona de llegada, zona de rampa, otras áreas operativas, perifoneo, pantallas de información, otros servicios y administración del aeropuerto; mientras que en el caso de los concesionarios se evaluaron los servicios relacionados con el hall principal, otros servicios y administración del aeropuerto. La encuesta emplea la misma escala de puntuación que la encuesta de pasajeros y acompañantes, del 1 al 5 (donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho).

En el siguiente cuadro se muestran los resultados generales sobre la percepción de las aerolíneas. Como se aprecia, destaca el bajo nivel de satisfacción de las aerolíneas con relación a los servicios de pantallas de información brindados en los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa y Chachapoyas. Los aeropuertos que registraron los menores niveles de satisfacción promedio de las aerolíneas en relación a los distintos servicios y procesos fueron los aeropuertos de Iquitos (3,6), Pucallpa (3,5) y Piura (3,4), siendo que en el caso de Iquitos y Piura es donde se registra el mayor movimiento de pasajeros.

Cuadro N° 31
Aerolíneas: Resultado de satisfacción por servicios/procesos

Proceso/servicio	Iquitos	Pucallpa	Tarapoto	Trujillo	Cajamarca	Huaraz	Tumbes	Chiclayo	Piura	Talara	Pisco	Chachapoyas
Zonas	3,8	3,6	3,9	3,9	3,6	4,0	3,7	3,9	3,1	3,9	4,0	4,0
Check in	3,8	3,4	4,0	3,6	3,2	4,0	3,7	3,8	3,0	4,0	4,2	4,0
Embarque	3,4	3,6	3,8	3,9	3,1	4,0	3,8	4,1	3,2	3,9	3,9	4,4
Llegada	3,7	3,6	3,7	3,6	3,8	4,0	3,0	3,8	2,9	3,8	4,0	3,6
Rampa	3,8	3,5	4,0	4,2	4,0	4,0	4,0	3,8	3,2	4,0	4,0	4,5
Otras áreas	4,3	4,0	4,0	4,3	4,0	4,0	4,0	4,0	3,2	4,0	4,0	3,7
Servicios generales	3,6	3,3	3,9	3,9	4,1	4,0	3,9	4,0	3,5	3,9	4,0	3,8
Perifoneo	3,6	2,7	4,0	4,4	3,5	--	4,0	4,0	3,2	4,0	4,0	4,0
Pantallas de información	2,6	2,8	3,8	3,3	4,5	4,0	4,0	4,0	3,3	4,0	--	2,5
Otros Servicios	3,9	3,9	4,0	4,1	4,2	4,0	3,8	4,0	3,6	3,8	4,0	3,8
Admin. del Aeropuerto	4,2	3,7	3,8	3,6	4,2	4,0	4,0	4,0	3,9	3,8	4,0	4,8
Promedio total	3,6	3,5	3,7	4,0	4,1	4,0	4,0	3,9	3,4	3,7	3,6	3,7

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En el siguiente cuadro se muestran los resultados generales sobre la percepción de los concesionarios del aeropuerto. Como se aprecia, en la mayor parte de aeropuertos los concesionarios se encuentran satisfechos con los servicios en el hall principal, otros servicios y la administración del aeropuerto. Resalta en reducido nivel de satisfacción de los concesionarios del aeropuerto de Tarapoto en relación a los otros servicios y a la administración del aeropuerto.

Cuadro N° 32
Concesionarios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos

Proceso/servicio	Iquitos	Pucall- pa	Tara- poto	Truji- llo	Caja- marca	Huaraz	Tum- bes	Chi- clayo	Piura	Tala- ra	Pisco
Hall principal	4,1	3,9	4,0	4,1	4,0	3,9	4,1	4,1	3,8	4,0	4,0
Otros servicios	4,1	4,1	3,6	4,2	3,9	4,6	4,2	4,1	3,8	3,9	4,0
Administración del aeropuerto	4,1	3,9	3,3	4,3	3,9	4,0	4,3	4,1	4,0	4,0	4,0
Promedio total	4,1	4,0	3,6	4,2	3,9	4,1	4,2	4,1	3,9	4,0	4,0

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Usuarios intermedios

La encuesta se aplicó a los usuarios intermedios (abastecimiento de combustible, rampas y counters) que operan en 10 de los aeropuertos de la concesión (en total 19 usuarios⁶⁶) para el periodo comprendido entre el 07 de noviembre y 10 de diciembre de 2016. En particular, se evaluaron los servicios relacionados con zona de *check in*, zona de embarque, zona de Llegada, zona rampa, otras áreas operativas, perifoneo, pantallas de información de vuelos, otros servicios y administración del aeropuerto. La encuesta emplea la misma escala de puntuación del 1 al 5⁶⁷

Como se aprecia en el siguiente cuadro, en general los usuarios intermedios se encuentran satisfechos con los procesos y servicios brindados en los aeropuertos de la concesión. En el caso del aeropuerto de Piura destaca el reducido nivel de satisfacción en relación a otros servicios de zona de rampa y otras áreas operativas.

Cuadro N° 33
Usuarios intermedios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos

Proceso/servicio	Iquitos	Pucall- pa	Tara- poto	Truji- llo	Caja- marca	Tum- bes	Chi- clayo	Piura	Tala- ra	Pisco
Check in y sala de embarque	3,8	4,2	3,9	3,9	4,0	3,8	4,0	3,5	3,6	-
Zona rampa y otras áreas operativas	3,8	4,2	3,4	3,8	4,0	3,7	4,0	2,7	3,9	3,6
Otros servicios ¹	3,4	3,8	3,8	3,9	3,8	3,9	4,0	3,5	3,9	4,6
Administración del aeropuerto	3,6	4,4	3,8	4,0	4,3	5,0	4,3	4,0	4,0	4,2
Promedio total	3,7	4,2	3,7	3,9	4,0	4,1	4,1	3,4	3,8	4,1

¹ Anuncios de información de vuelos, pantalla de vuelos

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

4.2.3. Reclamos

Durante 2016, se presentaron 186 reclamos en relación a los servicios e infraestructura del primer grupo de aeropuertos. El 18,8% de los reclamos resueltos estuvieron asociados con el estado de infraestructura y mobiliarios (servicio de remolque de aeronaves, ausencia de aire acondicionado o equipo averiado, servicios higiénicos en mal estado, ausencia de tópicos), 11,8% con la playa de estacionamiento (cobros en exceso, tiempo de espera para pagar, robos de autopartes), 9,1% con el daño o pérdida de bienes personales, 7% con el maltrato del personal, entre otros.

⁶⁶ En el Aeropuerto de Chachapoyas ni Huaraz se realizaron las entrevistas a usuarios intermedios.

⁶⁷ Donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho.

Cuadro N° 34
ADP: Reclamos presentados en 2016

Servicio	N°	Part. %
Infraestructura	35	18,8%
Playa de Estacionamiento	22	11,8%
Daño/Pérdida de Bienes	17	9,1%
Maltrato de Personal	13	7,0%
Aerolíneas - Itinerario/Vuelos	10	5,4%
Retención Objetos	8	4,3%
Tarifa Aeroportuaria	2	1,1%
Seguridad Aeroportuaria	2	1,1%
Otros	77	41,4%
Total	186	100%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En particular, de la información remitida por el Concesionario, los casos más frecuentes en materia de reclamos en los aeropuertos son:

- Daño y pérdida de bienes (particularmente celulares): al momento de ingresar a la faja de seguridad y área de inspección olvidó de celular.
- Playa de estacionamiento: Poco tiempo de tolerancia, fallas en el sistema, exceso costo de parqueo.
- Aerolíneas-itinerario/vuelos: vuelos demorados.

4.2.4. Sesiones del Consejo de Usuarios de Aeropuertos

Entre setiembre 2012 y diciembre 2016, se han realizado 15 sesiones del Consejo de Usuarios de Aeropuertos de alcance nacional, en el marco de las cuales, entre otros, se han abordado los siguientes temas respecto a la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos:

- Informe sobre avance de y estado situacional de las inversiones.
- Informe sobre el nivel de cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos.
- Informe sobre el resultado de las encuestas realizadas a los usuarios.
- Información sobre el inicio de operaciones en el aeropuerto de Pisco.

En las últimas sesiones de 2015 y 2016, las principales preocupaciones expresadas por los usuarios tienen que ver con la implementación de facilidades al interior y conectividad hacia el aeropuerto de Pisco.

4.3. Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales

4.3.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs

El Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario deben llevarse a cabo manteniendo los RTM establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión. Conforme a lo establecido en dicho anexo, a red de aeropuertos administrada por AAP debe cumplir con los niveles de servicio C y D de la IATA publicados en la edición más reciente del "*Airport Development Reference Manual*", dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores

En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión de OSITRAN, la GSF contrató a una empresa especializada para realizar mediciones de los niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia durante 2015⁶⁸.

En los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Tacna (que registraron un tráfico de pasajeros de 1 488 mil, 440 mil y 386 mil pasajeros durante 2015, respectivamente), se verificó el cumplimiento del nivel de servicio C de IATA. En el caso del aeropuerto de Puerto Maldonado (que registró un tráfico de pasajeros de 276 mil durante 2015) se verificó el cumplimiento del nivel de servicio D de IATA⁶⁹. Para el caso del aeropuerto de Ayacucho, a partir del año 2017 recién se requerirá el cumplimiento del nivel "D" de IATA, toda vez que se superó los 100,000 pasajeros anuales en los años 2015 y 2016.

En el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por OSITRAN sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA D en el aeropuerto de Puerto Maldonado. Como se observa, dicho aeropuerto ha cumplido con los niveles de servicio exigidos en relación al área por pasajero y tiempos de espera en los servicios de *check in*, seguridad, sala de embarque, sala recojo de equipaje y hall de llegadas. No obstante, se observan incumplimientos en relación al área total y al número de carriles en el control de seguridad (rayos X), así como en el área total del hall de llegada y recojo de equipaje.

Cuadro N° 35
Nivel de Servicio IATA "D" (Optimum-bajo) en el aeropuerto de Puerto Maldonado:
Resultados de las mediciones realizadas en 2015

Indicador		Nivel D Optimum-bajo	Medición 2015	Cumpli- miento
Área / Servicio				
Área de Check In	Área por pasajero hall principal	<2,3 m ²	2,43 m ²	✓
	Área por pasajero facturación	<1,3 m ²	2,19 m ²	✓
	Tiempo máximo de espera	>20 min	00:06:38	✓
Seguridad	Área mín. por pasajero	<1,0 m ²	1,25 m ²	✓
	Máx. tiempo de espera	>10 min	00:00:33	✓
Sala de embarque	Área mín./pasajero sentado	<1,5 m ²	0,98 m ²	✓
	Área mín./pasajero de pie	<1,0 m ²	3,01 m ²	✓
	% de pasajeros sentados	<50%	53,89%	✓
Sala recojo de equipaje	Área mín.por pasajero*	<1,5 m ²	1,4 m ²	✓
	Tiempo máximo de espera	>15 min	00:04:01	✓
Hall de llegadas	Área mín.por pasajero	<1,2 m ²	0,49 m ²	✓
	% de pasajeros sentados	<15%	-	-
Subsistema				
Check In	Unidades de proceso	5	14	✓
	Área	86 m ²	259,91 m ²	✓
Control de seguridad (Rayos X)	Número de carriles	5	1	✗
	Área	85 m ²	67,32 m ²	✗
Sala de embarque	Área	490 m ²	433,09 m ²	✗
	Ancho de sala	23 m	24 m	✓
Recojo de equipaje	Unidades de proceso	1	2	✓
	Área	198 m ²	414,83 m ²	✓
	Longitud de fajas	14 m	11,70 m	✗
Hall de llegadas	Área	239 m ²	43 m ²	✗

* Asumiendo 40% uso de carritos

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - GSF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁶⁸ Cabe precisar que, a la fecha de elaboración de este documento, no se cuenta con información sobre los resultados de las mediciones efectuadas durante 2016.

⁶⁹ De acuerdo a lo señalado en el numeral 1.4 del Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 350,000 por año o para los aeropuertos que reciban uno o más vuelos comerciales internacionales al mes se aplicará en Nivel "C" IATA. Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 100,000 pasajeros por año pero menor a los 350,000 pasajeros anuales aplicará en Nivel "D" IATA.

En el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por OSITRAN sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA C en los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Tacna durante 2015. Como se aprecia, en dichos aeropuertos se han producido incumplimientos relacionados con el tamaño mínimo por pasajero y el tamaño total de las distintas áreas del terminal, observándose lo siguiente en cada uno:

- En el aeropuerto de Arequipa (el más importante de la concesión) no se han alcanzado los niveles de servicio relacionados con el área mínima por pasajeros en *check in*, sala de embarque y zona de seguridad. Asimismo, se han producido incumplimientos en el tamaño del área de control de seguridad y sala de embarque.
- En el aeropuerto de Juliaca se observan incumplimientos relacionados con el tamaño del área por pasajero y tiempo de espera en *check in*, así como en el tamaño del área por pasajero en sala de embarque, área de hall de llegada e instalaciones en el control de seguridad (número de carriles) y en el recojo de equipaje (longitud de fajas).
- En el aeropuerto de Tacna los incumplimientos están relacionados con el tamaño del área mínima por pasajero en la sala de embarque, sala recojo de equipaje y hall de llegada, así como en el área del hall de llegada y sala de embarque.

Cuadro N° 36
Nivel de Servicio IATA "C" en el aeropuerto de Arequipa, Juliaca y Tacna:
Resultados de las mediciones realizadas en 2015

Indicador		Nivel C	Arequipa		Juliaca		Tacna	
			Medición 2015	Cumplimiento	Medición 2015	Cumplimiento	Medición 2015	Cumplimiento
Área / Servicio								
Área de Check In	Área por pasajero hall principal	2,3 m2	0,7 m²	✗	2,11 m2	✗	No tiene	-
	Área por pasajero facturación	1,3-1,8 m2	1,3 m2	✓	1,74 m2	✓	1,40 m2	✓
	Tiempo máximo de espera	10-20 min	00:07:16	✓	00:15:47	✗	00:18:12	✓
Seguridad	Área mín. por pasajero	1,0-1,2 m2	0,66 m2	✗	1,11 m2	✓	1,34 m2	✓
	Máx. tiempo de espera	5-10 min	00:00:31	✓	00:01:42	✓	00:00:57	✓
Sala de embarque	Área mín./pasajero sentado	1,5 - 1,7 m2	1,20 m2	✗	1 m²	✗	1,02 m2	✗
	Área mín./pasajero de pie	1,0 - 1,2 m2	3,88 m2	✓	3,92 m2	✓	2,36 m2	✓
	% de pasajeros sentados	50-70%	78,45%	✓	60,61%	✓	65,12%	✓
Sala recojo de equipaje	Área mín.por pasajero*	1,5 - 1,7 m2	2,06 m2	✓	2,73 m2	✓	1,37 m2	✗
	Tiempo máximo de espera	0-15 min	00:03:52	✓	00:02:18	✓	00:07:19	✓
Hall de llegadas	Área mín.por pasajero	1,2 - 1,7 m2	3,93 m²	✓	2,47 m2	✓	2,07 m2	✓
	% de pasajeros sentados	15-20%	14,75%	✗	27,69%	✓	0%	✗
Subsistema								
Check In	Unidades de proceso	9	18	✓	15	✓	11	✓
	Área	127 m2	252,1 m2	✓	224,2 m2	✓	134,3 m2	✓
Control de serguridad (Rayos X)	Número de carriles	4	2	✗	1	✗	1	✓
	Área	132 m2	64,2 m2	✗	70,9 m2	✓	64,4 m2	✓
Sala de embarque	Área	1141 m2	769,2 m2	✗	598,6 m2	✓	301,3 m2	✗
	Ancho de sala	31 m	24 m	✗	22 m	✓	18 m	✗
Recojo de equipaje	Unidades de proceso	1	2	✓	2	✓	1	✓
	Área	203 m2	816 m2	✓	593,2 m2	✓	275,8 m2	✓
	Longitud de fajas	14,5 m	14,7 m	✓	10,8 m	✗	6,8 m	✗
Hall de llegadas	Área	331 m2	480 m2	✓	160,6 m2	✗	126 m2	✗

* Asumiendo 40% uso de carritos

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – GSF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

De acuerdo a las mediciones efectuadas en 2015, si bien el Concesionario ha logrado el cumplimiento de diversos parámetros de calidad; también se ha verificado que existen diversos aspectos en los que la empresa no ha alcanzado los parámetros mínimos previstos en el Contrato, principalmente relacionados con la capacidad de la infraestructura, situación que se ha complicado debido a los retrasos en la ejecución de inversiones, particularmente en los aeropuertos de Juliaca y Puerto Maldonado.

4.3.2. Satisfacción de usuarios

De conformidad con lo establecido en el apéndice 4 del anexo 8 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar anualmente un “Plan de Mejoramiento de la Calidad”, en el cual se describan los niveles de calidad de los servicios aeroportuarios obtenidos durante el ejercicio. En el marco de dicho plan, el concesionario debe realizar una encuesta a los principales usuarios del aeropuerto (pasajeros y compañías aéreas) sobre la percepción que tienen de la calidad de los servicios brindados. Cabe mencionar que, dicha encuesta debe ser realizada por una empresa encuestadora independiente, especializada en el diseño, conducción y evaluación de encuestas.

En ese sentido, el 27 de enero de 2017, el Concesionario remitió a OSITRAN el “Plan de Mejoramiento de la Calidad”. En el referido plan, como parte de la evaluación de los servicios brindados a los usuarios, el Concesionario presentó indicadores de calidad percibida basados en encuestas realizadas por la empresa AURUM Consultoría y Mercado a los pasajeros y aerolíneas durante el primer y segundo semestre de 2016⁷⁰. Los indicadores de calidad percibida, evaluados a través de encuestas, se encuentran limitados entre 0 y 100 puntos y expresan el porcentaje de pasajeros o representantes de las aerolíneas que manifiesta estar satisfecho o muy satisfecho con los aspectos evaluados.

A continuación se presentan los resultados sobre la calidad percibida de los usuarios en los distintos servicios brindados y la infraestructura del Segundo Grupo de Aeropuertos durante 2016.

Percepción de pasajeros

Como se aprecia en el siguiente cuadro, la satisfacción de los pasajeros en relación a los distintos servicios brindados varía entre los distintos aeropuertos de la concesión. En el caso de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho y Puerto Maldonado, los servicios relacionados con el tratamiento de equipaje presentan la mayor satisfacción; mientras que en el caso de Juliaca y Tacna los servicios de transporte de pasajeros entre el terminal y el avión. De manera común, se observa que en todos los aeropuertos los servicios de comunicaciones y accesos (relacionados con la accesibilidad y el estado de la infraestructura aeroportuaria) presentan el menor nivel de satisfacción. El aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción es el de Tacna; mientras que el aeropuerto de Arequipa registró el mayor nivel de satisfacción de pasajeros.

⁷⁰ En total se entrevistaron a 1 655 pasajeros (821 el primer trimestre y 834 el segundo trimestre) y a todas las aerolíneas que operan en los 5 aeropuertos de la concesión.

Cuadro N° 37
Pasajeros: Indicadores de calidad percibida por aeropuerto – 2016
(En porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)

Indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
Circulación de pasajeros en el terminal ¹	77,1	69,6	72,7	76,6	74,0
Transporte de pasajeros entre terminal y avión ²	84,0	74,3	84,8	78,0	79,5
Tratamiento de equipaje ³	91,8	98,0	96,0	89,0	83,5
Comunicaciones y accesos ⁴	67,9	65,7	65,7	72,1	67,1

¹ Satisfacción con atención en cobro TUUA, área de check-in, servicios prestados en los mostradores, zona de revisión de equipaje en aduanas, salas de registro de equipaje, aseos y mobiliario, servicio de inspección de seguridad, asientos y zonas de espera, zonas comerciales y comodidad en sala de tránsito.

² Calidad y comodidad del servicio de embarque y desembarque de pasajeros.

³ Satisfacción con sala de reclamo de equipajes y tratamiento al equipaje.

⁴ Satisfacción con servicios de movilidad reducida, disponibilidad y calidad de los carrillos porta-equipajes, pantallas de información de vuelos, señalización, iluminación y climatización del terminal, zonas de espera de uso público, estado de los aseos, sala VIP, playa vehicular, entre otros.

Fuente: AAP "Plan de Mejoramiento de la Calidad 2016"

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Percepción de aerolíneas

Como se aprecia en el siguiente cuadro, el nivel de satisfacción de las aerolíneas en todos los aeropuertos de la concesión es reducido. El aeropuerto de Arequipa (el más importante de la concesión) registra el menor nivel promedio de satisfacción (32,1), particularmente en los servicios brindados en el terminal (disponibilidad de mostradores de facturación, mangas, vehículos de transporte, etc.) e instalaciones de carga (disponibilidad de almacenes, equipos, etc.). En general, dichos servicios registraron el menor nivel de satisfacción en todos los aeropuertos.

Cuadro N° 38
Aerolíneas: Indicadores de calidad percibida por aeropuerto – 2016
(En porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)

Indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
Seguridad y operaciones ¹	37,0	88,8	44,7	66,7	67,7
Servicios en plataforma ²	41,0	73,4	43,8	53,4	67,9
Servicios en terminal ³	24,9	73,5	34,9	41,4	45,9
Instalaciones de carga ⁴	25,4	43,9	52,6	20,0	42,1

¹ Satisfacción con el funcionamiento del sistema pista-calles de rodaje y calidad de la señalización de pista y calles de rodaje.

² Satisfacción con disponibilidad y asignación de puestos de estacionamiento en plataforma, así como con los servicios de handling en rampa a la aeronave y las instalaciones de acceso y salida a la aeronave para la tripulación de vuelo.

³ Satisfacción con la disponibilidad de mostradores de facturación, mangas y vehículos de transporte a la aeronave, así como con la disponibilidad y mobiliario de las oficinas y almacenes en el terminal.

⁴ Satisfacción con los almacenes de carga aérea disponibles, instalaciones complementarias y con equipamientos adicionales (rollos y maquinaria de carga/descarga).

Fuente: AAP "Plan de Mejoramiento de la Calidad 2016"

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

4.3.3. Reclamos

Durante 2016, se resolvieron 79 reclamos presentados por los usuarios en relación a los servicios e infraestructura del segundo grupo de aeropuertos. El 46,8% de los reclamos resueltos estuvieron asociados a servicios brindados en el terminal (ausencia de señalización, falta de

asientos, ausencia de servicios médicos y casas de cambio), seguido por los reclamos relacionados con el estado de infraestructura y mobiliarios (baños en mal estado, teléfonos en mal estado, aire acondicionado averiado, falta de tomacorrientes) y los servicios brindados en las salas de embarque (pago de TUUA, falta de disponibilidad, obstaculización de embarque), los cuales representaron el 17,7% y 13,9% del total de reclamos presentados, respectivamente.

Cuadro N° 39
APP: Reclamos resueltos en 2016

Servicio	N°	Part. %
Terminal	37	46,8%
Infraestructura	14	17,7%
Sala de Embarque	11	13,9%
Atención y calidad del servicio	4	5,1%
Daño/Pérdida de Bienes	4	5,1%
Seguridad Aeroportuaria	3	3,8%
Maltrato de personal	2	2,5%
Tarifa aeroportuaria	2	2,5%
Aerolíneas - Itinerario/Vuelos	1	1,3%
Control AVSEC	1	1,3%
Total	79	100%

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En particular, de la información remitida por el Concesionario, los casos más frecuentes en materia de reclamos en los aeropuertos son:

- Infraestructura: Por presunta falta de asistencia médica en los aeropuertos, por encontrar los baños sucios y por falta de asientos en el terminal.
- Seguridad aeroportuaria: Queja debido a presunta falta de información al usuario y por pérdida de vuelo.
- Maltrato de personal: Queja por mala atención ante el requerimiento de información de vuelos programados a través de vía telefónica.

El 65,6% (52 reclamos) de los reclamos presentados en 2016 tuvieron lugar en el Aeropuerto de Arequipa. Por su parte, los aeropuertos de Tacna, Puerto Maldonado, Ayacucho y Juliaca explicaron el 12,7% (10 reclamos), 11,4% (9 reclamos), 6,3% (4 reclamos) y 3,8% (3 reclamos) del total de reclamos presentados en dicho periodo.

Del total de reclamos resueltos durante 2016, sólo un reclamo presentado en el aeropuerto de Arequipa, relacionado con accidente por una silla rota en la sala de espera, fue declarado fundado; mientras que el 92,4% (73 reclamos) fueron declarados infundados y 5% (4 reclamos) improcedentes.

4.3.4. Sesiones del Consejo de Usuarios de Aeropuertos

Entre setiembre 2012 y diciembre 2016, se han realizado 15 del Consejo de Usuarios de Aeropuertos a nivel nacional, en el marco de las cuales se han abordado los siguientes temas particulares respecto a la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos:

- Informe sobre avance de y estado situacional de las inversiones.
- Informe sobre el resultado de las encuestas realizadas a los usuarios.

- Informe sobre "Propuesta de Fijación Tarifaria para el Servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (mangas) en el Aeropuerto Internacional Rodríguez Ballón de Arequipa".

V. REGULACIÓN TARIFARIA

La prestación de los servicios aeroportuarios en los aeropuertos concesionados se encuentra sujeta a regulación de tarifas por parte de OSITRAN, ya sea mediante procesos de fijación o revisión tarifaria de los servicios bajo su ámbito de supervisión que no sean brindados en condiciones de competencia. Asimismo, supervisa y regula las tarifas que aplica CORPAC en los aeropuertos del Estado. OSITRAN también regula el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura que es considerada una facilidad esencial, mediante la fijación de cargos de acceso⁷¹.

A continuación, se presentan las principales modificaciones tarifarias y cálculos de cargos de acceso hechos por OSITRAN en los últimos años, así como las tarifas y cargos de acceso vigentes a la fecha.

5.1. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

5.1.1. Tarifas reguladas

Servicios aeroportuarios

De acuerdo a la cláusula 6.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario está facultado a determinar las tarifas a ser cobradas por los servicios aeroportuarios (tarifa única por uso de aeropuerto - TUUA, aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves), siempre que dichos precios no excedan las tarifas máximas establecidas por el propio contrato para los ocho primeros años de Concesión. A partir del noveno año (2009), las tarifas del TUUA y servicio de aterrizaje y despegue se reajustarán mediante el mecanismo de precio tope "RPI-X", es decir, por la variación del índice de precios al consumidor de los EEUU (RPI), menos un porcentaje estimado de los incrementos anuales de productividad (X). El factor de productividad "X" será calculado por OSITRAN y permanecerá fijo por un periodo de 5 años

En el caso de los servicios por el uso de instalaciones de carga aérea y uso de puentes de abordaje (o puentes de embarque de pasajeros), mediante Resoluciones de Consejo Directivo N° 046-2004-CD/OSITRAN y N° 003-2008-CD/OSITRAN, se estableció que las tarifas máximas también serían reajustadas mediante la aplicación del mecanismo RPI-X.

Así, Mediante Resolución N° 064-2008-CD-OSITRAN, del 30 de diciembre de 2008, se aprobó el primer factor de productividad de -0,61% anual aplicable para el periodo 2009 – 2013.

Posteriormente, el 15 de marzo del año 2013, mediante el Resolución N° 006-2013-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo aprobó el inicio de oficio del procedimiento de revisión tarifaria

⁷¹ El artículo N° 9 del Reglamento de Mandato de Acceso de OSITRAN (REMA) define facilidad esencial como:
"Aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:
a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;
b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;
c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino."

mediante la aplicación del mecanismo RPI-X para los siguientes cinco (5) servicios brindados en el AIJCH⁷²:

- (i) Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto (TUUA) nacional e internacional.
- (ii) Tarifa de aterrizaje y despegue nacional e internacional.
- (iii) Tarifa de estacionamiento de aeronaves nacional e internacional.
- (iv) Tarifa por uso de puentes de abordaje.
- (v) Tarifa por uso de instalaciones de carga aérea.

El 26 de marzo de 2013, LAP presentó un documento con el detalle de su propuesta de revisión de tarifas del AIJCH a través del mecanismo RPI-X para el periodo 2014 – 2018. En dicho documento, el Concesionario propuso un factor de productividad de -1,29% para el periodo antes indicado.

En 23 de setiembre de 2013, mediante Resolución N° 059-2013-CD-OSITRAN, se aprobó el factor de productividad de +0,05% (cero y 05/100 puntos porcentuales) para el período comprendido entre el 1 de enero de 2014 y el 31 de diciembre de 2018 (periodo quinquenal establecido en el Contrato de Concesión). Asimismo, se determinó que este mecanismo de reajuste se aplique mediante tres canastas reguladas de servicios:

- **Servicios a la aeronave:** aterrizaje y despegue nacional e internacional, estacionamiento de aeronaves nacional e internacional, y uso de puentes de embarque.
- **Servicios a la carga:** uso de instalaciones de carga aérea.
- **Servicios a los pasajeros:** uso de aeropuerto.

Así, el precio tope establecido se calcula como un promedio ponderado (por los ingresos generados por cada servicio el año inmediatamente anterior) de las tarifas de cada una de estas tres canastas. En este contexto, el promedio ponderado de las tarifas que conforman cada una de las canastas de servicios, no podrá superar anualmente durante el periodo 2014-2018 la suma de la inflación al consumidor de Estados Unidos (RPI) menos 0,05%. Con ello se garantiza al Concesionario la flexibilidad para variar los precios dentro de cada canasta como considere pertinente.

En el cuadro N° 40 se muestra la evolución de las tarifas reguladas vigentes durante el periodo 2012 – 2016:

⁷² Conforme a lo establecido en el RETA, el Regulador debe analizar las condiciones de competencia de los servicios regulados, para determinar si la regulación tarifaria es necesaria. En el presente caso, en base al análisis de condiciones de competencia realizado, se determinó que el AIJCh gozaba de una posición de dominio en los servicios relevantes objeto de revisión tarifaria, pues no fue posible identificar la presencia de competencia inter-aeroportuaria, competencia intra-aeroportuaria, competencia intermodal, amenaza de entrada ni cierto grado de poder de negociación por parte de los demandantes. En vista de ello, se determinó que los cinco (5) servicios listados, debían seguir sujetos a regulación tarifaria.

Cuadro N° 4o
Evolución de tarifas máximas aplicadas por el concesionario, 2012-2016

Servicios aeroportuarios	Unidad de cobro	USD (no inc. IGV) ³				
		2012	2013	2014	2015	2016
Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario						
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	26,1	26,1	26,1	26,1	26,1
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	7,4	8,0	8,5	9,02	9,05
Aterrizaje / Despegue Internacional ¹						
Hasta 10 TM	Por operación	35,3	35,3	35,3	35,3	35,3
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	6,0	6,0	6,0	6,0	6,0
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3
Más de 100 TM	Por tonelada	6,6	6,6	6,6	6,6	6,6
Aterrizaje / Despegue Nacional ¹						
Hasta 10 TM	Por operación	13,6	13,6	13,6	13,6	13,6
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
Más de 100 TM	Por tonelada	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
Estacionamiento de Aeronaves Internacional ²						
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	3,53	3,53	3,53	3,53	3,53
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,50	0,50	0,50	0,50	0,50
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,63	0,63	0,63	0,63	0,63
Más de 100 TM	Por tonelada	0,66	0,66	0,66	0,66	0,66
Estacionamiento de Aeronaves Nacional ²						
Hasta 10 TM	Por estacionamiento	1,36	1,36	1,36	1,36	1,36
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	0,20	0,20	0,20	0,20	0,20
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24
Más de 70 hasta 100 TM	Por tonelada	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26
Más de 100 TM	Por tonelada	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26
Puentes de Embarque						
Primeros 45 minutos o fracción		82,8	91,2	95,7	100,4	102,16
Periodos de 15 minutos adicionales		27,6	30,3	31,9	33,5	34,06
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0,022	0,026	0,023	0,023	0,023

¹ Las tarifas corresponden a vuelos diurnos, para el resto se establecen las siguientes tarifas: (i) Despegue nocturno: incremento de 15% sobre las tarifas diurnas; (ii) Aterrizaje / Despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas; y, (iii) Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de Aterrizaje / Despegue (A/D).

² Corresponde a la tarifa por las 4 primeras horas. Por hora adicional o fracción se cobra un 25% de dicha tarifa.

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Como se aprecia, las tarifas relacionadas con el TUUA internacional, aterrizaje/despegue nacional e internacional y estacionamiento de aeronaves en vuelos nacionales e internacionales se han mantenido estables desde 2012⁷³. Por su parte, el TUUA nacional, la tarifa de puentes de embarque (para los primeros 45 minutos y el tiempo adicional) y uso de instalaciones de carga aérea se incrementaron 22,5%, 23,5% y 5,9%, respectivamente.

Playa de estacionamiento

En relación a la playa de estacionamiento vehicular, en el numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión se estableció que la tarifa cobrada sería igual al promedio simple de las tarifas de una muestra de playas de estacionamiento establecida y aprobada por OSITRAN, conforme a los criterios desarrollados por el regulador.

⁷³ En este punto es importante notar que el 80% de los ingresos obtenidos por la tarifa TUUA Internacional y el 20% de los ingresos obtenidos por los servicios de aterrizaje y despegue forman parte de la retribución que LAP otorga a CORPAC.

El 24 de setiembre de 2015, LAP solicitó que se realice una revisión de la tarifa de playa de estacionamiento, habiendo transcurrido dos años desde la última revisión⁷⁴. En su propuesta tarifaria, LAP determinó una tarifa de S/. 7,8 por hora o fracción, monto calculado a partir de las tarifas promedio de una muestra de 32 playas de estacionamiento.

En atención a dicha solicitud, mediante Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN de fecha 30 de diciembre de 2015, OSITRAN modificó el esquema de cobro de las tarifas⁷⁵. La característica principal de esta revisión tarifaria es que se ha buscado que la tarifa refleje de mejor manera el uso que se viene dando a dicha infraestructura por parte de los usuarios. En particular se observó que el 60% de los usuarios usaban la playa por un lapso de 45 minutos⁷⁶, por lo que la nueva tarifa estableció una diferenciación en función al tiempo de permanencia, siendo que dicha tarifa se venía cobrando por hora o fracción de uso del estacionamiento. Así, se aprobó una tarifa diferenciada de: S/. 4,24 (no incluido IGV) para los primeros 45 minutos, y en caso se supere este tiempo, una tarifa de S/. 5,68 (no incluido IGV) por hora o fracción adicional. Conforme se estableció en dicha oportunidad, la tarifa entraría en vigencia los primeros días de 2016 y se encontrará vigente por un periodo de dos años⁷⁷.

Cabe mencionar que, en atención a un recurso de reconsideración interpuesto por LAP, mediante Resolución N° 011-2016-CD-OSITRAN de fecha 14 de marzo de 2016, OSITRAN aprobó una tarifa diferenciada de: S/. 4,41 (no incluido IGV) para los primeros 45 minutos y una tarifa de S/. 5,93 (no incluido IGV) por hora fracción adicional.

En el siguiente cuadro se muestra la evolución de las tarifas aplicadas al servicio de playa de estacionamiento en el AIJCH durante el periodo 2012 – 2016. Como se aprecia, durante el 2016, la tarifa establecida para los vehículos que permanezcan hasta 45 minutos en la playa de estacionamiento (S/. 4,41) se redujo 5,4% en relación al año anterior (S/. 4,66); mientras que para aquellos vehículos que permanezcan un tiempo mayor a 45 minutos (S/. 5,93) la tarifa se incrementó 27,5% en relación al 2015. Así, el mecanismo de fijación diferenciado según el tiempo de permanencia, beneficia a aquellos usuarios que permaneces un menor tiempo en la playa de estacionamiento.

⁷⁴ Entre 2003 y 2012, se han producido tres revisiones tarifarias del servicio de playa de estacionamiento, conforme al siguiente detalle:

- El 13 de noviembre de 2003, mediante Informe N° 055-03-GRE-OSITRAN, se determinó la metodología para la determinación de las tarifas y se estableció que la muestra de las playas de estacionamiento podía ser revisada cada dos años, a fin de garantizar que las playas seleccionadas mantengan niveles comparables con los del AIJCH. En dicha oportunidad, se estableció una tarifa de S/. 3,5 por el servicio de la playa de estacionamiento del AIJCH.
- Mediante Resolución N° 030-2010-CD-OSITRAN de fecha 20 de julio de 2010, se modificó la metodología para el establecimiento de la muestra en relación a los factores de calidad considerados, y se fijó una tarifa de S/. 4,5 por hora o fracción.
- El 28 de noviembre de 2012, LAP remitió una solicitud para que se revise la tarifa de playa de estacionamiento, habiendo transcurrido 2 años desde la última revisión tarifaria. En atención a dicha solicitud, mediante Resolución N° 046-2013-CD-OSITRAN de fecha 15 de julio de 2013, se estableció una tarifa de S/. 5,5 por hora o fracción, la cual podía ser revisa transcurridos los dos años.

⁷⁵ OSITRAN contrató con la empresa TARYET S.L. una consultoría para la revisión de la propuesta efectuada por LAP, a fin de determinar si la muestra escogida por el concesionario estaba conformada por playas comparables en niveles de servicio y calidad de la infraestructura de la playa de estacionamiento del AIJCH. A partir de los resultados del estudio y del análisis efectuado, se descartaron aquellas playas que no resultaban comparables, debido a diferencias en el cobro de tarifas, aplicación de descuento por consumo en locales y calidad de los servicios y la infraestructura.

⁷⁶ Como parte de la consultoría contratada con la empresa TARYET S.L., también se solicitó la medición del tiempo de permanencia y factor de ocupación en la playa de estacionamiento del AIJCH.

⁷⁷ Cabe señalar que, el 27 de enero de 2016, periodo posterior al analizado en este Informe, LAP interpuso un recurso de reconsideración contra la Resolución N° 077-2015-CD-OSITRAN. En atención a dicho recurso, mediante Resolución N° 011-2016-CD-OSITRAN de fecha 14 de marzo de 2016, OSTRAN estableció el siguiente esquema para el cobro de las tarifas del servicio de playa de estacionamiento para vehículos ligeros: S/. 4,41 (no incluido IGV) para los primeros 45 minutos, S/. 5,93 (no incluido IGV) de 46 a 60 minutos y S/. 5,93 (no incluido IGV) por hora fracción adicional.

Cuadro N° 41
Playa de estacionamiento: Evolución de tarifas por el concesionario, 2012-2016

Estacionamiento vehicular	S/. (no inc. IGV) ³				
	2012	2013	2014	2015	2016
Por hora o fracción	4,50	4,50	3,81	4,66	-
Permanencia de hasta 45 minutos	-	-	-	-	4,41
Permanencia mayor a 45 minutos	-	-	-	-	5,93

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

5.1.2. Cargos de acceso

El 25 de mayo de 2004, mediante Resolución N° 023-2004-CD-OSITRAN, se aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura (REA) del AIJCH presentado por LAP⁷⁸. Según se especifica en el REA, los siguientes servicios constituyen servicios esenciales⁷⁹:

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio y terceros)
- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas para las operaciones y *counters*)
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas
- Almacenamiento y abastecimiento de combustible

Los Cargos de Acceso son determinados por negociación directa entre LAP y los usuarios intermedios (es decir, aquellos que utilizan la infraestructura de transporte de uso público para brindar servicios de transporte o vinculados a esta actividad).

Conforme a lo establecido en el artículo 44 del REMA, los usuarios intermedios podrán solicitar a OSITRAN que fije los cargos de acceso en los siguientes supuestos: i) las partes no llegaron a ponerse de acuerdo sobre el cargo de o condiciones en el Contrato de Acceso, en los plazos y formas establecidas; o ii) en los casos de un subasta y la negativa a suscribir el contrato de parte de la empresa prestadora. El Regulador cuenta con un plazo de treinta (30) días hábiles para remitir a las partes el Proyecto de Mandato de Acceso correspondiente⁸⁰.

Servicio de rampa⁸¹

Conforme a lo dispuesto en el Anexo 5, numeral 1.2 del Contrato de Concesión, a efecto de cautelar la libre concurrencia de los postores así como garantizar la transparencia y promover la competencia, la selección de los Operadores para el servicio de rampa a terceros se hará mediante un procedimiento de subasta al mejor postor, el cual podrá ser objeto de fiscalización por parte de OSITRAN.

A finales de 2013 se realizó el proceso de subasta al mejor postor para otorgar el acceso para operar el servicio de rampa prestado por terceros en el AIJCH (4 lotes), así como asignar las áreas de mantenimiento a efectos de seleccionar como mínimo a 2 y como máximo a 4 empresas.

⁷⁸ Modificado por Resolución N° 020-2006-CD-OSITRAN del 07 de abril de 2006, Resolución N° 031-2006-CD-OSITRAN del 14 de junio de 2006 y Resolución N° 012-2016-CD-OSITRAN del 29 de marzo de 2016.

⁷⁹ Los Servicios Esenciales son aquellos que cumplen con las siguientes condiciones: a) Son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino. b) Para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial.

⁸⁰ Dicho plazo podrá ser prorrogado por la Gerencia General, de manera justificada y por una sola vez, por quince (15) días adicionales, lo que será puesto en conocimiento de las partes.

⁸¹ Se entiende por "servicios de rampa" la atención que se presta a las aeronaves en tierra, referidas a la carga, descarga, manipuleo, estiba de equipajes y mercaderías, servicio de limpieza de cabinas, provisión de agua, eliminación de basura y aguas negras, que se presta a las aeronaves.

Así, a partir de 2015 se encuentran vigentes las tarifas por operador seleccionado, conforme se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 42
Servicio de rampa a terceros: Evolución de cargos de acceso
(En USD, no incluido IGV)

PMD	Unidad de cobro	2012-2014 ¹	2015-2016		
			Andinos	Swissport	Talma
Hasta 5,68 TM	Por operación	38,97	17.29	14.97	8.75
Más de 5,68 hasta 33 TM	Por operación	42,51	34.42	29.81	17.42
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	63,72	157.71	136.58	79.81
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	73,12	192.99	167.12	97.65
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	77,38	204.24	176.86	103.35
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	93,53	246.87	213.78	124.92
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	114,79	302.97	262.36	153.31
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	119,04	314.19	272.08	158.99
Más de 287 TM	Por operación	170,15	449.10	388.91	227.25

¹ Cargos de acceso establecidos mediante Resolución N° 026-2004-CD-OSITRAN de fecha 31 de mayo de 2004

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

En relación al autoservicio de rampa, mediante resoluciones N° 041 al 47 -2005-CD, de fecha 27 de julio de 2005, se emitieron mandatos de acceso en favor de los usuarios intermedios Aerocondor S.A.C. LC Busre S.A.C., Aviación Líder S.A., Transportes Aéreos Nacionales de Selva S.A., Star Up S.A., Aerotransporte S.A. y Servicios Aeronáuticos SIPESA S.A.C., para la prestación del servicio esencial de autoservicio de asistencia en tierra a sus aeronaves en el AIJCH; estableciendo las condiciones y cargos de acceso. Las tarifas han sido modificadas posteriormente, mediante adendas a los contratos de acceso. Así, en el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas vigentes para el periodo 2012 – 2016.

Cuadro N° 43
Auto servicio de rampa a terceros: Evolución de cargos de acceso
(En USD, no incluido IGV)

PMD	Unidad de cobro	2012-2013 ¹	2014-2016
Hasta 5,68 TM	Por operación	6,55	6,15
Más de 5,68 hasta 8,70 TM	Por operación	13,04	12,23
Más de 8.70 hasta 33 TM	Por operación	35,86	33,64
Más de 33 hasta 51 TM	Por operación	59,75	56,05
Más de 51 hasta 56 TM	Por operación	65,19	61,15
Más de 56 hasta 78 TM	Por operación	93,43	87,65
Más de 78 hasta 152 TM	Por operación	174,91	164,07
Más de 152 hasta 188 TM	Por operación	228,15	214,02
Más de 188 hasta 287 TM	Por operación	347,66	326,13
Más de 287 TM	Por operación	467,16	438,23

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Atención de tráfico de pasajeros y equipaje

Mediante resoluciones N° 030-2013-CD-OSITRAN, 031-2013-CD-OSITRAN y 032-2013-CD-OSITRAN de fecha 10 de junio de 2013, se establecieron los cargos para los servicios esenciales de alquiler de mostradores de *check in*, alquiler de oficinas operativas - área gris y alquiler de

oficinas operativas por un periodo de tres años, respectivamente⁸². La evolución de los cargos se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 44
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje: Evolución de cargos de acceso
(En USD, no incluido IGV)

Concepto	Unidad de cobro	2012	2013-2016
Alquiler de mostradores (Counters Check-in)	Por hora	1,65	1,62
Alquiler de oficinas operativas terminadas	Por m2 / mes	32,09	32,91
Alquiler de oficinas operativas (área gris)	Por m2 / mes	21,13	21,00

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Durante 2016, diversos usuarios intermedios presentaron a OSITRAN solicitudes de emisión de mandato de acceso para el servicio de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas operativas, equipaje rezagado y counter), pues no pudieron lograr un acuerdo sobre las condiciones contractuales propuestas por LAP. Así, en dicho periodo, se presentaron 7 solicitudes por parte de un total de 11 usuarios intermedios⁸³. Cabe mencionar que, dichas solicitudes se encuentran en proceso de evaluación por parte de OSITRAN.

Mantenimiento de aeronaves

Mediante Resolución N° 030-2013-CD-OSITRAN de fecha 10 de junio de 2013, se dictó el mandato de acceso para la utilización del AIJCH, con el fin de que una serie usuarios intermedios puedan prestar el servicio esencial de mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas, estableciendo las condiciones y cargos de acceso correspondientes por un periodo de tres años. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de los cargos de acceso:

Cuadro N° 45
Mantenimiento preventivo de aeronaves: Evolución de cargos de acceso
(En USD, no incluido IGV)

Área	Unidad de cobro	2012	2013-2016
Almacén	Por m2 / mes	2,20	5,42
Oficinas	Por m2 / mes	3,68	9,04
Talleres	Por m2 / mes	2,30	5,66

Fuente: Tarifarios de LAP 2012, 2013, 2014, 2015 y 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Durante 2016 (enero – setiembre), 5 usuarios intermedios presentaron a OSITRAN una solicitud de emisión de mandato de acceso para el servicio de mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas (estación de línea), pues no pudieron lograr un acuerdo sobre las condiciones contractuales propuestas por LAP.

Servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible

En el caso del servicio de almacenamiento y abastecimiento de combustible, el Contrato de Concesión estableció un precio tope a cobrar a cualquier proveedor de combustible que desee

⁸² Dichas resoluciones fueron modificadas mediante Resoluciones N° 055-2013-CD-OSITRAN, 057-2013-CD-OSITRAN y 058-2013-CD-OSITRAN de fecha 06 de setiembre de 2013.

⁸³ Air Canada, American Airlines, Aeroméxico, Interjet, JetBlue, TAME, United Airlines, Aerolíneas Argentinas, Compañía Panameña de Aviación, Lan Perú, Sky Airline Perú y Viva Colombia.

utilizar los servicios de la planta de almacenamiento. Dicho precio tope fue fijado en USD 0,09 por galón (más IGV) durante los primeros cuatro años de la Concesión; a partir del siguiente año, el Contrato establece que OSITRAN es responsable de efectuar una evaluación y ajuste de dicha tarifa cada tres años, de acuerdo al desempeño de los factores económicos relevantes, de tal manera que “dicha tarifa mantenga el valor de los montos establecidos a la Fecha de Cierre”⁸⁴.

Así, mediante Resolución N°019-2011-GG-OSITRAN de fecha 25 de febrero de 2011, se estableció el reajuste tarifario, mediante la aplicación de la fórmula de actualización por inflación, aplicable al almacenamiento y abastecimiento del combustible en el AIJCH para el periodo 2011 – 2013, el cual quedó establecido en un nivel de USD 0,1124 por galón. Posteriormente, mediante Resolución N° 012-2014-GG-OSITRAN del 09 de febrero de 2014, se efectuó un reajuste tarifario por inflación para el periodo 2014-2016, estableciéndose una tarifa 6,3% superior a la anterior (de USD 0,1195 por galón).

5.2. Primer Grupo de Aeropuertos

De acuerdo a la cláusula 7.7 del Contrato de Concesión, por la prestación de los servicios aeroportuarios o servicios no aeroportuarios por parte del Concesionario, este deberá cobrar las tarifas y cargos de acceso establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por OSITRAN.

Dicha cláusula establece que el Concesionario deberá reajustar las tarifas y cargos de acceso el 1° de enero de cada año, en función del IPC y CPI. Asimismo, OSITRAN podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y características de la demanda.

5.2.1. Tarifas reguladas

Conforme a lo establecido en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, para los siguientes servicios aeroportuarios se establecen tarifas máximas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, embarque y desembarque mediante puentes de abordaje (mangas), uso de instalaciones de carga y a tensión en horas extras. A continuación se muestran las tarifas máximas correspondientes al año 2016.

⁸⁴ Al respecto, la Gerencia de Asesoría Legal, mediante Memorando N° 109-04-GAL-OSITRAN, señaló que el valor de la tarifa máxima por almacenamiento y abastecimiento de combustible a los aviones debe mantenerse en valores constantes, por lo que sugirió la indexación como uno de los mecanismos posibles de mantener este valor en el tiempo. Así, para mantener coherencia con el ajuste de los precios de los servicios regulados que presta LAP, el Consejo Directivo de OSITRAN determinó que la tarifa de almacenaje y puesta a bordo de combustible sea ajustada por la variación del índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de América.

Cuadro N° 46
Tarifas Máximas en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2016
(En USD, no inc. IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	PRIMEROS 9 AEROPUERTOS ENTREGADOS				3 AEROPUERTOS RESTANTES		
		Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Chiclayo	Piura	Pisco
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA)								
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,54	3,78	3,67	3,67	3,63	4,35	3,55
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	12,60	12,60	12,60	12,60	12,12	12,12	12,12
2. Aterrizaje y Despegue Internacional Diurno ¹								
Hasta 10 TM	Operación	20,13	15,10	10,07	5,03	14,53	19,37	4,84
Más de 10 hasta 35 TM	Operación	3,74	3,20	2,67	2,14	3,08	3,60	2,06
Más de 35 hasta 70 TM	Operación	4,53	3,89	3,23	2,52	3,74	4,36	2,42
Más de 70 hasta 105 TM	Operación	4,77	4,09	3,41	2,73	3,93	4,59	2,63
Más de 106 TM	Operación	4,88	4,19	3,48	2,79	4,03	4,70	2,69
3. Aterrizaje y Despegue Nacional Diurno ¹								
Hasta 10 TM	Operación	10,07	7,55	5,03	2,52	7,27	9,69	2,42
Más de 10 hasta 35 TM	Operación	2,18	1,21	1,08	0,84	1,16	2,09	0,81
Más de 35 hasta 70 TM	Operación	2,72	1,26	1,13	0,88	1,21	2,62	0,85
Más de 70 hasta 105 TM	Operación	2,83	1,31	1,18	0,92	1,26	2,72	0,88
Más de 106 TM	Operación	2,91	1,35	1,21	0,94	1,30	2,80	0,91
4. Estacionamiento Internacional ²								
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,50	0,38	0,25	0,13	0,36	0,48	0,12
Más de 10 hasta 35 TM	TM/hora o fracción	0,09	0,08	0,07	0,05	0,08	0,09	0,05
Más de 35 hasta 70 TM	TM/hora o fracción	0,11	0,10	0,08	0,06	0,09	0,11	0,06
Más de 70 hasta 105 TM	TM/hora o fracción	0,12	0,10	0,09	0,07	0,10	0,12	0,07
Más de 106 TM	TM/hora o fracción	0,12	0,10	0,09	0,07	0,10	0,12	0,07
5. Estacionamiento Nacional								
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,25	0,19	0,13	0,06	0,18	0,24	0,06
Más de 10 hasta 35 TM	TM/hora o fracción	0,05	0,03	0,03	0,02	0,03	0,05	0,02
Más de 35 hasta 70 TM	TM/hora o fracción	0,07	0,03	0,03	0,02	0,03	0,07	0,02
Más de 70 hasta 105 TM	TM/hora o fracción	0,07	0,03	0,03	0,02	0,03	0,07	0,02
Más de 106 TM	TM/hora o fracción	0,07	0,03	0,03	0,02	0,03	0,07	0,02
6. Otros servicios								
Uso de instalaciones de carga aérea	Kilogramo	0,013	0,013	0,013	0,013	0,012	0,012	0,012

¹ Incluye 90 minutos de estacionamiento. Las tarifas de aterrizaje / despegue nocturno tienen incremento de 15% sobre las tarifas diurnas. Las tarifas de aterrizaje/despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno tienen incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas. Los vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de A/D

² Posterior a los 90 minutos incluidos en A/D

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

5.2.2. Cargos de acceso

El Contrato de Concesión establece un nivel máximo de cobro por concepto de cargos de acceso por almacenamiento y despacho de combustible, uso de instalaciones para servicio de rampa, alquiler de locales para líneas aéreas (atención de tráfico de pasajeros y equipaje)⁸⁵ y servicios comerciales. Los cobros por la prestación de estos servicios están sujetos a la regulación de acceso, es decir, que en caso el Concesionario y la aerolínea no arriben a un acuerdo, OSITRAN podrá determinar un cargo y demás condiciones de acceso. A continuación se muestran los cargos de acceso vigentes durante 2016.

⁸⁵ Comprende: (i) servicio de mostradores para la atención a los pasajeros que se embarcan y/o realizan otras actividades (counters), (ii) locales para el desarrollo de las actividades propias de las aerolíneas (oficinas necesarias para la operación), (iii) salones VIP, (iv) Almacén / Depósito operativos, (v) talleres de apoyo; y, (vi) terrenos.

Cuadro N° 47
Cargos de acceso en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2016
(En USD, no inc. IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	PRIMEROS 9 AEROPUERTOS ENTREGADOS				3 AEROPUERTOS RESTANTES		
		Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Chiclayo	Piura	Pisco
1. Servicio de rampa								
Hasta 10 TM	Operación	3,14	2,52	2,52	2,52	2,42	3,03	2,42
Más de 10 hasta 35 TM	Operación	14,47	11,32	12,58	12,28	10,90	13,93	12,11
Más de 35 hasta 70 TM	Operación	34,60	21,39	26,42	26,42	20,58	33,30	25,43
Más de 70 hasta 105 TM	Operación	47,81	31,45	45,29	45,29	30,27	46,01	43,59
Más de 106 TM	Operación	70,45	50,32	78,00	78,00	48,43	67,81	75,07
2. Otros servicios								
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Galón	0,06	0,06	0,04	0,03	0,06	0	0,02

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe mencionar que, durante 2016 (enero - setiembre), ADP remitió a OSITRAN, para su revisión y aprobación, un total de 81 proyectos de contrato de acceso (incluyendo proyectos de adendas) debidamente visados por los usuarios intermedios, conforme a lo señalado en el artículo 72° del REMA (ver siguiente cuadro).

Cuadro N° 48
Proyectos de contrato de acceso remitidos a OSITRAN

Cargos de acceso	2006*	
	Número	Part. %
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	46	56,8%
Mantenimientos de aeronaves en hangares	20	24,7%
Asistencia en Tierra o Rampa	15	18,5%
Abastecimiento de combustible	0	0,0%
Total	81	100,0%

* Al tercer trimestre

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – GSF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Al respecto, se observa del cuadro anterior, que los usuarios intermedios solicitaron en la mayoría de los casos acceso a facilidades esenciales para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas operativas y counters), el cual representa el 56,8% del total de los proyectos de contratos de acceso remitidos al tercer trimestre de 2016.

Cabe precisar que los proyectos de adenda a contratos de acceso, que se encuentran visados por los usuarios intermedios, fueron remitidos por el Concesionario principalmente con el objeto de: (i) ampliación de plazo de vigencia; (ii) modificación del importe de la garantía de fiel cumplimiento; (iii) modificación del cargo de acceso; y, (iv) ampliación del uso de área particular.

5.3. Segundo Grupo de Aeropuertos

Conforme a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que sean establecidas por OSITRAN, de

conformidad con el Reglamento de Tarifas - RETA. Las tarifas estipuladas no han sido modificadas hasta el final del tercer año de la concesión.

A partir del inicio del cuarto año, el Concesionario actualizó sus tarifas, al nivel que estaba vigente para la sociedad concesionaria del Primer Grupo de Aeropuertos (en este caso, ADP) en las respectivas categorías de aeropuertos.

El Contrato de Concesión dispone que para el quinto año de operaciones, el Concesionario podrá reajustar sus tarifas y cargos de acceso por IPC (Índice de Precios al Consumidor del Perú) y CPI (Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos). Asimismo, señala que 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.

En ese sentido, conforme estaba previsto en el Contrato de Concesión, al ser el 2015 el quinto año de operaciones del Concesionario, se actualizaron las tarifas y cargos de acceso a cobrar en los cinco aeropuertos bajo concesión, por IPC y CPI, ubicándose estas al mismo nivel de las cobradas en la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, de acuerdo a la clasificación correspondiente a cada aeropuerto.

5.3.1. Tarifas reguladas

Conforme a lo establecido en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, para los siguientes servicios aeroportuarios se establecen tarifas máximas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, embarque y desembarque mediante puentes de abordaje (mangas), uso de instalaciones de carga y a tención en horas extras. En el caso de la tarifa por embarque y desembarque de pasajeros a través de mangas, en vista de que dicho servicio no se brindaba en los aeropuertos concesionados al inicio de la concesión, se estableció que la tarifa sería definida por OSITRAN.

En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas máximas correspondientes al año 2016. Como se aprecia, dichas tarifas se encuentran diferenciadas según los grupos de aeropuertos establecidos en función del tráfico de pasajeros: Grupo I: Aeropuerto de Arequipa; Grupo II: Aeropuertos de Juliaca y Tacna; Grupo III: Aeropuerto de Puerto Maldonado; y, Grupo IV: Aeropuerto de Ayacucho.

Cuadro N° 49
Tarifas Máximas en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2016
(En USD, no inc. IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV
1. Tarifa Única de Uso Aeroportuario					
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	12,61	12,61	12,61	12,61
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,54	3,79	3,79	3,68
2. Aterrizaje / Despegue Internacional Diurno ¹					
Hasta 10 TM	Operación	20,16	15,12	15,12	10,08
Más de 10 hasta 35 TM	Operación	3,74	3,20	3,20	2,67
Más de 35 hasta 70 TM	Operación	4,54	3,89	3,89	3,24
Más de 70 hasta 105 TM	Operación	4,78	4,09	4,09	3,42
Más de 105 TM	Operación	4,89	4,20	4,20	3,49
3. Aterrizaje / Despegue Nacional Diurno ¹					
Hasta 10 TM	Operación	10,08	7,56	7,56	5,04
Más de 10 hasta 35 TM	Tonelada	2,18	1,21	1,21	1,08
Más de 35 hasta 70 TM	Tonelada	2,72	1,26	1,26	1,13
Más de 70 hasta 105 TM	Tonelada	2,83	1,31	1,31	1,18
Más de 105 TM	Tonelada	2,91	1,35	1,35	1,21
4. Estacionamiento - Vuelo Internacional ²					
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,50	0,38	0,38	0,25
Más de 10 hasta 35 TM	TM / hora o fracción	0,09	0,08	0,08	0,07
Más de 35 hasta 70 TM	TM / hora o fracción	0,11	0,10	0,10	0,08
Más de 70 hasta 105 TM	TM / hora o fracción	0,12	0,10	0,10	0,09
Más de 105 TM	TM / hora o fracción	0,12	0,11	0,11	0,09
5. Estacionamiento - Vuelo Nacional ²					
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,25	0,19	0,19	0,13
Más de 10 hasta 35 TM	TM / hora o fracción	0,05	0,03	0,03	0,03
Más de 35 hasta 70 TM	TM / hora o fracción	0,07	0,03	0,03	0,03
Más de 70 hasta 105 TM	TM / hora o fracción	0,07	0,03	0,03	0,03
Más de 105 TM	TM / hora o fracción	0,07	0,03	0,03	0,03
6. Embarque y Despegue de Pasajero mediante Puentes de Embarque (Mangas) ³					
Uso de mangas	meros 45 min o fracci	35,96	-	-	-
Uso de mangas - tiempo adia bloque de 15 min o f		11,99	-	-	-
7. Otros servicios					
Uso de instalaciones de carga	Por kilogramo	0,01	0,01	0,01	0,01

¹ Incluye 90 minutos de estacionamiento. Las tarifas de aterrizaje / despegue nocturno tienen incremento de 15% sobre las tarifas diurnas. Las tarifas de aterrizaje/despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno tienen incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas. Los vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de A/D.

² Posterior a los 90 minutos incluidos en A/D

³ Servicio disponible sólo en el aeropuerto de Arequipa. Tarifa provisional dispuesta por OSITRAN, vigente desde el 8 de septiembre de 2014.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tarifa para el embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (Mangas)

En vista de que al inicio de la concesión el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a través de mangas no se brindaba en ninguno de los aeropuertos del Segundo Grupo, en el Anexo 7 del Contrato de Concesión se estableció que la tarifa para dicho servicio sería definida por OSITRAN.

El 10 de junio de 2014, el concesionario solicitó a OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación tarifaria para el nuevo servicio de embarque y desembarque a través de mangas que sería brindado en el aeropuerto de Arequipa. En dicha oportunidad, el concesionario empleó la metodología de costos incrementales en su propuesta tarifaria.

En atención a dicha solicitud, el 11 de agosto de 2014, mediante Resolución 037-2014-CD-OSITRAN, se dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria y se estableció una tarifa provisional de USD 26,25 por los primeros 45 minutos o fracción y de USD 8,75 por cada 15 minutos o fracción adicional. El regulador consideró apropiado emplear la metodología de costos incrementales por tratarse de un nuevo servicio cuya inversión corre por cuenta del Concedente (por ser una obra nueva se financia con el PAO), y cuyos costos adicionales son identificables y separables de la estructura general de costos del concesionario.

El 24 de marzo de 2015, mediante Resolución 016-2015-CD-OSITRAN, se aprobó la tarifa definitiva para el servicio de mangas brindado en el aeropuerto de Arequipa. Así, se estableció una tarifa máxima de USD 34,48 por los primeros 45 minutos o fracción y de USD 11,49 por cada 15 minutos o fracción adicional⁸⁶.

5.3.2. Cargos de acceso

El Contrato de Concesión establece un nivel máximo de cobro por concepto de cargos de acceso por almacenamiento y despacho de combustible, uso de instalaciones para servicio de rampa, alquiler de locales para líneas aéreas (atención de tráfico de pasajeros y equipaje) y servicios comerciales.

En el caso del servicio de abastecimiento de combustible, los precios finales se determinarán sobre la base de la libre oferta y demanda. Sin embargo, se fijarán cargos de acceso por uso de instalaciones que deberán pagar los abastecedores de combustible al Concesionario, para aquellos aeropuertos con un tráfico anual mayor a 500,000 pasajeros (solo el aeropuerto de Arequipa registra un tráfico superior).

A continuación se muestran los cargos de acceso vigentes durante 2016, para cada uno de los aeropuertos de la concesión

Cuadro N° 50
Cargos de acceso en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2016
(En USD, no inc. IGV)

Servicio	Unidad de Cobro	Aeropuerto				
		Arequipa	Tacna	Puerto Maldonado	Juliaca	Ayacucho
1. Atención de tráfico de pasajeros y equipaje						
Counter	Por unidad	185,17	115,72	115,72	115,72	115,72
Oficina	Por m2	16,65	14,8	14,8	14,8	11,09
Estación de Línea	Por m2	16,65	13,21	13,21	13,21	5,55
2. Abastecimiento de combustible	Por galón	0,06	0,06	0,06	0,06	-
3. Servicio prestado por Terceros - Rampa¹						
Hasta 10	Por operación	3,48	2,84	2,84	2,84	2,74
Más de 10 hasta 35	Por operación	16,01	12,79	12,79	12,79	13,67
Más de 35 hasta 70	Por operación	38,28	24,16	24,16	24,16	28,72
Más de 70 hasta 105	Por operación	52,89	35,53	35,53	35,53	49,24
Más de 105	Por operación	77,94	56,84	56,84	56,84	84,8

¹Equipos de Apoyo Terrestre en Plataforma

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁸⁶ A raíz de un recurso de reconsideración presentado por LA Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, mediante Resolución N° 032-2015-CD-OSITRAN de fecha 10 de junio de 2015, se precisó que la medición del tiempo de uso para el cobro del servicio se inicia con la puesta de la calza y finaliza con el retiro de la misma.

Cabe mencionar que, durante 2016 (enero - setiembre), AAP remitió a OSITRAN, para su revisión y aprobación, un total de 29 proyectos de contrato de acceso (incluyendo proyectos de adendas) debidamente visados por los usuarios intermedios, conforme a lo señalado en el artículo 72° del REMA (ver siguiente cuadro).

Cuadro N° 51
Proyectos de contrato de acceso remitidos a OSITRAN

Cargos de acceso	2006*	
	Número	Part. %
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	18	62,1%
Mantenimientos de aeronaves en hangares	6	20,7%
Abastecimiento de combustible	4	13,8%
Asistencia en Tierra o Rampa	1	3,4%
Total	29	100,0%

* Al tercer trimestre

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – GSF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Al respecto, se observa del cuadro anterior, que los usuarios intermedios solicitaron en la mayoría de los casos acceso a facilidades esenciales para prestar el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas operativas y counters), el cual representa el 62,1% del total de los proyectos de contratos de acceso remitidos al tercer trimestre de 2016.

Cabe precisar que los proyectos de adenda a contratos de acceso, que se encuentran visados por los usuarios intermedios, fueron remitidos por el Concesionario principalmente con el objeto de: (i) ampliación de plazo de vigencia; (ii) modificación del importe de la garantía de fiel cumplimiento; (iii) modificación del cargo de acceso; y, (iv) inclusión de cláusula de incumplimiento.

5.4. CORPAC

5.4.1. Tarifas reguladas

Hasta mediados de mayo 2004, las tarifas que cobraba CORPAC por sus servicios eran tarifas fijas establecidas por el MTC a través de Resoluciones Ministeriales. En la práctica, CORPAC proponía al MTC el nivel de las tarifas de acuerdo a las necesidades, los intereses de la empresa y la política propia del sector.

Esta situación cambió a partir de la publicación de la Resolución N° 015-2004-CD-OSITRAN del 12 de mayo del 2004, mediante la cual se establecieron los nuevos niveles de tarifas máximas para los servicios bajo el ámbito de la regulación (es decir, aquellos servicios en los que no existe posibilidad de competencia)⁸⁷. La resolución alcanzó a los servicios de aeronavegación (aquellos prestados a aeronaves en vuelo en toda la red aeroportuaria peruana) y los servicios aeroportuarios (aquellos que se prestan a aeronaves en tierra y a los pasajeros y que implican la provisión de infraestructura, en los terminales administrados por CORPAC).

La revisión integral del sistema tarifario de CORPAC en 2004 tuvo como objetivo establecer nuevos niveles de tarifas máximas que permitan: i) separar los servicios aeronáuticos en servicios aeroportuarios y servicios de aeronavegación, considerando sus ingresos y costos

⁸⁷ Dicha Resolución dejó sin efecto las tarifas contenidas en las siguientes disposiciones normativas: R.M. 488-2000 MTC/15.02, de fecha 22 de diciembre de 2000; R.M. 870-92 TCC/15.12, de fecha 20 de octubre de 1992; R.M. 360-95 TCC/15.12, de fecha 28 de agosto de 1995; R.M. 156-96 MTC/15.12, de fecha 15 de abril de 1996; R.M. 0075-81-TC/AE, de fecha 15 de setiembre de 1981; R.M. 504-91 TC/15.12, de fecha 16 de julio de 1991; y R.M. 502-98 MTC/15.12, de fecha 7 de diciembre de 1998.

económicos; ii) cubrir los costos de los servicios aeronáuticos; iii) corregir las distorsiones que produce la existencia de discriminación por el ámbito geográfico de los vuelos; y, iv) hacer explícitos las transferencias y subsidios entre servicios y entre unidades de negocio.

Así, mediante la revisión tarifaria del 2004, OSITRAN estableció seis unidades de negocio en la estructura de tarifas máximas. La primera unidad está conformada por los servicios de aeronavegación, los cuales constituyen una operación independiente a la de la red aeroportuaria. Las otras cinco unidades de negocio, constituidas por grupos de aeropuertos, fueron determinadas sobre la base del tráfico anual de pasajeros registrado, tal como se muestra a continuación:

- Grupo I: Aeropuerto de Cusco
- Grupo II: Aeropuertos de Arequipa e Iquitos
- Grupo III: Aeropuertos de Nazca, Piura, Juliaca, Tacna, Trujillo, Puerto Maldonado, Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo
- Grupo IV: Aeropuertos de Cajamarca, Tumbes, Ayacucho, Anta, Chachapoyas, Pisco y Talara
- Grupo V: 36 aeropuertos restantes administrados por CORPAC.

Cabe mencionar que, la tarifa de sobrevuelo fue liberada de la regulación tarifaria, lo que significa que CORPAC podía establecer la tarifa que considere pertinente, siempre y cuando cubra sus costos operativos y parte de la inversión. No obstante, como se verá a continuación, en 2014 se volvió a establecer una tarifa para los servicios de sobrevuelo, por haberse verificado la ausencia de condiciones de competencia en la prestación de dicho servicio.

Tarifas de los servicios de aeronavegación

Las tarifas para los servicios de aeronavegación establecidas en 2004, estuvieron vigentes hasta 2014, año en el cual se desarrolló el proceso de revisión tarifaria para los servicios de Navegación Aérea en Ruta (SNAR) y de aproximación, así como la fijación tarifaria del servicio de sobrevuelo, el cual se encontraba desregulado desde 2004⁸⁸. Así, mediante Resolución N° 045-2014-CD-OSITRAN de fecha 01 de octubre de 2014, OSITRAN determinó las tarifas máximas de los siguientes servicios: (i) Servicio de Navegación Aérea en Ruta (SNAR), (ii) Servicio de Aproximación; y (iii) Servicio aeronáutico de Sobrevuelo.

La metodología usada para el cálculo de las tarifas de los servicios de aeronavegación que presta CORPAC se basó en el costo del servicio, a fin de garantizar los principios de eficiencia y sostenibilidad de la oferta, de acuerdo al RETA de OSITRAN. Así, para estimar las tarifas de cada uno de los servicios bajo análisis, resultó necesario efectuar proyecciones para la demanda, ingresos, costos operativos e inversiones, en base a la información del sector y la proporcionada por CORPAC.

Sobre el particular, es importante resaltar que para proyectar las inversiones que serían ejecutadas por CORPAC durante el periodo regulatorio, se consideró necesario incluir un ajuste por eficiencia de ejecución de 60% (o tasa efectiva de cumplimiento de inversiones) sobre las inversiones programadas. Dicho factor corresponde al porcentaje de inversión ejecutada en

⁸⁸ El 2 de agosto de 2013, la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional- AETAI solicitó a OSITRAN se inicie de oficio la fijación tarifaria del servicio de Sobrevuelo. El 2 de enero de 2014, CORPAC solicitó la revisión tarifaria de los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR) y aproximación. En atención a dichas solicitudes, mediante Resolución N° 009-2014-CD-OSITRAN del 20 de febrero de 2004, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria para el SNAR y el servicio de aproximación. Posteriormente, mediante la Resolución N° 013-2014-CD-OSITRAN del 01 de abril de 2014, OSITRAN dispuso, de oficio, el inicio del procedimiento de fijación tarifaria del servicio aeronáutico de sobrevuelo. Mediante Resolución N° 021.-2014-CD-OSITRAN del 04 de junio de 2014, se aprobó a acumulación de ambos procedimientos.

relación a la inversión programada durante el periodo analizado para efectos de la determinación tarifaria (2011 – 2013). De este modo, se buscaba evitar que las tarifas reflejaran el monto de inversiones en mejoras que no fueron realmente ejecutadas.

Asimismo, en relación a la proyección de los costos operativos, se verificó que el gasto de personal era el componente más representativo de dichos costos (registrado una participación de entre 60% y 70% entre 2011 y 2013). Así, se pudo apreciar que algunos de los conceptos que conforman el gasto de personal constituían medidas discrecionales de la empresa, las cuales podían ser evitables desde el punto de vista de la eficiencia económica y, por lo tanto, no fueron considerados para efectos de proyectar los costos operativos. En particular, se excluyó de la estimación los costos laborales relacionados al personal "no sindicalizado" y a los afiliados al Sindicato Unificado de Controladores de Tránsito Aéreo (SUCTA), los cuales se refieren a los incrementos salariales ejecutados para evitar la sindicalización del personal. En el mismo sentido, se excluyeron los montos por concepto de bono por cierre de convenio que se otorgan por conclusión de una negociación colectiva.

De este modo, conforme a lo establecido en el RETA, para proyectar los costos operativos de CORPAC se consideraron aquellos costos indispensables para proveer los servicios sujetos a regulación tarifaria, en forma eficiente, de acuerdo a la tecnología disponible y manteniendo la calidad establecida. Así, se excluyeron aquellos costos en los que incurre la corporación que pudieron ser evitables, por no ser esenciales para la prestación de los servicios.

Asimismo, en el marco de dichos procedimientos se dispuso que dichas tarifas tendrían un periodo de vigencia de 3 años, durante el cual debían ser actualizadas anualmente por la inflación peruana en el caso de las tarifas establecidas en moneda nacional (S/.) y por la inflación estadounidense en el caso de las tarifas establecidas en dólares de los Estados Unidos de América (USD). Asimismo, se estableció que a mitad del periodo regulatorio se revisarían las tarifas, así como todos los factores y variables utilizados por el Regulador para la determinación tarifaria⁸⁹.

En el siguiente cuadro se detalla la lista de tarifas máximas para el SNAR, servicio de aproximación y sobrevuelo que estuvieron vigentes en 2016. Como se ha señalado anteriormente, dichos servicios son prestados por CORPAC en todos los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional (incluido los aeropuertos concesionados al sector privado). Estas tarifas se encuentran en función del Peso Máximo de Despegue (PMD) de la aeronave.

⁸⁹ Las razones para llevar cabo la referida revisión se derivan de lo siguiente: (i) no existe certeza respecto a cuáles serán los efectos de la reducción de la tasa de crecimiento de la economía en el tráfico de pasajeros y las operaciones de las aeronaves; (ii) es necesario monitorear el cumplimiento del Plan de Inversiones de CORPAC, de manera de verificar la eficiencia en la ejecución del gasto de capital; y, (iii) no existe certeza respecto al monto de las inversiones que CORPAC debería ejecutar para equipar el Aeropuerto de Chinchero (Cusco), y que deberían comenzar a realizarse en el año 2018.

Cuadro N° 52
Tarifas máximas por los servicios de aeronavegación, aproximación y sobrevuelo – 2016

PMD	Unidad de cobro	Tarifa máxima
SNAR NACIONAL (en S/.)		
Hasta 10 TM	Por kilómetro	0,31
Hasta 10 TM (Sólo Nazca)	Por kilómetro	0,31
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por kilómetro	0,34
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por kilómetro	0,47
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por kilómetro	0,72
Más de 105 TM	Por kilómetro	0,92
Cobro máx. por cargo mín.	Uso de espacio aéreo	15,48
SNAR INTERNACIONAL (en USD)		
Hasta 10 TM	Por kilómetro	0,15
Hasta 10 TM (Sólo Nazca)	Por kilómetro	-
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por kilómetro	0,17
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por kilómetro	0,23
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por kilómetro	0,34
Más de 105 TM	Por kilómetro	0,45
Cobro máx. por cargo mín.	Uso de espacio aéreo	7,96
APROXIMACIÓN (en S/.)		
Hasta 10 TM	Por kilómetro	3
Hasta 10 TM (Sólo Nazca)	Por kilómetro	-
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por kilómetro	3,38
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por kilómetro	3,75
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por kilómetro	4,13
Más de 105 TM	Por kilómetro	4,51
Cobro máx. por cargo mín.	Uso de espacio aéreo	7,51
SOBREVUELO (en USD)		
Hasta 55 TM	Por kilómetro	0,22
Más de 55 TM hasta 115 TM	Por kilómetro	0,33
Más de 115 TM hasta 200 TM	Por kilómetro	0,65
Más de 200 TM	Por kilómetro	0,96

Fuente: CORPAC – Tarifario 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cabe indicar que adicionalmente, CORPAC aplica una tarifa especial por vuelos de prueba y/o entrenamiento, para aquellas escuelas de aviación que cuenten con el permiso de operación y el certificado de la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú, que es establecida por la entidad prestadora y que en 2015 ascendió a USD 117,00 anuales (mas IGV) y cubre los servicios SNAR, Aproximación, Aterrizaje y despegue, y estacionamiento.

El 10 de agosto de 2016, mediante el Acuerdo de Consejo Directivo No 1977-597-16-CD-OSITRAN, se aprobó el Informe N° 15-16-GRE-GAJ-OSITRAN, en el cual se analizó la evolución de las principales variables y supuestos utilizados en el procedimiento de revisión tarifaria de 2014 a los servicios SNAR, aproximación y sobrevuelo durante el periodo 2014 – 2016, con el fin de verificar si estas se han mantenido dentro de un rango aceptable de variación. En particular, se evaluó la evolución de los ingresos proyectados, las transferencias realizadas por LAP a CORPAC, los costos de operación y las inversiones ejecutadas durante el periodo 2014 – 2015, debido al impacto que estas variables presentan dentro de la determinación de las tarifas. A partir del análisis realizado se pudo verificar:

- Los ingresos por servicios regulados, las transferencias recibidas de LAP y los costos operativos se situaron en niveles cercanos a los valores proyectados, registrando desviaciones de 0,5%, 2,6% y 2%, respectivamente.
- Las inversiones ejecutadas se ubicaron 35% por debajo de los niveles proyectados entre 2014 y 2015. No obstante, considerando que la brecha de inversiones que presenta CORPAC se originó por causas ajenas a su gestión⁹⁰, se esperaría que dicha brecha sea cubierta en lo que resta del periodo regulatorio. Así, se recomendó a CORPAC desplegar los mayores esfuerzos para cumplir con las metas de inversiones proyectadas antes del término del periodo regulatorio, toda vez que los usuarios se encuentran pagando actualmente por ellas a través de las tarifas máximas fijadas en el año 2014. En caso la inversión no se ejecute dentro del periodo regulatorio, en la próxima revisión tarifaria de los servicios de aeronavegación, aquella parte de la inversión programada no ejecutada se consideraría como un ingreso del flujo de caja.

En tal sentido, como resultado de la evaluación efectuada, se concluyó que no es pertinente realizar una revisión de las tarifas de los servicios de aeronavegación que brinda CORPAC a mitad del periodo regulatorio. Así, se recomendó mantener las tarifas vigentes hasta el término del periodo regulatorio (octubre de 2017).

Posteriormente, en vista de que las tarifas estarán vigentes hasta octubre de 2017, mediante Resolución N° 049-2016-CD-OSITRAN de fecha 14 de noviembre de 2016, se aprobó el inicio del procedimiento de revisión tarifaria para los servicios de navegación aérea en ruta (SNAR), aproximación y sobrevuelo prestados por CORPAC.

Tarifas de los servicios aeroportuarios

En cuanto a los servicios aeroportuarios, el siguiente cuadro muestra las tarifas máximas que puede cobrar CORPAC en los terminales aéreos bajo su administración, las mismas que fueron fijadas en mayo de 2004, encontrándose vigentes desde dicho sin ninguna modificación o actualización por inflación.

⁹⁰ Los retrasos en la ejecución de las inversiones estuvieron relacionados, principalmente, por una solicitud de iniciativa privada de uno de sus principales proyectos, como por la resolución contractual de un proyecto ya adjudicado y que actualmente se encuentra bajo un nuevo proceso de licitación. De haberse ejecutado con normalidad dichos proyectos, el nivel de ejecución de las inversiones habría alcanzado el 92,2% de los montos proyectados en el Estudio Tarifario.

Cuadro N° 53
CORPAC: Tarifas Máximas de servicios aeroportuarios
(En USD, no incluye IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	GRUPO I	GRUPO III	GRUPO V
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA)				
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	3.60	2.92	2.92
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	10.00	-	10.00
2. Aterrizaje y Despegue Internacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento)¹				
Hasta 10 TM	Por operación	16.00	-	4.00
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	2.97	-	1.70
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	3.60	-	2.00
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	3.79	-	2.17
Más de 106 TM	Por tonelada	3.88	-	2.22
3. Aterrizaje y Despegue Nacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento)²				
Hasta 10 TM	Por operación	8.00	2.16	2.00
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.73	0.86	0.67
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.16	0.90	0.70
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.25	0.94	0.73
Más de 106 TM	Por TM	2.31	0.96	0.75
4. Estacionamiento Internacional (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D)				
Hasta 10 TM	Por operación	0.40	-	0.10
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.07	-	0.04
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.09	-	0.05
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0.09	-	0.05
Más de 106 TM	Por TM	0.10	-	0.06
5. Estacionamiento Nacional (posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D)				
Hasta 10 TM	Por operación	0.20	0.05	0.05
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.04	0.02	0.02
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.05	0.02	0.02
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0.06	0.02	0.02
Más de 106 TM	Por TM	0.06	0.02	0.02
6. Otros servicios				
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0.01	0.01	0.01
Uso de buses	Por vuelo	30.00	-	-
Uso de puentes de embarque	Por hora o fracción	30.00	-	-

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

Aterrizaje y Despegue Diurno/Nocturno o Nocturno/Diurno: incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas.

Vuelos de prueba o entrenamiento: 25% de las tarifas de A/D diurnas.

Fuente: CORPAC – Tarifario 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

El 24 de noviembre de 2016, CORPAC presentó una solicitud para el inicio de un procedimiento de revisión tarifaria de los servicios aeroportuarios regulados (en particular: los servicios de aterrizaje y despegue, estacionamiento y TUUA). Según señala CORPAC, las actuales tarifas (que se han mantenido en los mismos niveles desde 2004) no le permiten cubrir los costos operativos, ni tampoco las inversiones ejecutadas en 2016 y las proyectadas hasta el 2021.. Cabe mencionar que, dicha solicitud viene siendo evaluada por OSITRAN, a quien corresponde determinar el inicio del procedimiento de revisión tarifaria.

5.4.2. Cargos de acceso

Otro ámbito regulado por OSITRAN es el acceso por parte de usuarios intermedios a aquella infraestructura en manos de CORPAC que es considerada una facilidad esencial⁹¹. Al respecto, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 035-2006-CD/OSITRAN⁹², OSITRAN aprobó el Reglamento de Acceso a la Infraestructura de CORPAC, donde se definen las facilidades esenciales y se determina los siguientes servicios esenciales prestados en la infraestructura administrada por CORPAC:

- Rampa o asistencia en tierra (autoservicio / terceros);
- Abastecimiento de combustible;
- Atención de tráfico de pasajeros y equipaje; y,
- Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.

En el cuadro que se presenta continuación se muestran los cargos de acceso vigentes para el 2016, siendo pertinente indicar que los mismos no han presentado variación con respecto a los que estuvieron vigentes en 2014.

Cuadro N° 54
CORPAC: Cargos de acceso – 2016
(En USD, no incluye IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	CARGOS DE ACCESO				
1. Uso de counters y oficinas		Cusco	Andahuaylas	Jauja	Tingo María	Demás aeropuertos
Oficina	Mensual por m ² y/o fracción	17,00	5,15	5,15	5,15	4,10
Counter	Mensual por unidad	350,00	137,10	137,10	137,10	125,00
2. Uso de estaciones de línea y espacio para estacionamientos de equipo de rampa		Cusco	Andahuaylas	Jauja	Tingo María	Demás aeropuertos
Estación de línea	Mensual por m ² y/o fracción	7,00	2,47	2,47	2,47	1,80
Espacio para equipos de rampa	Mensual por m ² y/o fracción	4,00	2,00	1,02	1,02	0,50
3. Uso de infraestructura considerada facilidad esencial para la prestación del servicio esencial de rampa		Cusco	Andahuaylas	Jauja	Tingo María	Demás aeropuertos
Hasta 10 TM	Por atención	2,50	2,00	2,0	2,00	2,00
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por atención	11,50	10,00	10,0	10,00	10,00
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por atención	27,50	21,00	21,0	21,00	21,00
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por atención	38,00	36,00	36,0	36,00	36,00
Más de 105 TM	Por atención	56,00	62,00	62,0	62,00	62,00

Fuente: CORPAC – Tarifario 2016

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁹¹ El artículo 9 del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de uso Público define el concepto de facilidad esencial:

"Artículo 9 Facilidad Esencial.

Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se considera Facilidad Esencial

a aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones:

a) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras;

b) No es eficiente ser duplicada o sustituida;

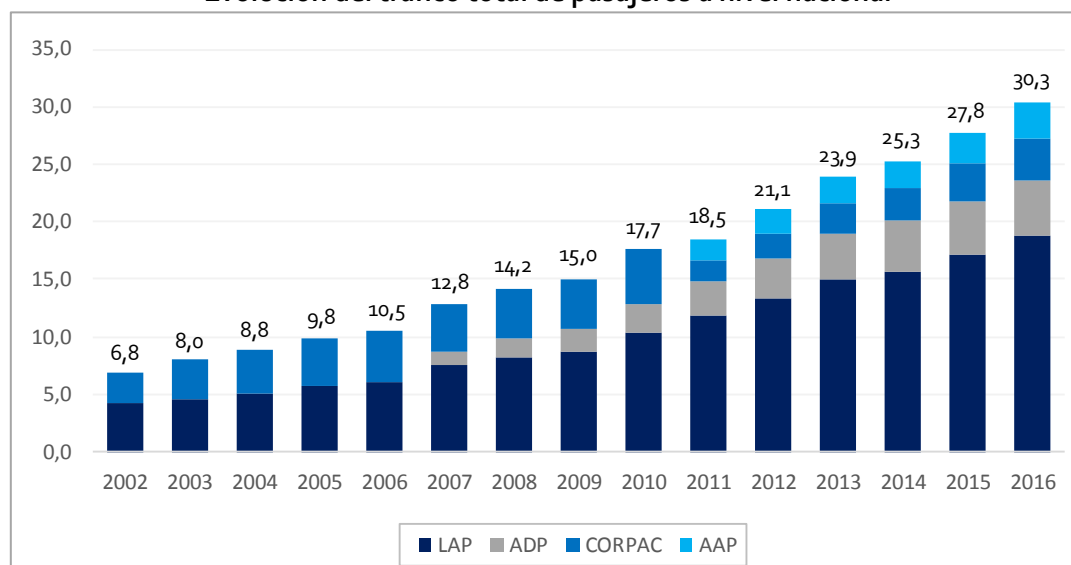
c) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino."

⁹² Modificada por Resolución N° 022-2011-CD-OSITRAN, emitida el 4 de julio de 2011 y publicada en el diario oficial El Peruano el 12 de julio de 2011.

VI. PROBLEMÁTICA DEL SECTOR AEROPORTUARIO

Como se ha podido apreciar, los aeropuertos nacionales vienen enfrentando una tendencia creciente en la demanda de servicios, lo que se ha visto reflejado principalmente en un crecimiento promedio anual de 11,2% en el tráfico total de pasajeros a nivel nacional entre 2002 y 2016, el cual pasó de 6,8 millones a 30,3 millones, tal como se observa en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 28
Evolución del tráfico total de pasajeros a nivel nacional



Fuente: LAP, ADP, AAP y CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

No obstante, pese a la creciente demanda, se ha podido constatar que existen importantes retrasos en la ejecución de las inversiones previstas en los aeropuertos concesionados, así como en los aeropuertos administrados por CORPAC.

La situación es particularmente preocupante en el AIJCH, principal puerta de entrada y salida al Perú y centro radial nacional desde el cual se atienden las principales rutas nacionales. Al respecto, se ha podido apreciar que la demanda de los servicios brindados en el AIJCH se ha incrementado en niveles bastante por encima de las proyecciones iniciales⁹³, lo cual viene afectando la calidad y las condiciones en que se prestan los distintos servicios a los usuarios intermedios y finales.

En este contexto, a continuación se analizara detalladamente cada uno de los problemas identificados en los aeropuertos concesionados y en los aeropuertos administrados por CORPAC que vienen retrasando la ejecución de las inversiones programadas, afectando la calidad y eficiencia de los servicios brindados, así como las consecuencias que ello acarrea.

⁹³ En efecto, como ha sido explicado previamente, de acuerdo al Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH (versión 2005), en 2015 se ha registrado un tráfico de pasajeros superior en 53% al tráfico esperado dicho año, y que se esperaba recién alcanzar para el año 2025. Estas proyecciones ayudan a explicar, en principio, que la capacidad de la actual infraestructura del AIJCH, construida entre los años 2001 al 2008, no fue diseñada para atender la demanda que actualmente se viene presentando.

6.1. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

6.1.1. Problemas identificados

Retrasos en la entrega de terrenos debidamente saneados y libres de interferencias

Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la entrega de las áreas de terrenos de la concesión debidamente saneados y libres de interferencias necesarias para la ampliación del AIJCH estaba programada inicialmente para el año 2005 (cuatro años después de producido el cierre). No obstante, dicho plazo ha sido postergando mediante la suscripción de sucesivas adendas, siendo que a la fecha aún no se ha completado la entrega de terrenos.

Gráfico N° 29
Modificaciones contractuales relacionadas con la entrega de terrenos

14/02/2001	14/02/2005	14/02/2006	14/02/2009	25/07/2011	31/12/2015	A la firma de la adenda ²
Fecha de Cierre	Entrega de terrenos prevista en Contrato de Concesión	Entrega de terrenos prevista en Adenda 3	Entrega de terrenos prevista en Adenda 4	Adenda 5: Reduce área de la concesión, excluyendo áreas para expropiación ¹	Entrega de terrenos prevista en Adenda 6	Entrega de terrenos prevista en Proyecto de Adenda 7

¹En particular, se excluyó el área del asentamiento humano Daniel Alcides Carrión de los terrenos destinados para la ampliación del AIJCH. Asimismo, se realizó un sinceramiento de los linderos y áreas del AIJCH.

² El 29 de diciembre de 2016, el MTC comunicó a OSITRAN la culminación de la etapa de evaluación conjunta. El 30 de diciembre de 2016, el MTC remitió a OSITRAN el último texto del Proyecto de Adenda N° 7.

Fuente: Adendas 3 – 6 y Proyecto de Adenda 7

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

A continuación se detalla las principales modificaciones contractuales hechas debido a incumplimientos por parte del MTC en la entrega de los terrenos de la concesión debidamente saneados y libres de interferencias:

- Mediante la Adenda N° 3, suscrita el 30 de setiembre de 2002, se estableció que los terrenos serían entregados dentro de un plazo máximo de 5 años contados desde la fecha de cierre (es decir, en febrero de 2006).
- Mediante Adenda N° 4, suscrita el 30 de junio de 2003, se estableció que los terrenos debían ser entregados a más tardar en febrero de 2009 (8 años contados a partir de la fecha de cierre). Asimismo se estableció como causal de terminación de la Concesión la no entrega de todas las áreas en un plazo máximo de 12 años contados a partir de la fecha de cierre (es decir, en febrero de 2013).
- Mediante Adenda N° 5, suscrita el 25 de julio de 2011, con el fin de facilitar la liberación de interferencias en los terrenos pendientes de entrega, se excluyó del área de la concesión aquella zona ocupada por el asentamiento humano Daniel Alcides Carrión (con un área de 16,361m²). Asimismo se incorporan otros terrenos que conformarán el área de la concesión y se sinceran los linderos y áreas de la concesión.
- Mediante Adenda N° 6, suscrita el 08 de marzo de 2013, se estableció que el Estado Peruano estaba obligado a entregar a LAP el 100% de los terrenos necesarios para la ampliación del aeropuerto como máximo el 31 de diciembre de 2015. Así, se amplió una

vez más el plazo establecido para la entrega de terrenos, debido a las limitaciones del MTC para el oportuno saneamiento y desocupación del área de la concesión.

A pesar de lo establecido en la última adenda suscrita, al cierre de 2016, el MTC solo ha cumplido con entregar al Concesionario el 56,73% de los terrenos de la concesión debidamente saneados y libres de interferencias, necesarios para iniciar la Tercera Fase de ampliación del AIJCH (que incluye la construcción de la segunda pista de aterrizaje, incremento del número de puestos de estacionamiento para aeronaves, construcción de un nuevo terminal para pasajeros y para la carga, entre otros). En el caso del 43.27% de los terrenos restantes, aún existen interferencias que limitan la entrega de los mismos (en particular, se han identificado las siguientes interferencias: túnel Gambetta, Colector de Sedapal, Tendido de Edelnor, Gaseoducto de Calidda, ubicación actual del radar y estación meteorológica a cargo de CORPAC y montículo adyacente en el lado noroeste del límite de propiedad)⁹⁴.

Con el objeto de facilitar el cumplimiento de la obligación del Estado Peruano de entregar las áreas de terreno destinadas a la ampliación del AIJCH y viabilizar las obras relacionadas con la ampliación del aeropuerto, se viene negociando la suscripción de una Séptima Adenda al Contrato de Concesión. Sobre el particular, el 29 de diciembre de 2016, mediante Oficio N° 0043-2016-MTC/25, el MTC comunicó a OSITRAN la culminación de la etapa de evaluación conjunta para la suscripción de dicha adenda⁹⁵. Así, el 30 de diciembre de 2016, mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25, el MTC remitió a OSITRAN el último texto del Proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión. Las principales disposiciones establecidas en dicho texto, relacionadas con la entrega de terrenos y la ampliación del AIJCH, son las siguientes:

- Se establece que a la firma de la adenda el Concesionario recibirá la totalidad del área de la concesión, independientemente de la existencia de interferencias, eliminándose así toda referencia a un plazo máximo para la entrega de terrenos. Asimismo, queda establecido que los terrenos deberán cumplir con las características detalladas en el Anexo 11 del Contrato de Concesión.
- Se propone una reducción del área de terrenos destinados para la ampliación del AIJCH (de 6 843 721 m² a 6 829 177 m²) en el sector perimetral, debido a que se podrían presentar contingencias con los pobladores.
- El concedente queda obligado a liberar las interferencias correspondientes al ducto de gas natural operado por CALIDDA y al túnel de la avenida Gambetta a más tardar el 30 de junio de 2017. En caso el concedente no cumpla con dichas obligaciones en el plazo establecido, el plazo contemplado para la construcción de la segunda pista de aterrizaje será suspendido hasta que se produzca el cumplimiento⁹⁶.

⁹⁴ Cabe precisar que, para la entrega de la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del AIJCH se requiere culminar la obra Tramo III-B Mejoramiento de la Avenida Néstor Gambetta, la cual comprende la construcción de un túnel de 2,4 kilómetros en dicha avenida, pues la misma cruza sobre la futura segunda pista de aterrizaje y despegue del AIJC. No obstante, existen interferencias que cruzan por los terrenos destinados a la ampliación del AIJCH, las cuales generan retrasos en los trabajos de construcción de la obra (en particular, una red de desagües y tuberías de conducción de gas).

⁹⁵ Ello, de conformidad con lo establecido en el Reglamento del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 410-2015-EF.

⁹⁶ Cabe mencionar que la liberación de dichas interferencias se encuentra en el siguiente estado de avance:

- (i) Túnel Gambetta: Según lo reportado por el MTC mediante Oficio N° 0116-2017-MTC/25, notificado a OSITRAN el 11 de enero de 2017, se prevé que la obra concluirá en marzo de 2017.
- (ii) Gaseoducto de CALIDDA: Mediante Oficio N° 3797-2016-MTC/25, el MTC informó que se han iniciado trabajos de reubicación del ducto de gas natural, teniendo una fecha tentativa de culminación junio de 2017.

- Los mayores costos en los que pueda incurrir LAP para resolver interferencias que afecten la expansión y/o operaciones del aeropuerto, serán asumidos en su totalidad por el Concedente.
- Construir y poner en operación la segunda pista de aterrizaje a más tardar a los 4 años contados desde la liberalización de las interferencias existentes en los terrenos necesarios para la ampliación del aeropuerto. El Concedente podrá declarar la caducidad de la concesión si el concesionario no pone en operación la segunda pista luego de vencido el quinto año desde la liberación de las interferencias (es decir, un año después del plazo con el que cuenta el concesionario para culminar la obra).
- Durante la ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del aeropuerto, no será exigible el cumplimiento de los RTMs referidos a espacio y tiempo de espera máximos en lo que corresponda a la operación de la infraestructura existente. No obstante, el Concesionario se compromete a hacer sus mejores esfuerzos para mantener los niveles u estándares de calidad establecidos en el Anexo 14 del Contrato de Concesión.

El 18 de enero de 2017, el Consejo Directivo de OISTRAN adoptó el Acuerdo N° 2008-607-17-CD-OSITRAN, mediante el cual se aprobó el Informe N° 001-17-GRE-GSF-GAJ-OSITRAN que contiene la opinión técnica sobre la propuesta de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión. En particular, se emitió opinión favorable respecto a 46 propuestas de modificación planteadas por el Concedente (es decir, el 73% del total de propuestas) y opinión desfavorable respecto a 8 propuestas. En relación a las propuestas relacionadas con la entrega de terrenos para la construcción de la segunda pista de aterrizaje y los plazos para la conclusión de dicha obra, el Regulador ha emitido las siguientes opiniones:

- Es razonable eliminar el impedimento de entregar la totalidad de los terrenos debidamente saneados para la construcción de la segunda pista de aterrizaje, estableciéndose que el inicio de la obra está condicionado a la eliminación de dos interferencias (túnel Gambetta y Gaseoducto de Calidda).
- Respecto a la reducción del área de terrenos, OSITRAN considera que es recomendable contar con la opinión de la DGAC, a efectos de determinar si esa reducción no impactará la seguridad operacional de la segunda pista.
- Los plazos propuestos para la construcción de la segunda pista de aterrizaje una vez liberadas las interferencias resultan razonables (de 4 años en lugar de 5 años), pues constructivamente es factible su ejecución. Con esta modificación, el MTC propone una alternativa concreta para hacer frente a la falta de infraestructura que se registra actualmente en el aeropuerto.
- El Regular considera razonable que los mayores costos en los que pudiera incurrir el concesionario para la liberación de las interferencias sean asumidos por el concedente.
- Establecer que el concedente recién puede declarar la caducidad de la concesión en caso no se haya concluido la segunda pista al quinto año de liberalizadas las interferencias, no es consistente con la necesidad de culminar dicha obra en el corto plazo.
- El Regulador considera que el incumplimiento de los RTMs se deberá a la falta de espacio para el crecimiento de la infraestructura aeroportuaria existente, presentándose un

déficit de capacidad para atender la demanda de pasajeros en los próximos años hasta la puesta en operación del segundo terminal. Así, considerando que el segundo terminal entraría en operación en 2023 y que se espera una tendencia creciente en el tráfico de pasajeros, es razonable la no existencia de los RTM. No obstante, es necesario precisar los numerales de los RTMs que no podrán cumplirse debido a la falta de espacio del terminal.

Así, en caso el MTC cumpla con eliminar las interferencias que impiden la construcción de la segunda pista de aterrizaje en junio de 2017, el concesionario se encuentra obligado a culminar dicha obra a más tardar en junio de 2021. Es decir, 9 años más a los establecidos inicialmente en el Contrato de Concesión (finales de 2021)⁹⁷.

6.1.2. Consecuencias

Como se ha podido apreciar, la demanda de los servicios brindados en el AIJCH se ha incrementado en niveles bastante por encima de las proyecciones iniciales⁹⁸, lo cual viene afectando la calidad y las condiciones en que se prestan los distintos servicios a los usuarios intermedios y finales, pues la capacidad de la infraestructura actual no resulta suficiente.

En efecto, tal como ha sido explicado detalladamente en la sección 4.1 de este documento, según mediciones efectuadas durante 2015, LAP ha incumplido una serie de niveles de servicios y RTMs relacionados con tiempos de espera en las distintas etapas del proceso de embarque de pasajeros y con la capacidad de la infraestructura. Asimismo, la encuesta de satisfacción de usuarios refleja el descontento de las aerolíneas comerciales nacionales e internacionales en relación a la infraestructura del AIJCH, alegando que la misma se encuentra colapsada, no existiendo suficientes mangas, fajas y counters, lo que afecta sus operaciones y sus costos.

Las demoras en la entrega de los terrenos no solo afectan la calidad de los servicios brindados a los usuarios intermedios y finales, sino que también viene afectando la competitividad del Aeropuerto. La falta de espacio en la plataforma de estacionamiento de aeronaves y la capacidad de operaciones que es capaz de procesar la actual pista y el sistema de tránsito aéreo, viene impactando negativamente en las aerolíneas, generándoles mayores tiempos de espera para el aterrizaje y despegue con el consecuente incremento de costos operacionales.

La saturación de la infraestructura también afecta la posición del AIJCH como centro de conexiones en la región o hub internacional para vuelos de conexión. Así, si bien entre 2009 y 2015, el AIJCH fue reconocido como el Mejor Aeropuerto de América del Sur por *Skytrax Research*⁹⁹, durante 2016 fue desplazado por el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá. Se aprecia que en el ranking mundial, entre 2015 y 2016, el AIJCH cayó del puesto 34 al 49; mientras que el aeropuerto de Bogotá pasó del 94 al 46.

⁹⁷ En efecto, conforme a lo establecido en la cláusula 5.6.2 del Contrato de Concesión, el Concesionario estaba obligado a construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación al final del decimoprimer año de Vigencia de la Concesión. No obstante, dicho plazo no pudo ser cumplido por las demoras en la entregas de terrenos necesarios para la ejecución de las obras.

⁹⁸ En efecto, como ha sido explicado previamente, de acuerdo al Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH (versión 2005), en 2015 se ha registrado un tráfico de pasajeros superior en 53% al tráfico esperado dicho año, y que se esperaba recién alcanzar para el año 2025. Estas proyecciones ayudan a explicar, en principio, que la capacidad de la actual infraestructura del AIJCH, construida entre los años 2001 al 2008, no fue diseñada para atender la demanda que actualmente se viene presentando.

⁹⁹ Skytrax Research es una prestigiosa consultora de estudios de mercado especializada en temas aeroportuarios con sede en Londres. Los resultados se basan en una rigurosa encuesta tomada vía internet a los pasajeros durante un periodo de nueve meses (junio – febrero). La encuesta mide 39 criterios diferentes, entre ellos, el acceso al aeropuerto, la disponibilidad para el tránsito de pasajeros, la comodidad en el terminal, la ambientación y limpieza, los tiempos de espera y servicio en migraciones, la señalética del terminal, el manejo de equipaje, los controles de seguridad, la calidez y amabilidad del personal del aeropuerto, la facilidad para las conexiones, y la variedad de oferta de productos y servicios.

Finalmente, el incumplimiento en la entrega de los terrenos también tiene como consecuencia que LAP no puede pagar dividendos, ni puede realizar mejoras con costos superiores a los USD 5 millones (salvo las mejoras que fueron aprobadas por los tenedores de bonos antes del incumplimiento), mientras el incumplimiento persista.

Esta situación sólo podrá mejorar en la medida que se ejecuten las obras de ampliación del terminal y se ponga en operación la segunda pista de aterrizaje, pues con la infraestructura actual el concesionario se encuentra imposibilitado de cumplir con los niveles de servicios y requisitos técnicos establecidos inicialmente en el Contrato de Concesión. Tal es así que, en el último proyecto de texto de la Adenda N° 7 se ha establecido que durante la ejecución de las obras correspondientes a la ampliación del aeropuerto, no serán exigibles los RTMs referidos al espacio y tiempo de espera máximos.

6.2. Primer Grupo de Aeropuertos Regionales

6.2.1. Problemas identificados

Retrasos en la entrega de terrenos debidamente saneados y libres de interferencias

Como ha sido mencionado, las inversiones programadas durante el periodo remanente de la concesión (2009 – 2031), no han sido ejecutadas conforme a los cronogramas establecidos, lo que se debe, en parte, a la demora en la entrega de los terrenos por parte del Concedente.

Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, a más tardar en un plazo de 5 años contados a partir de la toma de posesión (11 de diciembre de 2006)¹⁰⁰, el Concedente debería haber obtenido el saneamiento legal de aquellos predios que se encuentran dentro del área de concesión (es decir, en diciembre de 2011). No obstante, al cierre del 2016, aún se encontraba pendiente la entrega de terrenos en los siguientes aeropuertos de la concesión:

Cuadro N° 55
Áreas pendientes de entrega por aeropuerto

Aeropuerto	Áreas totales (Miles de m2)	Áreas entregadas		Áreas pendientes de entrega	
		Miles de m2	Part. %	Miles de m2	Part. %
Trujillo	4 735	1 649	34,8%	3 086	65,2%
Tumbes	4 017	2 518	62,7%	1 499	37,3%
Iquitos	2 783	1 879	67,5%	904	32,5%
Chiclayo	1 989	93	4,7%	1 896	95,3%
Piura	1 816	59	3,2%	1 757	96,8%
Tarapoto	1 732	1 118	64,6%	614	35,4%
Cajamarca	1 653	497	30,1%	1 155	69,9%
Pucallpa	1 631	1 191	73,1%	439	26,9%
Total	20 354	9 003	44,2%	11 351	55,8%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – GSF (Oficio N° 937-2016-JCA-GSF-OSITRAN del 12 de agosto de 2016 / Carta N° 769-2016-GR-AdP del 25 de agosto de 2016)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

¹⁰⁰ En el caso de los aeropuertos de Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Iquitos, Pucallpa, Talara Tarapoto, Trujillo y Tumbes, la toma de posesión se efectuó a la firma del Contrato de Concesión (diciembre de 2006). Por su parte, la toma de posesión de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, conforme a lo acordado en las adendas 1, 2 y 4, tuvo lugar el 05 febrero, 06 marzo y 24 de noviembre de 2008, respectivamente.

Como se aprecia, los aeropuertos que requieren terrenos para sus respectivas ampliaciones son: Tumbes, Tarapoto, Pucallpa, Chiclayo, Iquitos, Piura, Trujillo y Cajamarca¹⁰¹. Actualmente, los terrenos requeridos se encuentran en proceso de expropiación por parte del Concedente, habiéndose presentado conflictos sociales en la mayoría de dichos procesos. En relación al estado de los trámites para la obtención de los terrenos adicionales, mediante Oficio N°4257-2016-MTC/25 de fecha 31 de octubre de 2016, el Concedente ha señalado que ha priorizado la obtención de terrenos adicionales solo en los siguientes cinco aeropuertos

- Aeropuerto de Chiclayo: El Concedente señala que ha remitido el acta de entrega de terreno al Concesionario del área para el Nuevo Terminal de Chiclayo, quedando pendiente la suscripción por parte del Concesionario.
- Aeropuerto de Piura: Está en proceso de obtener la totalidad de los terrenos solicitados en el Plan Maestro de Desarrollo para el desarrollo del Nuevo Terminal de Pasajeros, no detalla fecha de entrega de los mencionados terrenos.
- Aeropuerto de Trujillo: Está en proceso de obtener la totalidad de los terrenos solicitados en el Plan Maestro de Desarrollo, no detalla fecha de entrega de los mencionados terrenos.
- Aeropuerto de Cajamarca: Está en proceso de obtener la totalidad de los terrenos solicitados en el Plan Maestro de Desarrollo, no detalla fecha de entrega de los mencionados terrenos.
- Aeropuerto de Iquitos: Está en proceso de obtener la totalidad de los terrenos solicitados en el Plan Maestro de Desarrollo. No obstante, no se detalla la fecha prevista de entrega de los mencionados terrenos.

Demora en la aprobación de estudios de pre inversión

En el caso del Primer Grupo de Aeropuertos, no solo se han producido retrasos en la ejecución de las inversiones debido a problemas en la entrega de terrenos, sino también debido a demoras en la revisión y aprobación de los estudios de pre inversión en el marco del SNIP y de los Estudios Definitivos de ingeniería (EDI). Estos retrasos son producto tanto por la demora del concesionario en levantar las observaciones, así como por las demoras en la Oficina de Programaciones e Inversiones del MTC¹⁰².

En particular, la demora en la aprobación de los estudios viene afectando la ejecución de dos proyectos de inversión previstos para el mejoramiento del sistema de pistas y construcción del cerco perimétrico de los aeropuertos de Chiclayo y Piura, cuya inversión estimada asciende a S/. 138,2 y S/. 150,2 millones (incluido IGV), respectivamente. En el caso de ambos aeropuertos, se han producido retrasos en la aprobación de los expedientes técnicos debido a modificaciones hechas por el Concedente¹⁰³. Así, al cierre de 2016, los expedientes técnicos de ambos proyectos se encuentran en proceso de levantamiento de observaciones.

¹⁰¹ Las inversiones en los otros cuatro aeropuertos están en función al gatillo de demanda.

¹⁰² En ambos proyectos, los expedientes técnicos fueron aprobados por el Concedente. No obstante, de manera posterior, el concesionario ha presentado al Concedente un pedido de variación en el plazo de ejecución de las obras, el mismo que hasta la fecha no ha sido respondida por el MTC.

¹⁰³ OSITRAN observó los expedientes técnicos, pues constató que estos tenían sus presupuestos en moneda extranjera, contraviniendo lo señalado por el Concedente, así como por las variaciones realizadas por el Concesionario en los plazos de ejecución de los proyectos en cuestión.

La decisión de modificar los Expedientes Técnicos de las mencionadas obras en relación a los plazos de ejecución de las obras, por parte del Concesionario, dilata su contratación y pone en riesgo la seguridad operacional de los aeropuertos de Chiclayo y Piura, dado el grado de deterioro en el que se encuentran los pavimentos de la pista del mencionado aeropuerto.

Adenda pendiente de suscribir

El Concesionario ha manifestado al Concedente la necesidad de suscribir una Novena Adenda al Contrato de Concesión, con la finalidad de incorporar diversas precisiones y modificaciones de carácter operativo al Contrato de Concesión, para viabilizar las inversiones del periodo remanente, con el fin de mejorar la calidad de los servicios y aumentar el alcance de la infraestructura aeroportuaria, a fin de satisfacer las necesidades de los usuarios.

Entre los temas abordados en el proyecto de Adenda N° 9, se busca que los Estudios Técnicos Previos sean reconocidos una vez que los mismos sean aprobados por el Concedente y no esperar a la culminación del hito u obra. Asimismo, el concesionario considera que es necesario reprogramar la ejecución de determinadas inversiones a su cargo, previstas para ser ejecutadas en el Periodo Remanente de las Concesión, con el fin de ajustarlas a las necesidades de cada uno de los aeropuertos.

Es preciso señalar que este proyecto de adenda cuenta con opinión favorable de OSITRAN, la cual fue emitida con Acuerdo N° 1890-568-15-CD-OSITRAN, estando pendiente que el MTC remita la adenda al MEF para su correspondiente Opinión Técnica. Si bien la suscripción de dicha adenda viabilizaría la ejecución de las inversiones del periodo remanente, su suscripción no obliga al Concesionario a llevar a cabo dichas inversiones

6.2.2. Consecuencias

En la actualidad, el desarrollo de la Concesión se encuentra en la etapa correspondiente al Período Remanente, por lo que el objetivo de las inversiones es dotar a los aeropuertos de las condiciones que permitan aumentar la capacidad de atención de aeronaves y usuarios, así como prestar más y mejores servicios, de manera tal que se consolide una atención regular de vuelos comerciales y prestación de servicios en todo el primer grupo de aeropuertos de provincia.

Así, el hecho de que las inversiones no puedan ser ejecutadas conforme a los cronogramas establecidos afecta la calidad y seguridad de los servicios brindados. Tal como ha sido detallado en la sección 4.2 de este documento, en aquellos aeropuertos del Primer Grupo en los que corresponde verificar los niveles de servicio y RTMs (Cajamarca, Tumbes, Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa y Chiclayo), se han incumplido una serie de parámetros, principalmente aquellos relacionados con el tamaño de las áreas mínimas por pasajero en el terminal (área de *check in*, sala de embarque, recojo de equipaje, seguridad, entre otros). Debe notarse que es justamente en esos ocho aeropuertos donde se han producido los retrasos en la entrega de los terrenos necesarios para realizar las ampliaciones de los terminales (Piura y Chiclayo), así como de otras obras previstas en el Contrato de Concesión.

Con el fin de viabilizar las inversiones del periodo remanente, actualmente se viene negociando una novena adenda al Contrato de Concesión. En efecto, el 03 de junio de 2016, ADP presentó su proyecto de Adenda N° 9 al Concedente, con el objetivo incorporar diversas precisiones y modificaciones de carácter operativo, que permitan ejecutar las inversiones del periodo remanente de manera oportuna, de modo que se mejorará la calidad de los servicios y aumente el alcance de la Infraestructura Aeroportuaria.

En el proyecto de Adenda Financiera el Concesionario ha solicitado que los Estudios Técnicos Previos sean reconocidos una vez que los mismos sean aprobados por el Concedente y no esperar a la culminación del hito u obra. Si bien la suscripción de dicha adenda viabilizaría la ejecución de las inversiones del periodo remanente, su suscripción no obliga al Concesionario a llevar a cabo dichas inversiones¹⁰⁴.

El retraso en la suscripción de esta Adenda que permitiría que el Concedente le reconozca al Concesionario al contado todos los gastos por la elaboración de Estudios Técnicos Previos, limita (por un tema de financiamiento) que el Concesionario pueda continuar invirtiendo en la elaboración de otros Estudios Técnicos Previos vinculados a la ejecución de las inversiones de acuerdo al Plan Maestro.

6.3. Segundo Grupo de Aeropuertos

6.3.1. Problemas identificados

Retrasos en la entrega de terrenos debidamente saneados y libres de interferencias

Como ha sido mencionado, si bien la concesión incluye el Aeropuerto de Andahuaylas, a la fecha el mismo no ha podido ser entregado debido a las dificultades para sanear las áreas correspondientes. Asimismo, no se ha cumplido con entregar la totalidad de los terrenos del aeropuerto de Puerto Maldonado (en particular, quedan pendiente de entrega inmediaciones del umbral 19).

En relación al aeropuerto de Andahuaylas, los terrenos no se encuentran debidamente saneados, por lo que no han podido ser transferidos por CORPAC a favor del MTC. En tal sentido, para que el MTC pudiera cumplir con la obligación establecida en el numeral 5.8.2 del Contrato de Concesión¹⁰⁵, con fecha 04 de enero de 2013, se suscribió la primera Adenda al Contrato de Concesión, con el fin de precisar los aspectos operativos relacionados con la transferencia de dicho aeropuerto.

La modificación al Contrato de Concesión estuvo referida al inicio del cómputo del plazo que tiene el MTC para entregar el Aeropuerto de Andahuaylas al Concesionario. Así, se precisó que el plazo para la transferencia debe contarse a partir de que CORPAC haya transferido al MTC el aeropuerto debidamente saneado, y no a partir de la fecha de cierre. Así, la modificación buscó aplazar la entrega del aeropuerto por parte del Concedente, hasta que este se encuentre debidamente saneado.

Demora en la aprobación de estudios de pre inversión

La demora en la aprobación de estudios previos viene limitando la ejecución de las obras del periodo remanente. Por tratarse de una concesión cofinanciada, las obras del periodo remanente deben contar con la declaratoria de viabilidad en el marco del SNIP. Así, aun cuando una serie de obras nuevas cuentan con instrucción del Concedente para su ejecución¹⁰⁶, a la

¹⁰⁴ Es preciso señalar que este proyecto de adenda cuenta con opinión favorable de OSITRAN, la cual fue emitida con Acuerdo N° 1890-568-15-CD-OSITRAN, estando pendiente que el MTC remita la adenda al MEF para su correspondiente Opinión Técnica.

¹⁰⁵ Según lo establecido en el numeral 5.8.2 del Contrato de Concesión, dentro del plazo de dos (2) años contados a partir de la Fecha de Cierre, el concedente debía entregar el Aeropuerto de Andahuaylas al concesionario debidamente saneado.

¹⁰⁶ Obras Nuevas, son aquellas Obras que el Concedente considera necesarias para el correcto funcionamiento de los Aeropuertos por razones de operación, seguridad o facilitación, que no hayan sido consideradas en los Planes Maestros.

fecha las mismas no cuentan con los estudios de pre inversión aprobados. En particular, las siguientes obras:

- Rehabilitación de los Pavimentos del Aeropuerto de Juliaca (año 2012)
- Construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Arequipa (año 2013)
- Plan de Corrección, Mitigación y Remediación de los pasivos ambientales de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. (año 2015)
- Adquisición de Vehículos SEI para los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna (año 2016)

Tampoco se encuentran aprobados los Planes de Equipamiento del Periodo Remanente y los estudios de Evaluación de los Pavimentos del Lado Aire (EFEs), los cuales constituyen un requisito previo para la obtención del cierre financiero y por ende para el inicio de la ejecución de las obra del periodo remanente relacionadas con la rehabilitación y mejoramiento de lado aire. Esta situación se explica por retrasos por parte del concedente para la revisión y aprobación de dichos planes, pues no se cuenta con u plazo para ello. Así, pese a que desde 2014 se iniciaron las gestiones correspondientes para la aprobación de los mismos, aún no cuentan con aprobación.

La demora en la revisión y aprobación de los estudios de pre inversión, es producida tanto por parte del Concesionario (levantamiento de observaciones) como por la Oficina de Programación e Inversión (OPI) del MTC, considerando sobretodo que el Contrato de Concesión no establece plazos para la presentación y aprobación de los estudios de pre inversión.

Adenda pendiente de suscribir

El Concesionario ha manifestado al Concedente la necesidad de suscribir una Adenda Financiera, con la finalidad de modificar un mecanismo de pago de las obras del periodo remanente y la asignación de riesgos del contrato original, pasando del mecanismo de pago una vez culminadas las obras por otro mecanismo, en el cual se establezcan pagos durante el periodo de ejecución de las obras, toda vez que bajo el esquema actual del Contrato de Concesión se les dificulta conseguir financiamiento por parte de una entidad bancaria.

Sin embargo, a la fecha, el Concedente no ha remitido la consulta formal al OSITRAN a fin de que emita opinión al respecto. Es importante que el Concedente defina la viabilidad o no del proyecto de Adenda Financiera solicitada por el Concesionario para la ejecución de las obras del Periodo Remanente.

6.3.2. Consecuencias

La demora en la transferencia del Aeropuerto de Andahuaylas ha generado que no se lleguen a realizar las inversiones previstas en el Anexo 13 del Contrato de Concesión, tales como rehabilitación del edificio terminal de pasajeros, construcción de pórtico de ingreso al aeropuerto, mejoramiento de estacionamiento vehicular y acceso al aeropuerto, obras de seguridad y equipamiento.

En el caso del aeropuerto de Puerto Maldonado, debido a la demora por parte del MTC en la entrega de terrenos, no se han podido ejecutar las obras previstas en las inmediaciones del umbral 10 de la pista de aterrizaje para mejorar los servicios y condiciones de seguridad del aeropuerto. En particular, las obras de "Construcción de Vía Perimetral de Afirmado" y de

"Construcción de Cerco Operativo y Cerco Perimetral", establecidas en los respectivos EDIs aprobados.

Las obras del periodo inicial debieron culminar el 31 de diciembre del 2013; sin embargo, aún no se han podido ejecutar el 100% de las inversiones previstas (siendo el avance del 78% a finales de 2016), debido a que se han generado adicionales de obras que exceden los límites establecidos en el estudio de factibilidad, lo que ha retrasado la aprobación de los documentos de pre inversión necesarios. En particular, se encuentran pendiente de ejecución obras obligatorias en los aeropuertos de Juliaca y Puerto Maldonado.

En el caso del aeropuerto de Juliaca se encuentra pendiente de ejecución la construcción de una planta de combustible, pues dicho proyecto se encuentra en verificación de viabilidad. En el caso del aeropuerto de Puerto Maldonado no se han podido ejecutar aun las obras de "Cerco Perimétrico y Operativo" y "Vía Perimetral de Afirmado", debido a la generación de adicionales que han motivado la verificación de viabilidad de dichas obras por parte del Concedente.

Con relación a las obras del periodo remanente, el Concesionario no cuenta con los estudios de pre inversión aprobados en el marco del SNIP, lo cual origina demora en la ejecución del Expediente Técnico de las obras, poniendo en riesgo la seguridad operacional aeroportuaria.

La demora en la ejecución de las inversiones previstas también está impactando negativamente en la calidad de los servicios brindados. Así, conforme ha sido detallado en la sección 4.3 de este documento, en los principales aeropuertos del Segundo Grupo (en particular, los de Arequipa, Juliaca y Tacna), se han identificado incumplimientos de los niveles de servicio relacionados con el tamaño del área por pasajero en el hall principal, el área mínima por pasajero en sala de embarque, el área de la sala de embarque y del hall de llegadas. Asimismo, se ha observado un reducido nivel de satisfacción de los pasajeros con los servicios de comunicaciones y accesos (accesibilidad y estado de la infraestructura), así como de las aerolíneas respecto a los servicios en plataforma, terminal e instalaciones de carga en el aeropuerto de Arequipa (el más importante de la concesión).

6.4. Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC)

6.4.1. Problemas identificados

Acreditación del Cierre Financiero para el inicio de la etapa de ejecución de obras

Conforme ha sido mencionado en la sección 2.2 de este documento, según lo establecido en el numeral 8.2 del Contrato de Concesión, para iniciar la etapa de ejecución de obras deben cumplirse 7 condiciones. A continuación se detalla el estado actual del cumplimiento de cada una de las condiciones:

- i) Toma de Posesión: El 04 de julio de 2014 se firmó el Acta de Toma de Posesión del Área de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero.
- ii) Autorización de Construcción del Aeropuerto: El 14 de marzo de 2016, la Dirección de Regulación y Promoción del MTC emitió la Resolución Directoral N° 113-2016-MTC/12, por medio de la cual se autoriza al Concesionario la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco.

- iii) Aprobación del EDI de la Etapa de Ejecución de Obras: El 07 de diciembre del 2015, la Dirección General de Aeronáutica Civil del MTC aprobó el EDI.
- iv) Instrumento de Gestión Ambiental y certificación ambiental: El 21 de mayo de 2015, mediante la Resolución Directoral N° 337-2015-MTC/16, la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales del MTC aprobó el Informe Final del Estudio de Impacto Ambiental Detallado al proyecto "Mejoramiento del Servicio Aeroportuario en la Región Cusco mediante el Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco"
- v) Permisos y licencias municipales: Según consta en la Carta 158-2016-AAP de fecha 15 de setiembre del 2016, las licencias municipales correspondientes se encuentran otorgadas.
- vi) Permisos por parte del Ministerio de Cultura para la ejecución de las Obras: El 26 de noviembre del 2014, mediante Resolución Directoral N° 896-DDC-CUS/MC-2014, la Dirección Desconcentrada de Cultura de Cusco del Ministerio de Cultura aprobó el Plan de Monitoreo Arqueológico Proyecto Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco.
- vii) Acreditar el Cierre Financiero ante el Concedente del total de las obras previstas para la Etapa de Ejecución de Obras: Este requisito se encuentra pendiente de aprobación.

Como se aprecia, de las condiciones listadas, el Concesionario no ha cumplido con la acreditación del cierre financiero, por lo cual no ha podido iniciarse la etapa de ejecución de obras. Para ello, uno de los requisitos previos es la aprobación del Endeudamiento Garantizado Permitido (EGP) por parte del Concedente.

El 04 de mayo de 2016, el Concesionario presentó su solicitud de EGP y constitución de garantías a favor de Acreedores Permitidos a OSITRAN y al Concedente. El 14 de julio de 2016, el concesionario presentó los términos y condiciones del EGP propuesto, así como las fuentes y usos de fondos.

El 22 de julio de 2016, mediante Acuerdo de Consejo Directivo N° 1973-596-16-CD-OSITRAN, el Regulador emitió opinión técnica favorable respecto el EGP presentado por el Concesionario, así como respecto a la solicitud de autorización de garantías establecidas en la cláusula 10.4.7 del Contrato de Concesión.

No obstante, mediante Oficio N° 4601-2016-MTC de fecha 25 de noviembre de 2016, el Concedente decidió no autorizar el EGP en los términos presentados por el concesionario, señalando que el Contrato de Concesión no definía qué es la tasa promedio ponderado anual del cierre financiero de la etapa de ejecución de obras, ni establece la metodología para calcularla. Así, a juicio del Concedente, la propuesta presentada por el Concesionario generaría un perjuicio económico al Estado, vinculado al cálculo de la tasa "i" en la fórmula del PAO trimestral¹⁰⁷ y el destino de los fondos del spread de 2,5%¹⁰⁸.

Así, el 02 de diciembre de 2016, mediante Carta N° 195-206-KW, el Concesionario presentó el proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión a solicitud de los Acreedores Permitidos, con el fin de obtener los recursos para acreditar el cierre financiero del proyecto. El 03 de enero de 2017, mediante Oficio N° 0028-2017-MTC/25, el Concedente solicitó la opinión de OSITRAN respecto a un nuevo texto del proyecto de Adenda.

¹⁰⁷ El Concedente señala que el fondo de pagos del PAO debió incluir todos los costos del proyecto, excepto los intereses durante la construcción.

¹⁰⁸ El Concedente señala que el objeto del spread es compensar al concesionario por el valor del dinero en el tiempo por el plazo comprendido entre el Cierre Financiero y la fecha en que el Concedente comienza a pagar los PAO.

Cabe mencionar que, el objetivo de la Adenda es viabilizar el inicio de la etapa de ejecución de obras, para lo cual se prevé modificar el esquema de pagos por avance de obras (PAO), estableciendo un adelanto de pago al concesionario para iniciar la ejecución de las obras¹⁰⁹. Asimismo, se establece que las obras deberán iniciarse a más tardar a los 30 de otorgado dicho adelanto, eliminando la obligación de acreditar el cierre financiero del total de obras (solo se requerirá acreditar el cierre para la Sub Etapa 3).

Sobre el particular, mediante Acuerdo N° 2009-607-17-CD-OSITRAN de fecha 20 de enero de 2017, los miembros del Consejo Directivo de OSITRAN acordaron por mayoría dar opinión técnica favorable al proyecto de Adenda N° 1.

El 03 de febrero de 2017, mediante Resolución Ministerial N° 041-2017 MTC/01, se aprobó el texto de la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión para el diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del AICC.

6.4.2. Consecuencias

A la fecha no se han iniciado las obras del nuevo aeropuerto pues el Concesionario no ha cumplido con la condición referida a la acreditación del Cierre Financiero. Ésta es una causal de caducidad de la concesión que puede ser invocada por el Concedente, según lo establecido en el numeral 15.3 del Contrato de Concesión.

Asimismo, es importante tener en consideración que el tráfico de pasajeros en el actual Aeropuerto de Cusco (segundo aeropuerto en importancia a nivel nacional por el nivel de tráfico que registra) viene creciendo sostenidamente, lo cual en el corto plazo puede impactar negativamente en la calidad y seguridad de los servicios brindados, pues el volumen de tráfico de pasajeros podría superar la capacidad actual de la infraestructura¹¹⁰.

6.5. CORPAC

6.5.1. Problemas identificados

Bajo nivel de ejecución de inversiones

Como se ha podido apreciar en la información presentada en la sección 3.4.3 de este documento, las inversiones ejecutadas por CORPAC para la mejora de la infraestructura existente en los últimos años, se han ubicado en niveles considerablemente por debajo de los montos programados, existiendo retrasos en la ejecución de una serie de proyectos.

Conforme a lo señalado en el Informe N° 015-06-GRE-OSITRAN de fecha 19 de mayo del año 2006¹¹¹, durante el periodo 2004 – 2005, entre los principales factores que, según CORPAC, habrían afectado la ejecución de inversiones destacan los siguientes:

¹⁰⁹ Se incorpora la Cláusula 1.120-A, que establece que el Concedente otorgará un adelanto de USD 40,26 millones (más IGV) dentro de los primeros 30 días calendario siguientes a la firma de la Adenda 1. El adelanto solo podrá emplearse para la ejecución de las obras retribuidas por el PPO 2.

¹¹⁰ Como se mencionó en la sección 3.4.1 de este documento, durante 2016, el aeropuerto de Cusco registró un tráfico aproximado de pasajeros de 3,2 millones, siendo su capacidad máxima de aproximadamente 3,6 millones según estudio de PROINVERSION (2003)

¹¹¹ El objetivo de dicho Informe fue emitir un pronunciamiento respecto al nivel de cumplimiento del Programa de Inversiones de CORPAC para el periodo 2004-2005, de conformidad a lo establecido en la Resolución N° 015-2004-CD/OSITRAN, que aprobó los niveles tarifarios vigentes para los servicios regulados de la empresa.

- Retraso en la aprobación y declaración de viabilidad de los proyectos de inversión por parte del SNIP. De acuerdo con lo manifestado por CORPAC, el periodo de tiempo que toma la aprobación y declaración de viabilidad de los proyectos de inversión, por parte del MTC y MEF excede los plazos establecidos en las disposiciones legales del SNIP.
- La Ley de Contrataciones y Adquisiciones del Estado restringe en diversos aspectos el desarrollo de los procesos de adjudicación de equipos y obras.

Por otro parte, también se dispone de información sobre los motivos que han retrasado las inversiones de CORPAC en el periodo 2008 – 2016, cuyo detalla se muestra en el siguiente cuadro. Dicha información ha sido obtenida de los reportes de evaluación presupuestal y financiera que realizada el Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE) a las empresas bajo su ámbito.

Cuadro N° 56

CORPAC: Motivos de los principales retrasos en la ejecución de inversiones programadas

Año	Motivos
2008	• El Proyecto Automatización de los Servicios de Tránsito Aéreo - Red de Radares de Vigilancia Aérea, no llegó a ejecutarse por encontrarse pendiente la suscripción del Convenio de Administración de Recursos entre el MTC y OACI.
2009	• Demoras en las fases de elaboración de especificaciones técnicas, estudios de mercado y aprobación de bases; así como por haber declarado nulos diversos procesos de adjudicación.
2010	• Retrasos en los programas de mantenimientos y reparaciones de edificaciones y pistas de aterrizaje. • Retrasos en la elaboración de especificaciones técnicas, estudios de mercado y aprobación de bases (Implementación de cercos perimétricos en aeropuerto de Cusco), y en el inicio de uno de los principales proyectos (construcción de la nueva sede institucional).
2012	• Proyecto automatización de los servicios meteorológicos (0% de ejecución): retrasos en el estudio de mercado para las adquisiciones de las estaciones AWOS de Pisco y Chiclayo.
2013	• Demoras en la adquisición de equipos de electricidad, grupos electrógenos, seguridad, y de salvamento y extinción de incendios, entre otros, así como retrasos en el proyecto "Mejoramiento de la conectividad de la Red de Comunicaciones Aeronáuticas de CORPAC"
2014	• Implementación de nodos Red VSAT de Comunicaciones Aeronáuticas (0% de ejecución): complicaciones con el proveedor en la ejecución del contrato para la entrega de equipos. • Renovación de sistemas de radioayudas (0% de ejecución): retrasos del proveedor en entrega de sistemas
2015	• Implementación de Nodos Red VSAT de Comunicaciones Aeronáuticas (0% de ejecución): controversias con el proveedor por presentar facturas con otra razón social. • Renovación de sistemas radio ayudas (40% de ejecución): demoras en el proceso de recepción de los sistemas en los lugares de destino, así como en las gestiones para el proceso de instalación de los sistemas en los aeropuertos concesionados. • Retrasos en la ejecución del Proyecto "Modernización de Sistemas de ayudas luminosas en 9 aeropuertos del Perú – II Etapa"
2016	• Retrasos en la ejecución contractual de diversos sistemas adquiridos y demoras en los procesos de adjudicación de bienes y obras

Fuente: FONAFE "Evaluación presupuestal y Financiera" 2008 - 2016 (al tercer trimestre)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Como se aprecia, muchos de los retrasos en la ejecución de inversiones por parte de COFIDE están relacionados con demoras en la elaboración de especificaciones técnicas, estudios de mercado y aprobación de bases, demoras en los procesos de adjudicación de bienes y obras en el marco de la Ley de Contrataciones del Estado (problema que persiste desde 2004), y, complicaciones relacionadas con incumplimiento de los proveedores. Asimismo, el hecho de

no se haya otorgado a CORPAC el monto correspondiente por concepto de retribución mínima del AIJCH, también ha limitado el nivel de inversiones.

Limitada sostenibilidad financiera y económica de los aeropuertos administrados por CORPAC

Con excepción del aeropuerto de Cusco (segundo a nivel nacional por el nivel de tráfico que registra), el resto de aeropuertos administrados por CORPAC presentan un nivel reducido de demanda, por lo que los ingresos aeroportuarios generados por los mismos son insuficientes para cubrir los costos operativos. En vista de ello, dichos aeropuertos dependen de los ingresos percibidos por concepto de retribución, así como los ingresos generados en el aeropuerto de Cusco.

Esta situación puede complicar la situación económico/ financiera de la corporación una vez que se encuentre operando el AICC en el mediano plazo, pues se dejarán de percibir los ingresos aeroportuarios generados en el aeropuerto de Cusco, los cuales explican casi la totalidad de este tipo de ingresos percibidos por CORPAC.

6.5.2. Consecuencias

Las metas de inversión programadas, se orientan al mejoramiento del nivel de seguridad y cobertura de los servicios de navegación aérea, así como de los servicios que se brindan a través de las instalaciones aeroportuarias administradas por CORPAC.

Así, el hecho de que no se ejecute el total de las inversiones programadas afecta a los servicios de aeronavegación que brinda CORPAC, los cuales tienen como objetivo principal garantizar la seguridad de los vuelos en sus distintas fases de operación. En vista de ello, resulta indispensable que dicha entidad prestadora oriente sus esfuerzos a mejorar la ejecución del presupuesto asignado a inversiones, con la finalidad de que dichos servicios sean provistos con el equipamiento y los recursos que le permitan para lograr altos estándares de calidad y eficiencia, de forma que se garantice la seguridad de los usuarios.

En este punto, debe tenerse en consideración que las actuales tarifas de los servicios de aeronavegación, establecidas en 2014, fueron calculadas en base a las inversiones programadas por CORPAC. En vista de ello, en caso la corporación no ejecute las inversiones programadas durante el periodo regulatorio vigente, en el siguiente periodo las inversiones no ejecutadas serán consideradas como ingresos, por lo que las tarifas podrían reducirse.

VII. CONCLUSIONES

Como se ha podido apreciar, la demanda de servicios aeroportuarios ha experimentado un crecimiento sostenido en los últimos años, pese a lo cual se observan importantes retrasos en la ejecución de las inversiones orientadas a la ampliación de la infraestructura existente. Esta situación viene afectando la calidad y seguridad de los servicios brindados en los principales aeropuertos del Perú, siendo especialmente sensible la situación del AIJCH (principal aeropuerto a nivel nacional) y del aeropuerto de Cusco (segundo aeropuerto a nivel nacional).

Los problemas en la entrega de terrenos debidamente saneados y libres de interferencias vienen retrasando la ejecución de inversiones en el AIJCH, así como en la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos (particularmente en los aeropuertos de Cajamarca Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto, Trujillo y Tumbes) y del Segundo Grupo de Aeropuertos (particularmente, en los aeropuertos de Andahuaylas y Puerto Maldonado).

En el caso del AIJCH, se viene negociando la Adenda N° 7 al Contrato de Concesión con el fin de viabilizar la entrega de terrenos, así como el inicio de las obras de ampliación del terminal y construcción de la segunda pista de aterrizaje, siendo que el proyecto presentado cuenta con la opinión favorable de OSITRAN. Así, conforme a lo establecido en dicha Adenda, en junio de 2017 podrían iniciarse las obras de construcción de la segunda pista, siempre que el MTC cumpla con liberar las interferencias del túnel Gambetta y del gasoducto de Calidda, las cuales se tiene previsto culminar en un plazo de cuatro (4) años (es decir, a mediados de 2021). No obstante, mientras se culminen las obras de ampliación, debido a que la capacidad de la infraestructura no es suficiente para atender la demanda, se permitirá a LAP no cumplir con determinados RTMs.

Asimismo, se han identificado problemas relacionados con la aprobación de los estudios de pre inversión necesarios para la ejecución de inversiones en los aeropuertos concesionados, en los cuales se necesita obtener la viabilidad en el marco del SNIP. Estas demoras, vienen retrasando la ejecución de las obras del periodo remanente en el Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales, apreciándose que en la mayoría de aeropuertos que forman parte de esas concesiones se vienen produciendo incumplimientos de determinados RTMs. En ambos casos, si bien se vienen negociando Adendas para viabilizar la ejecución de las inversiones, existen demoras en los procesos de negociación.

Por su parte, en el caso del AICC a la fecha no se han podido ejecutar las obras que se tenía previsto iniciar a finales de 2015, pues el Concesionario no ha cumplido con la condición referida a la acreditación del cierre financiero. En vista de ello, se viene negociando la primera Adenda al Contrato de Concesión, con el fin de que el concesionario pueda obtener los recursos necesarios para acreditar el cierre financiero del proyecto, así como definir las condiciones del cofinanciamiento. Conforme a lo establecido en la Adenda 1 al Contrato de Concesión, cuyo texto ha sido aprobado el 03 de febrero de 2017, la ejecución de las obras se iniciaría a más tardar a los 30 días de que el Concedente otorgue el adelanto al Concesionario.

Finalmente, en el caso de CORPAC se ha podido verificar que las inversiones ejecutadas a lo largo del periodo analizado (2002 – 2016), se han ubicado considerablemente por debajo de las metas de inversión programadas, lo cual afecta el nivel de seguridad y cobertura de los servicios de navegación aérea, así como la calidad de los servicios aeroportuarios que se brindan en los distintos aeropuertos administrados por CORPAC. Los principales problemas identificados que vienen retrasando la ejecución de las inversiones se relacionan con demoras en la elaboración de estudios técnicos, demoras en los procesos de adjudicación de bienes y obras e incumplimiento de los proveedores.

ANEXOS

Anexo N° 1 Aeropuertos concesionados supervisados por OSITRAN



Fuente: OSITRAN

Anexo N° 2

Esquema de cofinanciamiento en aeropuertos regionales

Primer Grupo de Aeropuertos

Manejo de los fondos del cofinanciamiento	Mediante fideicomiso administrado por la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE).
Principal fuente de recursos	Retribución que recibe el Estado Peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Frecuencia de pagos por concepto de PAO y PAMO	Trimestral
Incentivo a la Generación de Ingresos (IGI)	Importe trimestral, que en ningún caso podrá ser menor a cero.
Opciones a elegir por el Concesionario para el pago por obras	1. Pago por Avance de Obra (PAO): Pagos trimestrales en dólares por inversiones en obras, equipamiento y mantenimiento periódico durante periodo inicial y remanente. Existen dos modalidades de pago del Concedente: i) Certificado de Aceptación de Obra (CAO); o ii) Pagos Diferidos con Fondos del Fideicomiso. 2. Liquidaciones (Liq): Pagos al contado contra la presentación de liquidaciones efectuadas por el Concesionario. Estas modalidades son alternativas y excluyentes entre sí.
PAMO	Pago trimestral requerido por el Concesionario para el mantenimiento (exceptuando mantenimiento periódico) y operación de los aeropuertos. El valor del PAMO dependerá del monto recaudado por el Concesionario de los pagos de los usuarios del aeropuerto. Si el valor del PAMO es menor que los ingresos recaudados (por prestación de servicios regulados y no regulados), el Concedente pagará al Concesionario la diferencia entre los ingresos recaudados y el PAMO fijado en el proceso de licitación (US\$ 9,4 millones anuales). El PAMO se reajusta anualmente de acuerdo a lo estipulado en el Anexo 17 del Contrato de Concesión y está sujeto a revisión quinquenal, cuyo procedimiento, cálculo y aprobación es potestad de OSITRAN.
IGI	Reconocimiento por generación de ingresos regulados por movimientos de pasajeros y carga en exceso a su crecimiento vegetativo. Si los ingresos regulados por movimiento de pasajeros y carga en el trimestre son mayores que los ingresos regulados base ajustado, el Concesionario recibirá un porcentaje del excedente.
Cálculo del Cofinanciamiento trimestral (COF _t)	- Si PAMO mayor que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB), $COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$ - Si PAMO menor o igual que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB), $COF_t = IGI_t - 0.5(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$ donde, RE: Retribución a favor del Estado Peruano trimestral por concepto de ingresos no regulados. PAMO: Es el importe del PAMO anual dividido entre 4 en Dólares que el CONCEDENTE asegura al CONCESIONARIO para el mantenimiento y operación de los aeropuertos. IR: Que corresponde a los Ingresos Regulados trimestrales de los Aeropuertos. INRB: Importe que corresponde al Ingreso no Regulado Base trimestral. IGI: Importe trimestral que corresponde al Incentivo a la Generación de Ingresos. En ningún caso el IGI podrá ser menor a cero. PAO: Pago trimestral en Dólares que el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO por las inversiones efectuadas en el Periodo Inicial y en el Periodo Remanente. Liq: Importe correspondiente a los pagos al contado por las Obras, equipamiento, Actividades de Mantenimiento Periódico y Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, f1: Factor de distribución del excedente del Ingreso Regulado sobre el PAMO y se fija en 50%.

Fuente: Anexo 17 del Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Segundo Grupo de Aeropuertos

PAMO	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.
PAO	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.
PPO	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.
Cálculo del Cofinanciamiento trimestral	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: $\text{Cofinanciamiento}_t = (\text{PAMO}_t - \text{IR}_t) + \text{PAO}_t + \text{PPO}_t + \text{MC}_t$ ii. Si el PAMO es menor o igual que los Ingresos Regulados, el monto del cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula: $\text{Cofinanciamiento}_t = -f_1 (\text{IR}_t - \text{PAMO}_t) + \text{PAO}_t + \text{PPO}_t + \text{MC}_t$ Las variables se definen de la siguiente manera: PAMO Es el importe del PAMO anual en Dólares, dividido entre 4, que el Concedente asegura al Concesionario para el mantenimiento y operación de los aeropuertos. El importe PAMO es el consignado por el Concesionario en su propuesta económica. IR Corresponde a los ingresos regulados trimestrales de los aeropuertos. PAO Pago trimestral en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo remanente. PPO Pago al contado en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo inicial. MC_t Pago correspondiente al mantenimiento correctivo. f₁ Factor de distribución del excedente del ingreso regulado sobre el PAMO y se fija en 50%. t Periodo equivalente a un trimestre.

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco

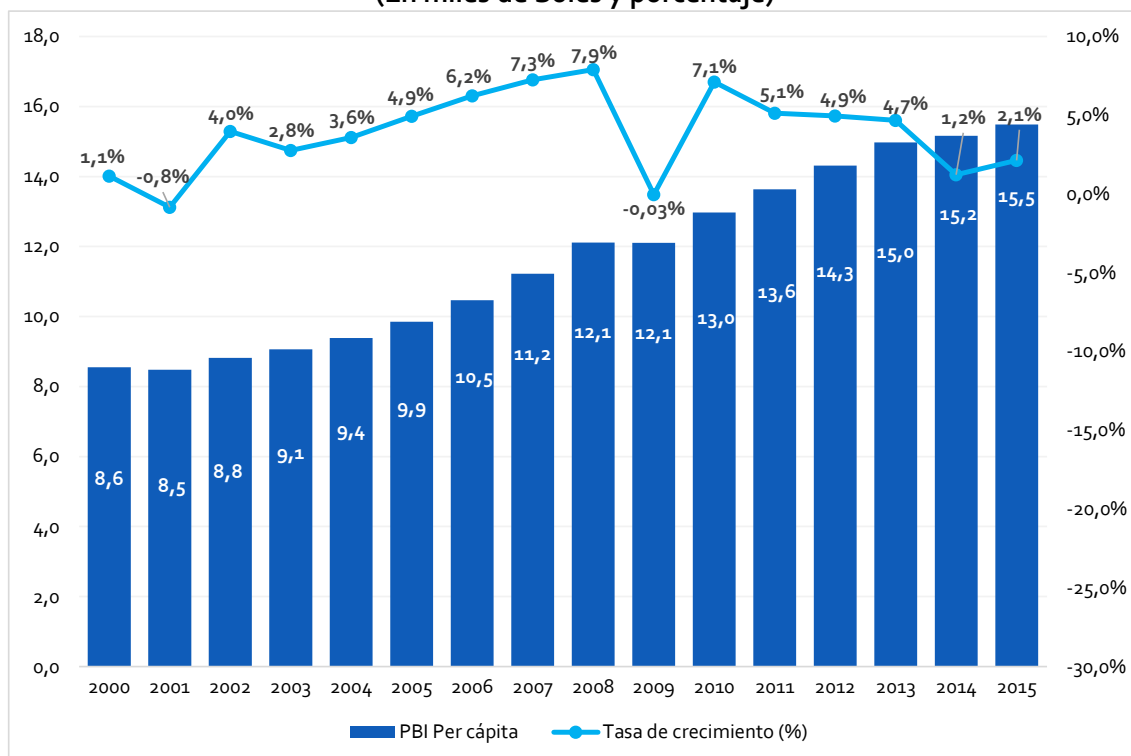
Pago por Obras (PPO)	El PPO será desembolsado de acuerdo al siguiente procedimiento: i) Bimestralmente, y luego de presentado el Informe de Avance de Hito correspondiente de la Sub Etapa 1, el Concesionario deberá presentar al OSITRAN la solicitud de pago mediante PPO, la cual deberá contener la valorización del avance de Hito o Hito debidamente sustentada. ii) A más tardar a los 15 días de presentada la solicitud, el OSITRAN deberá presentar un reporte de avance de Hito. iii) En caso el OSITRAN tuviera observaciones a la solicitud, el reporte de avance de Hito deberá señalar el valor observado. Dicho valor no deberá exceder al 5% de la valorización del Informe de Avance de Hito. Caso contrario, el Concesionario deberá subsanar las observaciones. iv) Subsanadas las observaciones, de ser el caso, el OSITRAN remitirá un nuevo reporte de avance de Hito, y este último pagará el PPO correspondiente a la valorización del Informe de Avance de Hito, menos el valor observado conforme a la siguiente fórmula: $\text{PPO} = \text{Valorización del Informe de Avance de Hito} * (1 - \% \text{Obs})$
Pago Anual por Obras (PAO)	El PAO será desembolsado de acuerdo al siguiente procedimiento: i) Trimestralmente, y luego de presentado el Informe de Avance de Hito correspondiente, el Concesionario deberá presentar al OSITRAN la solicitud de emisión del Certificado de Avance de Obras (CAO), la cual deberá contener el porcentaje de ejecución del Hito de la Sub Etapa 2 debidamente sustentado. ii) Dentro de los 15 días posteriores, OSITRAN deberá emitir el CAO, de no existir observaciones a la solicitud. En hubieran observaciones, el Concesionario deberá subsanar las mismas. iii) Cada CAO corresponde a cada avance de Hito o Hito materia de Cofinanciamiento definido en el Programa de Obras. La suma de las valorizaciones de los avances de Hito o Hito materia de Cofinanciamiento darán lugar al Fondo de Pagos del PAO. iv) Los CAOs emitidos por el OSITRAN darán derecho de cobro de una proporción de los PAOs, denominada PAO-CAO. Por consiguiente, una vez expedido cada CAO, el Concedente tendrá la obligación irrevocable de pagar al Concesionario. El valor del PAO-CAO se determina bajo el siguiente procedimiento: $\text{PAO-CAO} = \% \text{ de avance del Fondo de Pagos del PAO} * \text{PAO trimestral}$ Donde: - % de avance del Fondo de Pagos del PAO = proporción entre el valor del avance de Hito o Hito de la Sub Etapa 2 y el valor del Fondo de Pagos del PAO, definido en el CAO correspondiente. - PAO trimestral = alícuota trimestral correspondiente al Fondo de Pagos del Pago, de conformidad con el numeral xii próximo. v) El desembolso efectivo por concepto de PAO deberá realizarse el último Día del trimestre correspondiente. vi) Para la determinación del PAO trimestral se utilizarán las siguientes fórmulas: $PAO_{trimestral} = FPAO * \left[\frac{i * (1 + i)^n}{(1 + i)^n - 1} \right]$ Donde: - PAO trimestral = Cuota trimestral del PAO. - FPAO = Fondo de Pagos del PAO, definido en la Propuesta Económica. - i = Tasa de descuento trimestral para efectos del Fondo de Pagos del PAO, la misma que es equivalente a la tasa promedio ponderado anual del Cierre Financiero de la Etapa de Ejecución de Obras más un spread del 2.5%, convertida a su tasa equivalente trimestral n = 60, que es el número de cuotas trimestrales en las que se pagará el PAO

Fuente: Anexo 23 – Apéndice 1 del Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Anexo N° 3

Evolución del PBI Per Cápita y Tasa de Crecimiento Anual 2000 – 2015
(En miles de Soles y porcentaje)

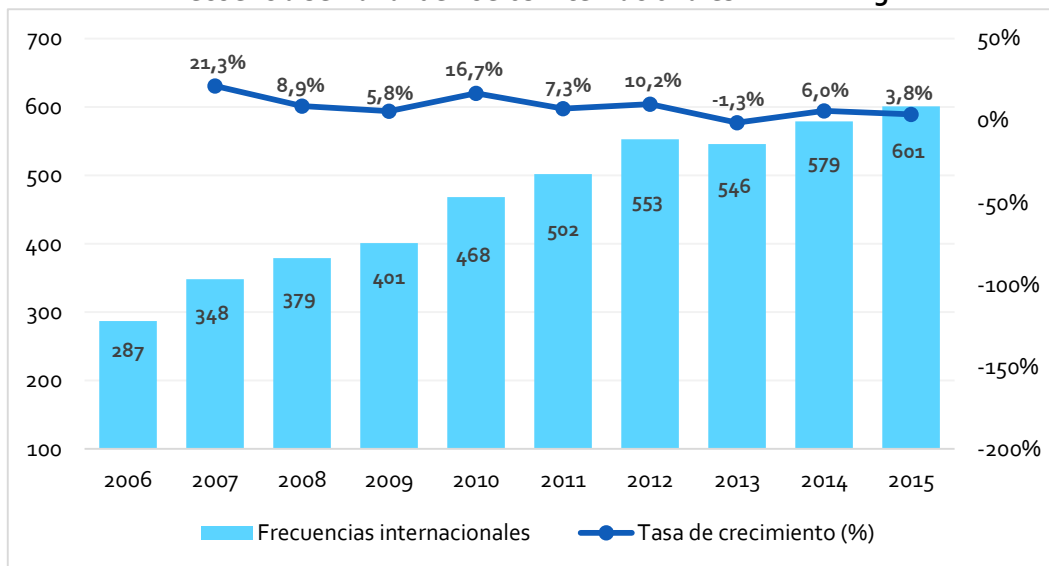


Fuente: INEI – Cuentas Nacionales Anuales

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Anexo N° 4

Gráfico A
Frecuencia semanal de vuelos internacionales 2006 – 2015*

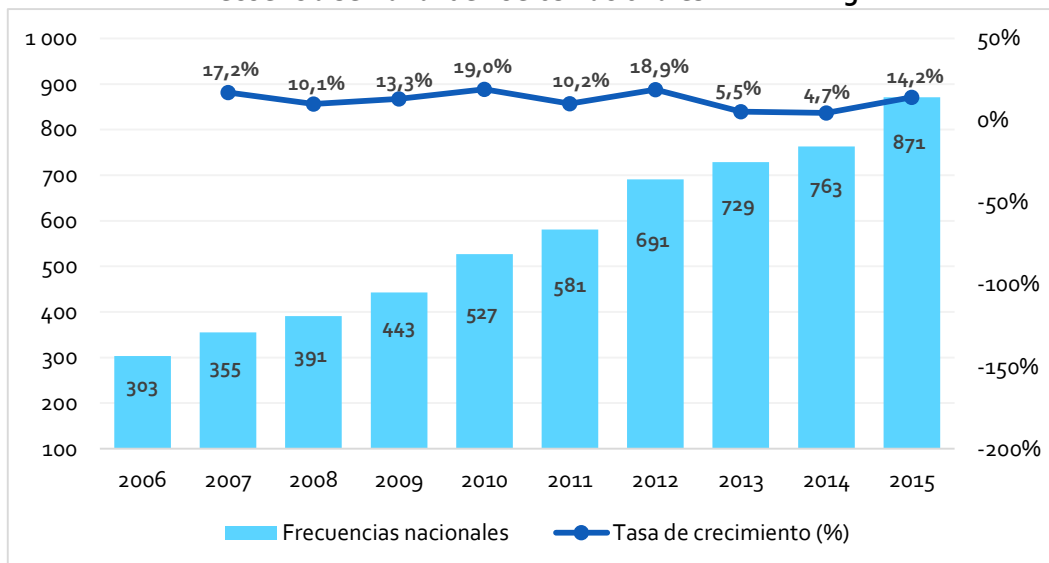


* Cabe precisar que no se dispone de información para el periodo 2002 - 2005

Fuente: LAP, Memoria Anual 2006 – 2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Gráfico B
Frecuencia semanal de vuelos nacionales 2006 – 2015*



* Cabe precisar que no se dispone de información para el periodo 2002 - 2005

Fuente: LAP, Memoria Anual 2006 – 2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Anexo N° 5

Principales inversiones ejecutadas por LAP 2010 – 2016

Año	Principales inversiones
2010	Construcción del nuevo arco TUUA Reubicación de la Oficina de Requisitorias Ampliación del Terminal Sur – recojo de equipajes internacionales Rehabilitación de pavimentos en la Plataforma Central Ampliación de Plataforma Norte - Ex-Faucett / Plataforma en Aviación del Ejército/ Isla A Ingeniería final del re-capeo de pista 15/33
2011	Re-capeo asfáltico de la pista 15/33 en toda su longitud. Re-capeo asfáltico de la calle de rodaje "A" en una longitud de 1 950 m. Migración (de análogo a digital) y ampliación del sistema de CCTV en el terminal. Ingeniería y construcción del cerco perimétrico en la cabecera norte. Habilitación de corredores y puertas de emergencia en la torre central. Diseño para la remodelación de la torre central.
2012	Ampliación de la plataforma Sur Ampliación de plataforma Norte Ingeniería final de la ampliación de las salas de embarque remotas Nacional / Internacional Remodelación de la Torre Central Tercera migración y ampliación del sistema de CCTV Mantenimiento mayor de estructura metálica y cambio de cerramientos del edificio de carga
2013	Construcción del Cerco Perimétrico de las nuevas áreas entregadas a LAP Construcción de salas remotas de embarque de pasajeros Implementación del paisajismo en la isla H Remodelación de la torre central en los pisos 1 y 7 (en curso) y piso 9 Mejoras en el sistema eléctrico Equipos para la playa de estacionamiento Adquisición de 4 buses para pasajeros modelo Cobus 3000.
2014	Ampliación de las zonas TUUA, del control de seguridad de salidas, migraciones y conexiones. Culminación de la construcción del cerco perimétrico en las áreas de terrenos entregados Remodelación del nivel 7 de la Torre Central del AIJCH Construcción de la primera isla de combustible en la zona norte Sectorización de sistemas de rociadores Expansión del hotel Costa del Sol Ampliación y remodelación del área de <i>duty free</i> .
2015	Ampliación de Plataforma Norte Culminación de la construcción del Nuevo Ingreso a Plataforma en Talleres Norte Mantenimiento mayor de escalera de emergencia Mantenimiento y adquisición de camiones contra incendio Nuevo Ingreso a Plataforma en Talleres Norte Habilitación de UPS para Sala de Comunicaciones CP-ER-100 y PP-ER-200 Habilitación de Depósitos de Material Aeronáutico Remodelación de la torre central (pisos 3 y 10) Señalética en el Terminal
2016	Ampliación de la plataforma Norte Mantenimiento de equipos y vehículos de transporte Remodelación de pisos

Fuente: LAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

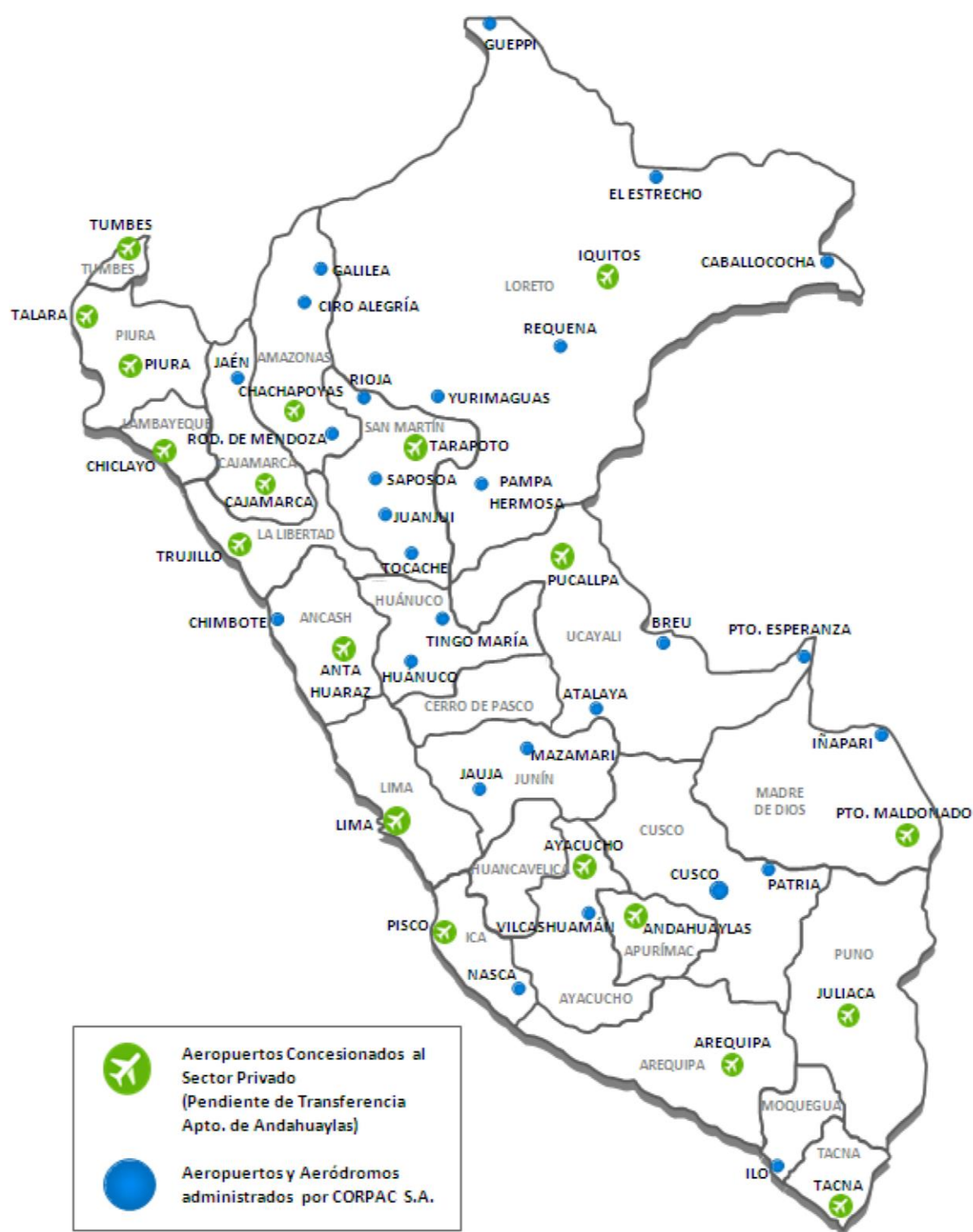
Anexo N° 6
ADP: Mapa de los aeropuertos concesionados



Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – OSITRAN.

Anexo N° 7

Aeropuertos y aeródromos administrados por CORPAC



Anexo N° 8

Principales temas desarrollados en las sesiones del Consejo de Usuarios de Aeropuertos Setiembre 2012- Diciembre 2016

Año	Sesión	Fecha	Temas Tratados
2012	19	23/11/2012	a. Estado situacional de Concesiones: Avance de obras, niveles de servicio, reporte de reclamos Situación de las principales concesiones aeroportuarias. b. Tarifas aeroportuarias / Cargos de acceso.
2013	20	21 /03/2013	6ta Adenda del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez- AIJCH
	21	26/06/2013	a. Participación de usuarios en el proceso de fijación del Factor de Productividad de LAP b. Otros procesos tarifarios y de acceso. c. Consecuencias de Adenda N° 6 del contrato de concesión del AIJCH. d. Escenario de ejecución de obra respecto a la segunda etapa del AIJCH. e. Aeropuerto de Chinchero.
	22	04/12/2013	a. Informe sobre el "Proceso de Subasta para otorgar el acceso para prestar el servicio de rampa en el AIJCH". b. Información sobre Adenda N° 6 al contrato de Concesión del AIJCH.
2014	23	20/06/2014	a. Informe sobre avance de obras e inversión del paquete de aeropuertos regionales. b. Información sobre el Aeropuerto de Chinchero (proyección de obra) c. Informe sobre la ejecución de la Fase III del AIJCH. d. Opinión sobre la propuesta de LATAM para solucionar la congestión del AIJCH. e. Presentación sobre estadísticas de reclamos. f. Presentación de cronograma de procesos tarifarios.
	24	24/11/2014	a. Informe sobre avance de obras e inversión del paquete de aeropuertos regionales. b. Información sobre avance de ejecución del proyecto Aeropuerto de Chinchero. c. Informe sobre la etapa de ejecución de la Fase III del AIJCH. d. Presentación sobre estadísticas de reclamos.
2015	25	28/04/2015	a. Informe sobre el estado situacional de las inversiones en los aeropuertos concesionados: Primer Grupo, Segundo Grupo y AIJCH (incluye información sobre la entrega de terrenos por parte del Concedente). b. Informe sobre el nivel de cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos - RTM (mediciones de tiempo) en el AIJCH. c. Informe sobre "Propuesta de Fijación Tarifaria para el Servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (mangas) en el Aeropuerto Internacional Rodríguez Ballón de Arequipa". d. Presentación acerca del procedimiento de reclamos (Reglamento de Solución de Controversias y Atención de Reclamos de OSITRAN) y de denuncias (RUTAP – Reglamento de Usuarios Aeroportuarios y Portuarios)
	26	23/11/2015	a. Informe sobre el estado situacional de las inversiones en los aeropuertos concesionados: Primer Grupo y Segundo Grupo de Aeropuertos, en el AIJCH (incluye información sobre la entrega de terrenos por parte del Concedente) y el Aeropuerto Internacional de Chinchero. b. Informe sobre el nivel de cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos en el AIJCH y el Primer grupo de Aeropuertos concesionados. c. Informe sobre el resultado de las encuestas realizadas a los usuarios del AIJCH, en el Primer y Segundo grupo de Aeropuertos concesionados 2014.
	27	16/12/2015	a. Presentación del Concesionario LAP, quien informará sobre la ampliación del AIJC, también denominado Fase III.

			b. Presentación de un resumen de las proyecciones de demanda presentadas por LAP. c. Información del Periodo de Vida útil de los pavimentos de la actual Pista del AIJC. d. Información sobre el inicio de operaciones en el aeropuerto de Pisco y sobre las obras de implementación de la torre de control alterna a cargo de CORPAC.
2016	28	21/03/2016	a. Informe sobre el estado situacional de las inversiones en los aeropuertos concesionados: Primer Grupo y Segundo Grupo de Aeropuertos, en el AIJCH y el Aeropuerto Internacional de Chinchero. b. Informe sobre el nivel de cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos en el AIJC.
	29	03/06/2016	a. Información acerca de la situación actual respecto la ampliación del AIJCH. b. Planes Maestros Aeroportuarios. Importancia y recomendaciones.
	30	12/08/2016	Presentación del Proyecto de Plan de Trabajo del Consejo de Usuarios de Aeropuertos.
	31	27/10/2016	a. Avances sobre la Adenda N° 7 en el AIJCH. b. Estado situacional del Aeropuerto de Chincheros. Información sobre el Plan Maestro recientemente aprobado mediante Resolución Directoral N° 387-2016-MTC/12. c. Presentación sobre las condiciones de los Aeropuertos de Jaén, Huánuco y Jauja administrados por CORPAC. d. Información sobre Salones VIP en el AIJCH.
	32	21/11/2016	Avances sobre la Adenda N° 7 en el AIJCH.

Fuente: GAU – OSITRAN



Calle Los Negocios 182, Surquillo

Teléfono: (511) 440 5115

estudioseconomicos@ositran.gob.pe

www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

ELABORACIÓN Y DISEÑO

Jefatura de Estudios
Económicos