



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO.....	5
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA ENTIDAD PRESTADORA.....	7
	II.1. Composición accionaria del Concesionario.....	7
	II.2. Principales características de la Concesión.....	7
	II.3. Principales activos.....	10
	II.4. Área de influencia.....	11
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA.....	12
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS.....	13
	IV.1. Servicios aeroportuarios.....	13
	IV.2. Servicios no aeroportuarios.....	20
V.	REGULACIÓN TARIFARIA.....	22
	V.1. Tarifas reguladas.....	22
	V.2. Cargos de acceso.....	23
VI.	DESEMPEÑO OPERATIVO.....	24
	VI.1. Desempeño comercial.....	24
	VI.2. Calidad al usuario intermedio y final.....	25
	VI.3. Reclamos.....	31
VII.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO.....	31
	VII.1. Inversiones.....	31
	VII.2. Aporte por regulación.....	33
VIII.	INDICADORES COMERCIALES.....	34
IX.	RESULTADOS FINANCIEROS.....	36
	IX.1. Estado de Resultados Integrales.....	36
	IX.2. Estado de Situación Financiera.....	39
	IX.3. Ratios financieros.....	41
X.	CONCLUSIONES.....	42
	ANEXO N°1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO.....	44
	ANEXO N°2 FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	45
	ANEXO N°3 RESUMEN ESTADÍSTICO.....	49



CUADROS

Cuadro N° 1 Obras obligatorias a ser ejecutadas en el Primer Grupo de Aeropuertos	8
Cuadro N° 2 Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia: Adendas suscritas.....	10
Cuadro N° 3 Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia: Descripción de los aeropuertos	11
Cuadro N° 4 Servicios aeroportuarios prestados.....	13
Cuadro N° 5 ADP: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2007 – 2018	14
Cuadro N° 6 Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2018*	16
Cuadro N° 7 Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2018.....	17
Cuadro N° 8 Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2018	18
Cuadro N° 9 Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2018.....	19
Cuadro N° 10 Tráfico de carga nacional, por aeropuerto 2007 – 2018	20
Cuadro N° 11 Tráfico de carga internacional, por aeropuerto 2007 – 2018	20
Cuadro N° 12 Tarifas Máximas en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, 2018.....	22
Cuadro N° 13 Cargos de acceso a la rampa, 2018	23
Cuadro N° 14 Cargos de acceso al abastecimiento y almacenamiento de combustibles.....	24
Cuadro N° 15 Nivel de Servicio IATA “D” en los aeropuertos de Cajamarca, Talara y Tumbes: Resultados de las mediciones realizadas en 2018.....	26
Cuadro N° 16 Nivel de Servicio IATA “C” en los aeropuertos de Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2018.....	27
Cuadro N° 17 Pasajeros y acompañantes: Resultado de satisfacción por servicios/procesos..	29
Cuadro N° 18 Aerolíneas: Resultado de satisfacción por servicios/procesos	30
Cuadro N° 19 Concesionarios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos	30
Cuadro N° 20 Usuarios intermedios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos	31
Cuadro N° 21 Reclamos presentados, 2018.....	31
Cuadro N° 22 Actualización de Planes Maestros de Desarrollo.....	33
Cuadro N° 23 Participación de cada aeropuerto en los ingresos 2018	36
Cuadro N° 24 Estado de Resultados Integrales, 2017-2018	37
Cuadro N° 25 Flujo de ingresos, 2017-2018.....	37
Cuadro N° 26 Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes.....	38
Cuadro N° 27 Costos por prestación de servicios, 2017-2018.....	38
Cuadro N° 28 Gastos administrativos, 2017-2018.....	39
Cuadro N° 29 Estado de Situación Financiera, 2017-2018	40
Cuadro N° 30 Ratios financieros, 2016-2018.....	41



GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.....	15
Gráfico N° 2 Tráfico de pasajeros, 2002 – 2018	18
Gráfico N° 3 Tráfico de carga, 2002 – 2018.....	19
Gráfico N° 4 Evolución de ingresos no regulados, 2006-2018	21
Gráfico N° 5 Composición de los ingresos no aeroportuarios - 2018	21
Gráfico N° 6 Ingresos promedio por pasajero y por WLU*	24
Gráfico N° 7 Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2018.....	32
Gráfico N° 8 Aporte por regulación, 2007-2018	34
Gráfico N° 9 Evolución de los ingresos totales, 2007 – 2018	35
Gráfico N° 10 Composición de los ingresos, 2018.....	35



INFORME DE DESEMPEÑO 2018

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2018 de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, administrada por la empresa Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o ADP).

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

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Aeropuertos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	GBH Investments S.A.: 69,23% Talma Servicios Aeroportuarios S.A.: 30,77%
Tipo de Concesión	Cofinanciamiento bajo modalidad de Ingreso Mínimo Garantizado
Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)
Compromiso de Inversión	USD 207,69 millones (inc. IGV)*
Inversión acumulada al 2018	USD 110,78 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de diciembre de 2006
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

(*) Incluye el monto del Proyecto de Modernización del Aeropuerto de Pisco (USD 54,628 millones), así como el mejoramiento del sistema de pistas y cerco perimétrico de los aeropuertos de Chiclayo y Piura

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el esquema de cofinanciamiento (ver Anexo N° 1), los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, las garantías a favor de cada una de las partes, y el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados. Asimismo, desde el inicio de la concesión se han suscrito ocho (8) adendas al Contrato de Concesión.

En el año 2018, ADP registró una evolución positiva en lo relativo al número de operaciones y pasajeros; mientras que los movimientos de carga se contrajeron. Así, el total de pasajeros del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia fue de 5,68 millones, lo cual representa un incremento de 6,8% con relación al año 2017. Asimismo, en 2018, la mayoría de los aeropuertos de la concesión (con excepción de los aeropuertos de Trujillo, Chiclayo, Cajamarca y Huaraz), registraron un mayor número de pasajeros movilizados en vuelos nacionales que el año anterior. En particular, los aeropuertos de Iquitos, Piura y Tarapoto se mantienen como los aeropuertos que han transportado el mayor flujo de pasajeros, concentrando, en conjunto, el 51,7% del tráfico total. Cabe señalar que los pasajeros de vuelos internacionales se han mantenido con una baja participación en el total de pasajeros atendidos por ADP, representando solo el 0,32%.

La carga movilizada en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante 2018 alcanzó las 16,6 mil toneladas, volumen que significó una disminución del 8,3% en relación al movilizado en 2017. De manera similar a lo observado en el tráfico de pasajeros, la carga correspondió en su totalidad al tránsito nacional. El aeropuerto de Iquitos es el que ha



movilizado el mayor volumen de carga en el 2018, contribuyendo con el 59,5% del volumen total, seguido por los aeropuertos de Pucallpa, Tarapoto y Piura que, en conjunto, representaron 30% del total de carga movilizada en los aeropuertos de ADP.

En 2018, se registraron aproximadamente 153,8 mil de movimientos de aeronaves, cifra superior en 6,3% a la registrada el año anterior. De este total, el aeropuerto de Pisco concentró el 46,1%, atendiendo principalmente a vuelos de instrucción u operaciones militares, mientras que, en vuelos comerciales, los aeropuertos que registraron el mayor movimiento fueron los de Pucallpa, Trujillo, Chiclayo y Tarapoto.

La prestación de los servicios aeroportuarios se encuentra sujeta a regulación tarifaria, por lo que el Concesionario deberá cobrar las Tarifas Máximas establecidas en el Contrato de Concesión, las cuales se reajustan anualmente por la inflación correspondiente. De otro lado, los servicios no aeroportuarios como playa de estacionamiento, publicidad, alquiler de espacios para *retail* y otros, no se encuentran dentro del ámbito regulatorio, por lo que el Concesionario puede establecer libremente sus precios. Los ingresos no regulados presentaron un crecimiento sostenido desde el inicio de las operaciones hasta 2015, durante 2016 se observa una reducción del 3,6% en dichos ingresos, sin embargo, desde el año 2017 se viene recuperando esta cifra, registrando para el año 2018 un crecimiento de 8% respecto al año anterior.

La inversión acumulada al 31 de diciembre de 2018 fue de USD 110,8 millones (incluido IGV), lo que equivale el 53,3% del compromiso de inversión total asumido por el Concesionario para el periodo de 25 años de duración del Contrato. Durante el año 2018, las inversiones ejecutadas por ADP y reconocidas por Ositrán alcanzaron un total de USD 3,7 millones, cifra inferior a los USD 9,2 millones registrados el año anterior. Dichas inversiones estuvieron orientadas a la adquisición de equipamiento aeroportuario, suministro de cobertura del Plan de Contingencia para los Efectos del Fenómeno el Niño en los aeropuertos de Trujillo, Chiclayo y Piura e inversiones en intangibles orientados a mejoras en la infraestructura de los aeropuertos de Talara y Chiclayo.

En cuanto a las transferencias realizadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, estas alcanzaron la suma de S/ 1,47 millones durante 2018, cifra menor en 1,9% a las transferencias de 2017.

Los ingresos percibidos por ADP provienen de la prestación de servicios (aeroportuarios y no aeroportuarios); así como del cofinanciamiento que recibe de parte del Estado Peruano. En el 2018, los ingresos totales obtenidos alcanzaron la suma de S/ 124,8 millones, de los cuales la prestación de servicios representó el 93,1%, mientras que los ingresos por cofinanciamiento devengados solo representaron el 6,9% de los ingresos totales. Cabe indicar que, en el 2018, tanto los ingresos aeroportuarios, como los no aeroportuarios se incrementaron 7,1% y 190% en relación con 2017, respectivamente. En tanto, los ingresos por cofinanciamiento sumaron alrededor de S/. 8,6 millones, monto 5,9% superior al registrado en 2017.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA ENTIDAD PRESTADORA

II.1. Composición accionaria del Concesionario

1. El 18 de agosto de 2006, el Consorcio conformado por las empresas Swissport GBH Perú S.A. y GBH Investments S.A. (accionistas de la Compañía), se adjudicó la buena pro del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.
2. El 11 de diciembre de 2006, el MTC, en representación del Estado Peruano, y ADP celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. Al cierre de 2018, la empresa concesionaria es una sociedad anónima constituida en el Perú y actualmente es subsidiaria directa de GBH *Investments* S.A., empresa domiciliada en el Perú, y tiene como inversionista estratégico a Talma Servicios Aeroportuarios S.A., ambas con las siguientes participaciones representativas en el capital social:

•	GBH <i>Investments</i> S.A.	69,23%
•	Talma Servicios Aeroportuarios S.A.	30,77%

II.2. Principales características de la Concesión

4. El 11 de diciembre de 2006, el MTC y la empresa concesionaria ADP 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
5. El periodo de vigencia de la Concesión es de 25 años. Dicho plazo podrá ser prorrogado automáticamente por un periodo de 5 años adicionales, a solicitud del Concesionario siempre y cuando éste no haya incurrido en faltas graves. Asimismo, el Contrato de Concesión prevé que luego de la prórroga automática, el Concesionario podrá solicitar prórrogas adicionales, las cuales serán evaluadas y, de ser el caso, aprobadas por el Concedente, previa opinión favorable de Ositrán.
6. Cabe mencionar que, los aeropuertos fueron agrupados con el fin de que las concesiones sean técnica y financieramente atractivas, pues los 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.

Esquema de cofinanciamiento

7. La modalidad bajo la cual se otorgó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es cofinanciamiento del Estado¹, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado². Mediante este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario, por los siguientes conceptos: Pago por Obras (PAO), Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)³ y un monto adicional como Incentivo a la Generación

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

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

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



de Ingresos regulados (IGI), siendo estos dos últimos componentes variables en el tiempo. El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente Informe.

8. En caso el PAMO sea mayor a los ingresos regulados, el Concedente procederá al pago de la diferencia del PAMO y los ingresos regulados; mientras que si el concepto del PAMO resulta 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 del Contrato de Concesión, el pago del cofinanciamiento tendrá como principal fuente de recursos la retribución que recibe el Estado Peruano por la concesión del AIJCH.
9. Cabe señalar que, el pago del cofinanciamiento se ejecutará trimestralmente. Para ello, al final de cada trimestre el Concesionario debe entregar al Ositrán 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). Ositrán 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.

Compromisos de inversión y mantenimiento

10. Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 207,7 millones. Este 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.

Cuadro N° 1	
Obras obligatorias a ser ejecutadas en el Primer Grupo de Aeropuertos	
Periodo inicial (3 primeros años)	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>c) Ampliación de las terminales acorde con los resultados de los estudios.</p> <p>d) Equipamiento del periodo inicial.</p>
Periodo Remanente (A partir del año 4)	<p>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.</p> <p>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.</p>

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

11. Durante el Periodo Inicial se ejecutaron las obras de rápido impacto y equipamiento mínimo, obras de seguridad y actividades de mantenimiento periódico, que se encuentran detalladas en el Anexo 25 del Contrato de Concesión.
12. Por su parte, las obras del periodo remanente son aquellas que se derivan de la ejecución del Plan Maestro de Desarrollo, del Plan de Equipamiento y del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento. 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 las obras constituyan proyectos de inversión pública, se deberá obtener la viabilidad



correspondiente conforme al SNIP (ahora Sistema de Inversiones INVIERTE.PE⁴), debiendo presentar los estudios de pre inversión requeridos.

13. Conforme a lo establecido en el contrato de concesión del Primer 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.

Esquema de regulación tarifaria

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

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

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 .

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 .

15. El Ositrán 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 demanda⁵.

Modificaciones contractuales

16. A la fecha, se han suscrito ocho (8) adendas al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos. Las cuatro primeras se suscribieron en 2008, la quinta en 2009, la sexta en 2010, la séptima en 2011 y la octava en 2015 (ver cuadro N° 2).

⁴ 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 (INVIERTE.PE), 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 2017.

⁵ 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.



17. Cabe señalar que las Adendas 1, 2 y 4 corresponden a la entrega al Concesionario de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, respectivamente; mientras que, mediante la última se modificaron los requisitos previstos para la contratación del personal clave de la Concesión a fin de garantizar la oferta de personal y su adecuada capacitación.

Cuadro N° 2 Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia: Adendas suscritas		
N°	Fecha	Principales modificaciones
1	5/02/2008	(1) Se establece la entrega en operación del Aeropuerto de Pisco al Concesionario a efectos de que realice la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en el Contrato de Concesión.
		(2) Ante la exclusión de las pistas de aterrizaje y las calles de rodaje, debido al Acuerdo del Consejo de Seguridad Nacional del Estado, se estableció la figura jurídica de Derecho de Uso, la cual permitirá a ADP la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en el Contrato de Concesión, así como cobrar las tarifas correspondientes por los servicios detallados en el Contrato.
2	6/03/2008	(1) Se establece la entrega en operación del Aeropuerto de Chiclayo al Concesionario a efectos de que realice la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en el Contrato de Concesión.
		(2) Modificación referida a la inscripción de los nuevos Bienes de la Concesión, producto de las obras, en el Registro de la propiedad Inmueble respectivo, con el fin de permitir un mejor control sobre las obras ejecutadas inscritas, toda vez que el régimen de bienes se regula por el Contrato de Concesión.
3	17/09/2008	(1) Modificación de la definición de "Acreedores Permitidos" con el fin de viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en el Contrato de Concesión mediante el uso de un Patrimonio Fideicometido.
		(2) Modificación de la definición de "Pago por Obras (PAO)" con el fin de permitir que el Pago por Obras pueda ser efectuado tanto en Nuevos Soles como Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera, mitigando así el riesgo cambiario.
		(3) Establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones nacionales e internacionales, de salvamento o aquellos vuelos que retornen por malas condiciones meteorológicas.
4	24/11/2008	(1) Entrega en operación del Aeropuerto CAP FAP Guillermo Concha Ibérico de Piura para su construcción, mejora, mantenimiento y explotación bajo los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión.
5	23/12/2009	(1) Incluir la definición de "Obras adicionales", así como su procedimiento de aprobación y pago respectivo.
		(2) Modificación del numeral referido a la tramitación de los Planes Maestros, con el fin de agilizar el trámite correspondiente para su aprobación.
		(3) Precisar que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro.
		(4) Definir la modalidad de pago de los "Estudios técnicos previos".
6	20/12/2010	(1) Incorporar mecanismos para la emisión y pago de los CAO y CRPAO
		(2) Definir el procedimiento para evaluar el avance de obras: Se establece un procedimiento que permita hacer efectivo el mecanismo de los CAO y su certificación a través de los CRPAO.
7	31/03/2011	(1) Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica definidos como Controversias No Técnicas.
8	12/06/2015	(1) Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 24)

Fuente: Adendas suscritas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

II.3. Principales activos

18. En diciembre de 2006, a la firma del contrato, se entregaron al Concesionario 9 aeropuertos; y, los tres aeropuertos restantes, conocidos como aeropuertos adicionales, fueron entregados en el año 2008 conforme al plazo establecido en el Contrato de Concesión, lo que ameritó la suscripción de tres adendas. El cuadro que se muestra a continuación contiene el detalle de los aeropuertos concesionados con su respectiva ubicación y fecha de entrega.



Cuadro N° 3
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia: Descripción de los aeropuertos

	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 Victor 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 Elias Olivera	Pisco	Ica	06/03/2008
12	CAP. FAP José Quiñones G.	Chiclayo	Lambayeque	24/11/2008

Fuente: Contratos de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

II.4. Área de influencia

19. El Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia está conformado por 12 aeropuertos, de los cuales 11 están ubicados en las provincias norte y centro del Perú y el aeropuerto de Pisco que está ubicado al sur de la ciudad de Lima (ver Ilustración N° 1). De este modo, la infraestructura aeroportuaria a cargo de ADP conecta a dichas ciudades con Lima, que es la puerta de ingreso y salida al Perú por vía aérea.

Ilustración N° 1
Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP)



20. Cabe indicar que, por su ubicación estratégica, ADP viene impulsando que el Aeropuerto de Chiclayo se convierta en el *hub* comercial del norte, para lo cual se encuentra promoviendo el desarrollo de rutas internacionales directas. Así, se ha estimado que con ello se podrá dar conectividad internacional hasta a 6,4 millones de personas ubicadas a un radio de 200 km de dicho aeropuerto, que actualmente tienen que pasar por Lima para sus traslados internacionales.

Ilustración N° 2
Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP)

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

21. Los servicios brindados por el Concesionario están relacionados a aquellas actividades provenientes de la explotación de la infraestructura aeroportuaria. Cabe señalar que los servicios de aeronavegación no se encuentran incluidos dentro del grupo de actividades a ser prestadas por parte del Concesionario, siendo estos provistos exclusivamente por CORPAC. Los servicios brindados por el Concesionario pueden clasificarse en servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
22. Los servicios aeroportuarios son aquellos que se prestan habitualmente para el transporte de pasajeros y la carga/descarga de aeronaves. En su mayoría, estos se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso debido a que son actividades o unidades de negocios derivados de la explotación de la infraestructura aeroportuaria cuya prestación no se realiza en condiciones de competencia (efectiva o potencial). El siguiente cuadro muestra los servicios aeroportuarios que se prestan en el Primer Grupo de Aeropuertos, así como el tipo de regulación.



Cuadro N° 4
Servicios aeroportuarios prestados en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

SERVICIO	TIPO DE REGULACIÓN
Utilización del Terminal Aeroportuario	Regulación tarifaria
Aterrizaje / Despegue	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	Regulación tarifaria
Puentes de embarque (mangas) ^{1/}	Regulación tarifaria
Atención a la carga	Regulación tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves ^{2/}	Regulación por acceso
Servicio de rampa	Regulación por acceso
Alquiler de oficinas operativas, comerciales y <i>counters</i>	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves ^{3/}	Regulación por acceso

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

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

3/ Iquitos y Trujillo.

Fuente: Contratos de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

23. Los servicios no aeroportuarios son aquellos servicios adicionales que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria y que no se encuentran bajo el ámbito regulatorio. Las tarifas cobradas por la prestación de estos servicios son fijadas libremente por la empresa Concesionaria. Entre los servicios no aeroportuarios prestados en la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales se encuentran, entre otros:

- Arrendamiento de oficinas y counters
- Uso de la playa de estacionamiento de vehículos
- Alquiler de locales
- Servicios comerciales
- Publicidad

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Servicios aeroportuarios

i. Principales clientes

24. Como parte de lo establecido en el Contrato de concesión, el Concesionario se encarga de mantener la operatividad aeroportuaria, así como de prestar los servicios aeroportuarios a los usuarios, quienes están representados por los pasajeros y sus acompañantes (al momento de usar las instalaciones del aeropuerto), las aerolíneas (de vuelos comerciales y de carga) y los operadores aeroportuarios.

25. En el caso de los servicios aeroportuarios corresponde al Concesionario brindar a las aerolíneas facilidades y servicios con altos estándares para que puedan desarrollar sus operaciones. Los operadores aéreos o aerolíneas que registran mayor participación en la red de aeropuertos que componen el Primer Grupo de Aeropuertos de provincia durante el 2018 son los siguientes: Lan Peru, Peruvian Airlines, Aerodiana, LCPeru, StarPeru, Viva Airlines y Avianca.



ii. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

26. El Primer Grupo de Aeropuertos Regionales cuenta con una red de 12 terminales aéreas ubicados principalmente en el norte y oriente. 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 año⁶.
27. Como se observa en el cuadro N° 5, 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 2018, seis (6) aeropuertos se ubican en el Grupo I.

Cuadro N° 5 ADP: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2007 – 2018				
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
2017	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa	Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2018	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa	Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

28. Finalmente, cabe mencionar que 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 2018, a través de los aeropuertos de la

⁶ 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.

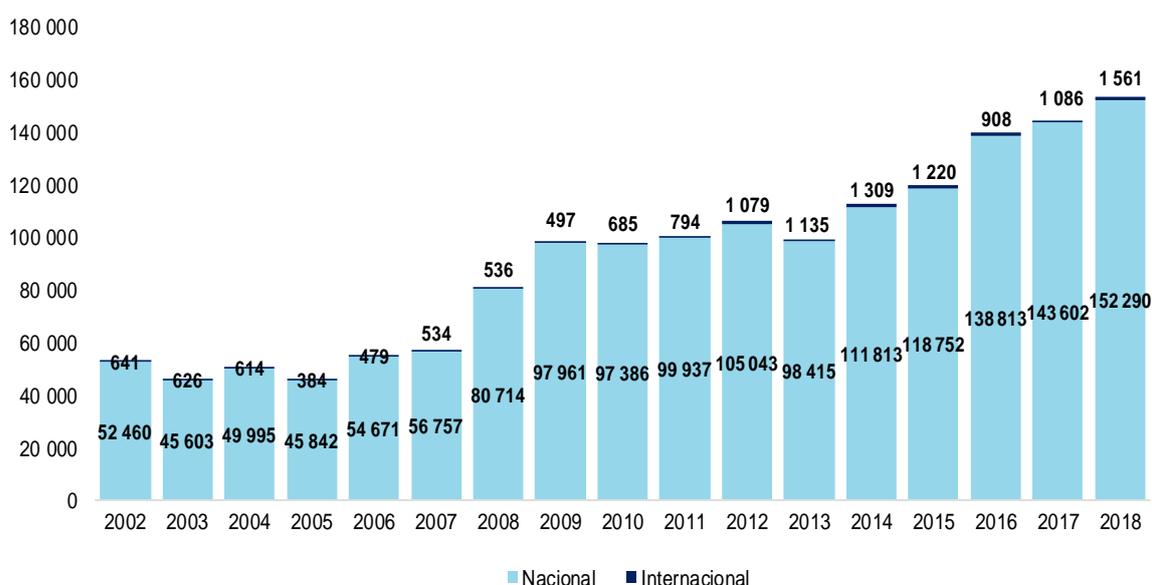


concesión se movilizó el 22,1%, 32,7% y 38,7% del total de pasajeros, carga y operaciones de vuelos nacionales de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. En cuanto a los vuelos internacionales, ADP mantiene una participación poco significativa en relación con el total de operaciones, pasajeros y carga que se registraron en la red aeroportuaria nacional en dicho año.

Tráfico de aeronaves

29. 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 2018, siendo las operaciones internacionales poco significativas y esporádicas.
30. Como se observa en el gráfico N° 1, 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 1%. En el periodo posterior (2007 – 2018) se registró un importante crecimiento promedio anual de 9,4%, explicado principalmente por el importante crecimiento registrado en los periodos 2007-2009 (+31,1%) y 2013-2016 (+12%).

Gráfico N° 1
Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia



* 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 del Ositrán

31. 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 132% (es decir, en 15 185 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 2018, solo el 10% de las operaciones del aeropuerto de Pisco corresponde a vuelos comerciales; mientras que las operaciones de instrucción representaron el 60,4% y las operaciones militares el 29,6%.



32. Durante 2018, el tráfico total de aeronaves alcanzó un nivel de 153,9 mil movimientos, lo que representó un incremento de 6,3% en relación al año anterior, siendo que el tráfico en vuelos nacionales se incrementó 6,1%; mientras que el aumento en vuelos internacionales registró una tasa de crecimiento de 44%. Este significativo incremento en el número de vuelos internacionales, que pasaron de 1 086 a 1 561 operaciones, se dio principalmente en el aeropuerto de Pisco, donde se incrementaron el número de vuelos internacionales de 94 a 362 entre el 2017 y 2018, explicado parcialmente por la entrada de la aerolínea Estelar Latinoamérica con 76 movimientos y AAV S.A.C con 44 movimientos.
33. Analizando la evolución de las operaciones nacionales por aeropuerto, se aprecia que el de Pisco es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo representado el 46,1% de las operaciones en 2018, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (11,3%), Trujillo (8,6%), Chiclayo (7,5%), Tarapoto (7,4%), Iquitos (7,1%) y Piura (6,6).
34. Todos los aeropuertos (con excepción de los aeropuertos de Huaraz y Cajamarca) han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2007 y 2018, en tasas promedio anual que varían entre -10,4% y 36,1% (ver siguiente cuadro).

Cuadro N° 6													
Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2018*													
(En número de operaciones)													
Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var. % promedio anual
Pisco	11 242	26 428	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	54 000	60 491	70 504	18,2%
Pucallpa	10 112	11 860	10 972	13 973	15 333	15 910	17 848	14 561	16 336	20 270	17 068	17 269	5,0%
Trujillo	5 507	6 396	6 307	7 365	8 405	7 420	7 836	8 253	11 833	12 703	12 369	13 070	8,2%
Chiclayo	4 585	4 542	7 930	5 815	6 268	6 211	6 231	6 194	9 207	7 537	13 970	11 359	8,6%
Tarapoto	4 337	5 816	5 612	6 524	7 681	7 402	8 447	9 949	9 361	11 826	11 758	11 224	9,0%
Iquitos	8 027	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	12 085	9 334	10 774	2,7%
Piura	6 194	7 197	3 460	5 525	7 376	7 092	7 677	8 326	10 489	11 198	9 785	10 025	4,5%
Cajamarca	3 378	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 467	3 368	3 805	3 318	3 032	-1,0%
Tumbes	1 224	878	900	1 046	1 460	1 174	1 218	1 373	1 572	1 723	1 567	1 614	2,5%
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 536	2 090	1 508	36,1%
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1 043	1 486	1 300	1 483	7,5%
Huaraz	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	644	552	428	-10,4%
Nacional	56 757	80 714	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 813	118 752	138 813	143 602	152 290	9,4%

* 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 del Ositrán

35. En relación a las operaciones internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo, siendo los principales aeropuertos Chiclayo, Pisco, Tumbes, Trujillo, Iquitos y Piura, los cuales explicaron el 23,9%, 23,2%, 16,1%, 13,1%, 11,9% y 9,7% del total de tráfico internacional de aeronaves en 2018, respectivamente; mientras que en los aeropuertos de Cajamarca y Chachapoyas no se registraron movimientos internacionales. Entre 2007 y 2018, el tráfico de aeronaves en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en los aeropuertos de Tumbes, Chiclayo, Trujillo y Piura. En 2018, se observa un incremento del 43,7% en el número total de operaciones internacionales, registrándose 1561 operaciones, lo que se explica por el incremento del número de vuelos en las ciudades de Pisco (268), Chiclayo (66), Iquitos (47), Tumbes (43) y Trujillo (39).



Cuadro N° 7
Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2018
(En número de operaciones)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var. % promedio anual
Chiclayo	55	116	76	67	104	140	88	125	137	187	307	373	19,0%
Pisco	118	33	24	10	60	83	48	44	108	92	94	362	10,7%
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252	27,8%
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	152	166	205	9,8%
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185	3,0%
Piura	42	44	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152	12,4%
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12	-15,6%
Tarapoto	2	5	0	0	0	1	2	4	10	0	13	10	15,8%
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8	-3,6%
Huaraz	2	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,0%
Cajamarca	0	0	4	10	6	0	0	4	2	0	2	0	-
Chachapoyas	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	-
Internacional	534	536	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	908	1 086	1 561	6,1%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

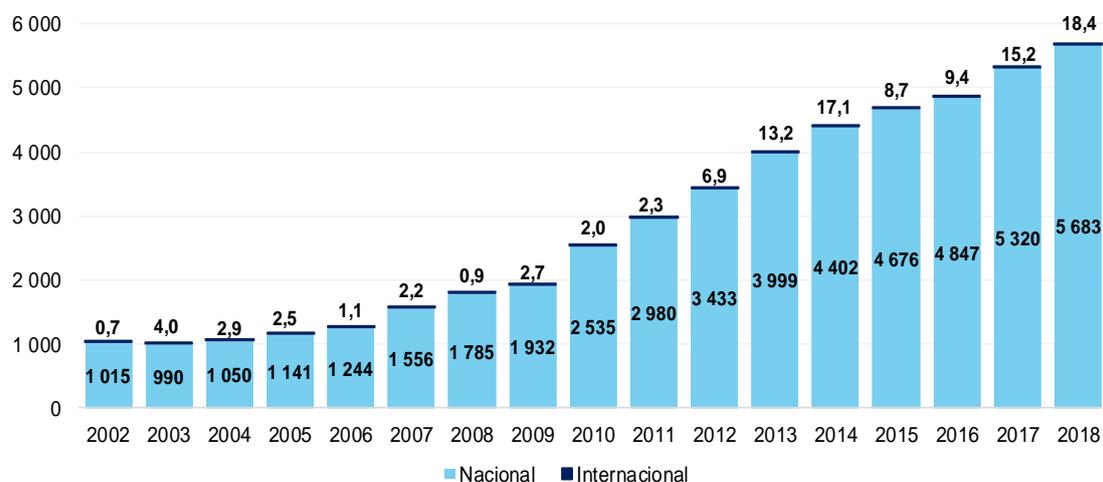
Tráfico de pasajeros

36. Entre 2002 y 2018, 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.
37. 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 (entre 2007 y 2018) se registró un crecimiento promedio anual de 15,1%. 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 incremento 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 oriente⁷, así como de la frecuencia de vuelos principalmente hacia la capital.
38. Durante 2018, el tráfico total de pasajeros alcanzó un nivel de 5 701 mil pasajeros, lo que representó un incremento de 6,9% en relación al año anterior, apreciándose que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales se incrementó 6,8%; mientras que el tráfico de pasajeros internacionales aumentó 21,4%.

⁷ 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° 2
Tráfico de pasajeros, 2002 – 2018
(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 del Ositrán

39. El aeropuerto de Iquitos permaneció como el más importante del Primer Grupo de Aeropuertos, habiendo captado el 19,6% del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales en 2018, seguido por los aeropuertos de Piura (17,4%), Tarapoto (14,8%) y Pucallpa (12,2%). Como se observa en el cuadro N° 8, todos los aeropuertos, a excepción del aeropuerto de Huaraz, han registrado un crecimiento del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales entre 2007 y 2018, siendo los aeropuertos de Chachapoyas, Pisco y Talara los que registraron el mayor dinamismo. En el último año, se observa una nueva contracción en el número de pasajeros nacionales en los aeropuertos de Huaraz (-21,7%).

Cuadro N° 8
Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2018
(En miles de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var. % promedio anual
Iquitos	492	549	529	676	676	769	897	1 020	1 064	955	999	1 115	7,7%
Piura	194	230	291	402	546	642	733	764	841	863	906	990	16,0%
Tarapoto	181	215	217	270	374	437	548	668	654	681	794	841	15,0%
Trujillo	167	202	223	293	350	405	443	491	504	585	635	620	12,7%
Pucallpa	209	241	240	307	314	365	448	470	503	515	611	690	11,5%
Chiclayo	150	175	204	277	318	373	426	450	468	526	567	556	12,7%
Cajamarca	76	97	127	177	201	227	252	258	275	326	359	357	15,1%
Tumbes	63	59	80	96	133	122	153	181	189	184	197	215	11,8%
Talara	10	5	3	0	13	12	0	17	107	146	172	196	31,2%
Pisco	2	2	8	24	47	69	86	70	56	47	53	70	40,2%
Chachapoyas	0	2	1	3	2	0	0	1	0	9	20	27	46,6%
Huaraz	10	8	9	9	7	12	11	12	15	10	8	6	-4,0%
Nacional	1 554	1 785	1 932	2 535	2 981	3 433	3 998	4 401	4 676	4 846	5 320	5 683	12,5%

Fuente: ADP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

40. En relación a los pasajeros en vuelos internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo (ver cuadro N° 9). Sin embargo, como se aprecia en el siguiente cuadro, entre 2007 y 2018, el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en los principales aeropuertos.



Cuadro N° 9
Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2018
(En número de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var. % promedio anual
Chiclayo	118	54	874	224	388	2 218	89	61	203	7 788	13 542	15 655	55,9%
Trujillo	176	21	207	233	248	132	1 769	774	243	480	601	256	3,5%
Piura	50	25	63	252	228	381	448	450	475	286	382	539	24,1%
Pisco	16	6	5	0	80	88	135	746	237	147	343	785	42,5%
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171	141	231	10,4%
Iquitos	1 438	418	744	561	847	3 632	8 499	14 770	7 214	436	93	921	-4,0%
Cajamarca	0	0	31	37	11	0	0	41	12	0	26	0	-
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	10	-25,8%
Tarapoto	5	254	0	0	0	0	0	7	19	0	21	10	6,5%
Talara	30	16	0	32	96	93	23	34	31	3	11	22	-2,8%
Huaraz	8	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	-17,2%
Chachapoyas	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Internacional	2 206	902	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 373	15 182	18 430	21,3%

Fuente: ADP

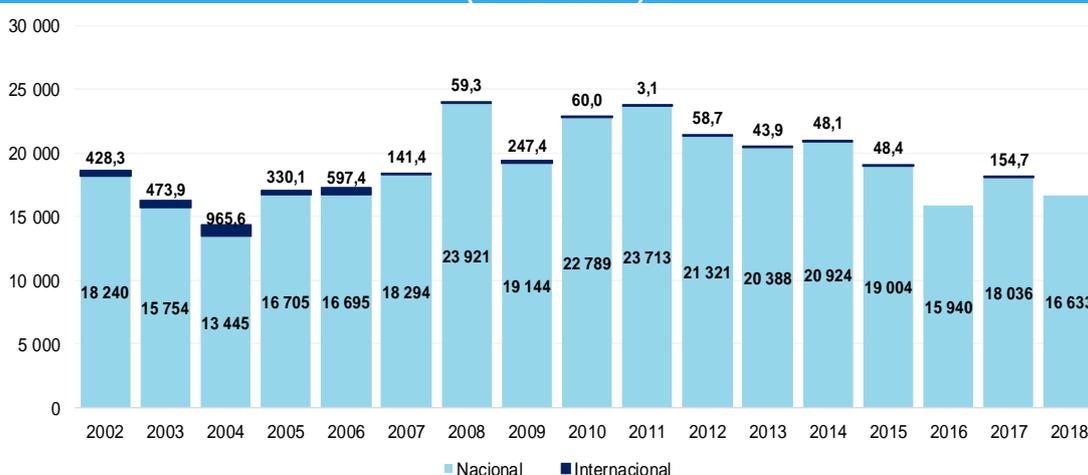
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

41. En particular, durante 2018, se registró una alta tasa de crecimiento en el tráfico de pasajeros internacionales en el aeropuerto de Chiclayo (15,6%), el cual captó el 84,9% del tráfico total de pasajeros internacionales dicho año, lo cual se explica porque Copa Airlines empezó a realizar vuelos internacionales desde Chiclayo a Panamá a partir de junio de 2016, siendo que, en 2018, los pasajeros de esos vuelos han representado el 99,0% del total de tráfico internacional desde Chiclayo.

Tráfico de carga

42. 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 1,9%; mientras que entre 2007 y 2018, el tráfico de carga se redujo a una tasa anual de 0,9%. Cabe notar que, cerca del 100,0% del total de la carga movilizada entre 2002 y 2018, corresponde a carga nacional, siendo el volumen de la carga internacional poco significativo.

Gráfico N° 3
Tráfico de carga 2002 – 2018
(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 del Ositrán



43. Durante 2018, se han movilizado 16,6 mil toneladas de carga nacional, apreciándose que la misma registró una disminución con respecto al año 2017 en donde se reportaron 18 toneladas de carga, un 7,8% menos.
44. 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 59,5% del tráfico en 2018, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (10,9%), Tarapoto (10,9%) y Piura (8,2%). Como se observa en el siguiente cuadro, los aeropuertos que registraron un mayor dinamismo del movimiento de carga nacional fueron los de Tumbes y Trujillo, al registrar un crecimiento promedio anual de 5,5% y 3,8%, respectivamente entre el 2007 y 2018. Durante 2018, todos los aeropuertos regionales, excepto Iquitos y Trujillo, experimentaron una caída en el movimiento de carga nacional.

Cuadro N° 10													
Tráfico de carga nacional, por aeropuerto 2007 – 2018													
(En toneladas)													
Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var. % promedio anual
Iquitos	10 454	15 959	12 110	15 118	14 135	11 940	12 307	12 752	11 518	9 316	9 182	9 901	-0,5%
Piura	3 342	3 246	2 693	2 907	4 435	4 027	2 696	2 723	2 291	1 931	2 245	1 820	-5,4%
Tarapoto	968	1 268	1 107	1 165	1 253	1 385	1 562	1 576	1 429	1 449	1 831	1 357	3,1%
Trujillo	1 209	1 673	1 641	1 722	1 856	1 896	1 869	1 964	1 754	1 452	1 712	1 816	3,8%
Pucallpa	528	474	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417	-2,1%
Chiclayo	572	578	485	601	693	656	646	717	737	664	880	583	0,2%
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	510	495	461	791	465	1,7%
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273	5,5%
Talara	5	13	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	-100,0%
Pisco	42	0	8	1	3	1	0	0	0	0	5	0	-100,0%
Chachapoyas	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	0	-48,4%
Huaraz	604	3	0	0	0	55	0	0	0	0	0	0	-100,0%
Nacional	18 294	23 921	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	16 633	-0,9%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

45. 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 2018, apreciándose que el aeropuerto de Iquitos explicó el 79,7% del total de carga internacional, siendo el único aeropuerto que registró movimientos de manera sostenida a lo largo de dicho periodo (ver siguiente cuadro). En el 2018 no se registraron movimientos de carga en ningún aeropuerto de la concesión.

Cuadro N° 11													
Tráfico de carga internacional, por aeropuerto 2007 – 2018													
(En toneladas)													
Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Var. % promedio anual
Iquitos	75	56	231	37	3	25	44	47	48	0	124	0	-
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	0	0	0	-
Chiclayo	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	3	0	-
Piura	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	-
Trujillo	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Pisco	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IV.2. Servicios no aeroportuarios

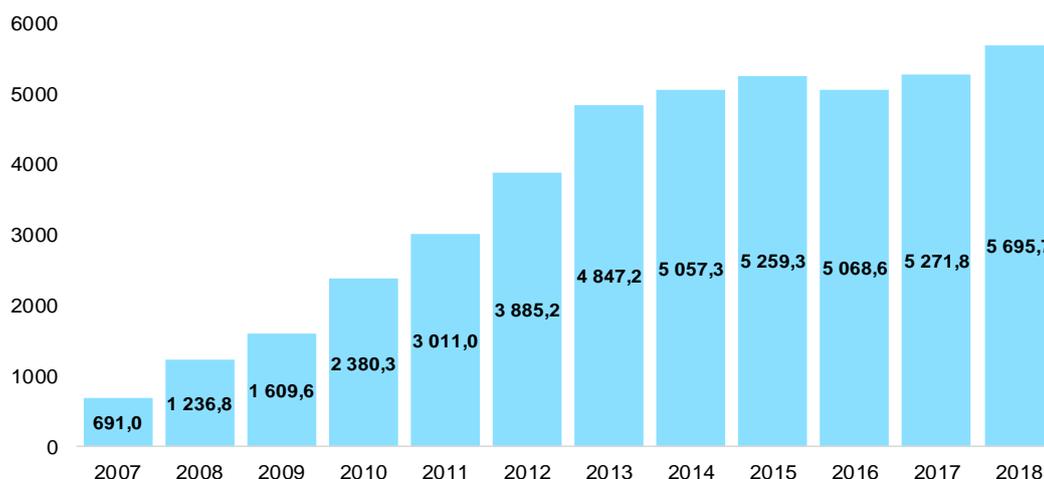
46. Como se señaló anteriormente, ADP ofrece en sus instalaciones una serie de servicios adicionales que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria, tales



como, playa de estacionamiento de vehículos, alquileres de oficinas y counters, locales comerciales (*retail*), publicidad, entre otros.

47. Como se aprecia en el siguiente gráfico, la demanda por estos servicios se ha incrementado, lo cual se puede apreciar en la evolución creciente de los ingresos por servicios no regulados registrada desde el inicio de la Concesión. En ese sentido, durante 2018, se observa un incremento de los ingresos por los servicios no regulados en relación con el año anterior (8,0%).

Gráfico N° 4
Evolución de ingresos por servicios no regulados, 2006-2018
(En miles de USD sin incluir IGV)

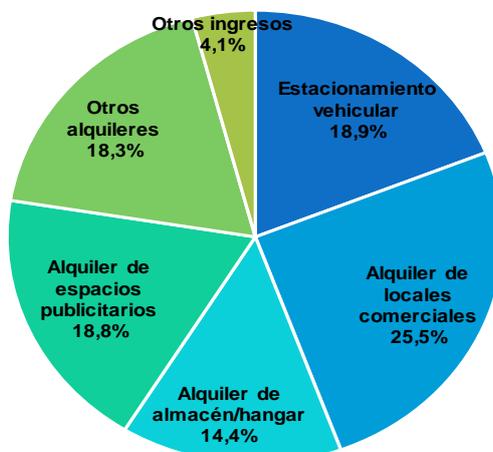


Fuente: ADP. Formato de ingresos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

48. Cabe mencionar que, durante el 2018, alrededor del 80% del total de ingresos por servicios no aeroportuarios provino del alquiler de locales comerciales (25,5%), playa de estacionamiento (18,9%) y alquiler de espacios publicitarios (18,8%) y otros alquileres (18,3%).

Gráfico N° 5
Composición de los ingresos no aeroportuarios - 2018
(En miles de USD sin incluir IGV)



Fuente: ADP

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



V. REGULACIÓN TARIFARIA

49. 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 el Ositrán.
50. 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, el Ositrán 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 la demanda.

V.1. Tarifas reguladas

51. 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 atención en horas extras. Tal como se establece en dicho anexo, las tarifas serán aplicadas en función del Grupo donde se encuentre ubicado cada Aeropuerto, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado en el último año. En el Cuadro N° 12 se muestra el detalle de las tarifas máximas correspondientes al año 2018.

Cuadro N° 12 Tarifas Máximas en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, 2018 (En USD, no inc. IGV)							
Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados				3 aeropuertos restantes	
		Iquitos, Tarapoto, Pucallpa y Trujillo	Cajamarca	Tumbes y Talara	Chachapoyas y Huaraz	Chiclayo y Piura	Pisco
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA)							
TUUA Nacional	Pasajero Embarcado	4,7	3,9	3,8	3,8	4,6	3,7
TUUA Internacional	Pasajero Embarcado	13,2	13,2	13,2	13,2	12,7	12,7
2. Aterrizaje y Despegue Internacional Diurno ¹							
Hasta 10 TM	Operación	21,0	15,8	10,5	5,3	20,3	5,1
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	3,9	3,3	2,8	2,2	3,8	2,2
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM	4,7	4,1	3,4	2,6	4,6	2,5
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM	5,0	4,3	3,6	2,9	4,8	2,7
Más de 106 TM	Por TM	5,1	4,4	3,6	2,9	4,9	2,8
3. Aterrizaje y Despegue Nacional Diurno ¹							
Hasta 10 TM	Operación	10,5	7,9	5,3	2,6	10,1	2,5
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM	2,3	1,3	1,1	0,9	2,2	0,8
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM	2,8	1,3	1,2	0,9	2,7	0,9
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM	3,0	1,4	1,2	1,0	2,8	0,9
Más de 106 TM	Por TM	3,0	1,4	1,3	1,0	2,9	1,0
4. Estacionamiento Internacional ²							
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,5	0,4	0,3	0,1	0,5	0,1
Más de 10 hasta 35 TM	TM/hora o fracción	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Más de 35 hasta 70 TM	TM/hora o fracción	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Más de 70 hasta 105 TM	TM/hora o fracción	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Más de 106 TM	TM/hora o fracción	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
5. Estacionamiento Nacional ²							
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,3	0,2	0,1	0,1	0,3	0,1
Más de 10 hasta 35 TM	TM/hora o fracción	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Más de 35 hasta 70 TM	TM/hora o fracción	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Más de 70 hasta 105 TM	TM/hora o fracción	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Más de 106 TM	TM/hora o fracción	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
6. Otros servicios							
Uso de instalaciones de carga aérea	Kilogramo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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 del Ositrán



52. Tal como se puede apreciar, las tarifas correspondientes a los aeropuertos que registran la mayor cantidad de tráfico de pasajeros (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa y Chiclayo) se ubican en niveles mayores que las registradas en los aeropuertos con el menor tráfico (Cajamarca, Tumbes, Talara, Chachapoyas, Huaraz y Pisco).
53. Cabe destacar que, durante 2018, las tarifas de la TUUA Nacional se incrementaron entre 1,5% y 3,6% según el grupo de aeropuertos; mientras que la TUUA Internacional se incrementó 2,7% en todos los aeropuertos. Por su parte, la tarifa de aterrizaje y despegue nacional diurno (hasta 10 TM) se incrementó entre 1% y 2% según el grupo de aeropuertos; mientras que la tarifa de estacionamiento nacional (hasta 10 TM) fue la que registró los mayores incrementos, de entre 15% y 66%.

V.2. Cargos de acceso

54. 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)⁸ 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, Ositrán podrá determinar un cargo y demás condiciones de acceso.
55. A continuación, se muestran los cargos de acceso vigentes para el acceso a rampa durante 2018. Como se aprecia, los cargos de acceso en los aeropuertos que registran la mayor cantidad de tráfico de pasajeros (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa y Chiclayo), se ubican en niveles superiores que los cargos aplicados para el resto de aeropuertos.

Cuadro N° 13 Cargos de acceso a la rampa, 2018 (En USD, no inc. IGV)						
Servicios	Unidad de cobro	Iquitos, Tarapoto, Pucallpa y Trujillo	Cajamarca	Tumbes, Talara, Chachapoyas y Huaraz	Piura y Chiclayo	Pisco
PMD:						
Hasta 10 TM	Por operación	3,3	2,6	2,6	3,2	2,5
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	15,1	11,8	13,2	14,6	12,7
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	36,2	22,4	27,6	34,8	26,6
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	49,9	32,9	47,4	48,1	45,6
105 TM a más	Por operación	73,7	52,6	81,6	70,9	78,5

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

56. Por otra parte, a continuación, se muestran los cargos de acceso vigentes durante 2018 para el abastecimiento y almacenamiento de combustibles. Este servicio incluye las instalaciones y espacio físico empleados para el almacenamiento del combustible y sistema hidrante, mangas u otros medios de transporte empleados para desplazar el combustible desde el punto de almacenaje hasta la aeronave. Dicho servicio también puede prestarse a través de instalaciones o unidades móviles en aquellos aeropuertos en los que no se cuente con la facilidad esencial.

⁸ 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° 14
Cargos de acceso al abastecimiento y
almacenamiento de combustibles, 2018
(En USD, no inc. IGV)

Aeropuerto	Cargo por galón
Trujillo	0,066
Iquitos	0,066
Chiclayo	0,063
Pucallpa	0,066
Talara	0,066
Pisco	0,063
Tarapoto	0,066
Tumbes	0,066

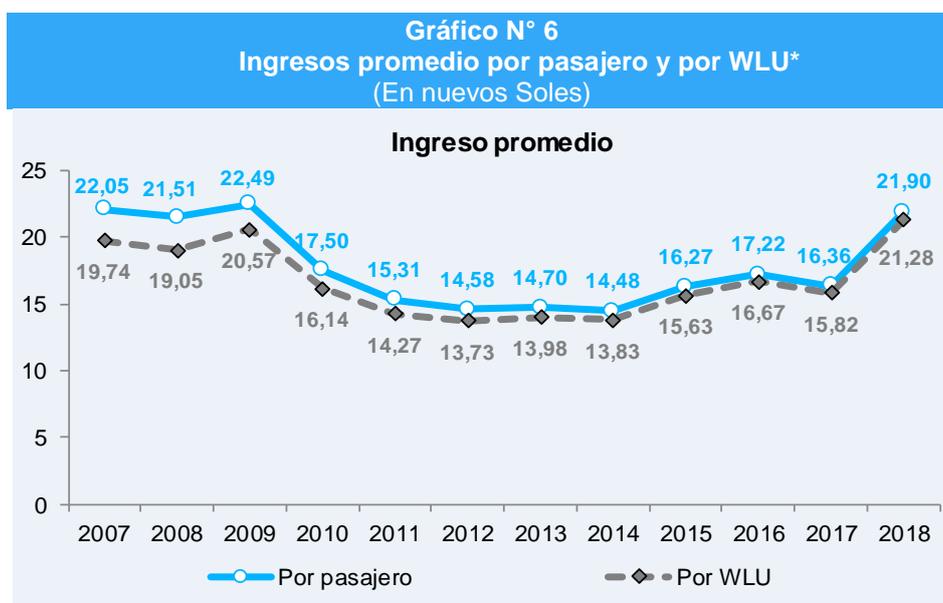
Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Desempeño comercial

57. Como se verá más adelante, los principales ingresos de ADP provienen de dos fuentes: ingresos por servicios e ingresos por cofinanciamiento. Este último concepto está representado por el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), efectuado por el Concedente.
58. En el siguiente gráfico se muestra la evolución anual de los ingresos promedio por pasajero y por WLU. Como se aprecia, dichos indicadores registraron una tendencia decreciente entre 2007 y 2014, mostrando una tendencia creciente entre el 2015 y 2018. Cabe notar que, para el 2018 el ingreso promedio por pasajero aumentó significativamente a S/ 21,9, lo cual representó un incremento del 33,8% respecto del nivel registrado el año anterior. Asimismo, y de forma similar, se observó un aumento en el indicador de ingresos por WLU⁹, el cual alcanzó los S/ 21,3 cifra superior en 34,5% a la registrada el año anterior.



* Ingresos sólo por servicios y cofinanciamiento (PAMO). El gasto incluye costo de servicios, gasto de ventas y gasto de administración.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

⁹ Work Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).



VI.2. Calidad al usuario intermedio y final

Niveles de servicio y productividad

59. 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.
60. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión de Ositrán, 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 2018.
61. 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 Talara, Tumbes y Cajamarca se verificó el cumplimiento del nivel de servicio D de IATA. En el caso de los aeropuertos de 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.
62. En el cuadro N° 15 se muestran los resultados de las mediciones realizadas por Ositrán sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA D en los aeropuertos de Cajamarca, Talara y Tumbes durante 2018. Como se observa, los aeropuertos de Cajamarca, Tumbes y Talara y (que tuvieron un tráfico de 357 mil, 215 mil y 196 mil pasajeros durante 2018, respectivamente) incumplieron la mayoría de los niveles de servicio IATA D. En particular, aquellos relacionados con el área mínima de *check in*, área mínima de circulación antes del *check in*, velocidad mínima de circulación después del *check in* y área de la sala de embarque, área de recojo de equipaje, área de seguridad mínima por pasajero y número de servicios de seguridad.
63. Por otra parte, en el cuadro N° 16 se muestran los resultados de las mediciones realizadas por Ositrán sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA C en los aeropuertos de Iquitos, Piura, Tarapoto, Pucallpa, Trujillo y Chiclayo (que tuvieron un tráfico de 1 116 mil, 990 mil, 841 mil, 690 mil, 620 mil y 572 mil pasajeros durante 2018, 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 antes y después del *check in*, área mínima de la sala de embarque (pasajeros sentados), máxima tasa de ocupación de la sala de embarque, área de seguridad mínima por pasajero y área mínima por pasajero en el recojo de equipaje. Por su parte, el mayor nivel de cumplimiento se ha producido en los indicadores relacionados con el área de *check in* y el área mínima de la sala de embarque (pasajeros de pie).

Cuadro N° 15
Nivel de Servicio IATA “D” en los aeropuertos de Cajamarca, Talara y Tumbes: Resultados de las mediciones realizadas en 2018

PARÁMETRO	NIVEL “D” IATA REQUERIDO	CAJAMARCA		TALARA		TUMBES	
		RESULTADO 2018	CONCLUSIÓN	RESULTADO 2018	CONCLUSIÓN	RESULTADO 2018	CONCLUSIÓN
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.1 m ²	0.94 m ²	NO CUMPLE	0.44 m ²	NO CUMPLE	0.69 m ²	NO CUMPLE
ANTES DE CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.1 m ²	0.70 m ²	NO CUMPLE	0.51 m ²	NO CUMPLE	0.63 m ²	NO CUMPLE
DESPUÉS DE CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.6 m ²	2.13 m ²	CUMPLE	0.46 m ²	NO CUMPLE	0.18 m ²	NO CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	0.8 m ²	0.30 m ²	NO CUMPLE	0.35 m ²	NO CUMPLE	0.51 m ²	NO CUMPLE
SALAS DE ESPERA – ÁREA MÍN. POR PASAJERO SENTADO	1.7 m ²	1.20 m ²	NO CUMPLE	1.19 m ²	NO CUMPLE	0.95 m ²	NO CUMPLE
SALAS DE ESPERA – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO DE PIE	1.2 m ²	0.84 m ²	NO CUMPLE	1.01 m ²	NO CUMPLE	4.03 m ²	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.3 m ²	0.50 m ²	NO CUMPLE	0.56 m ²	NO CUMPLE	0.66 m ²	NO CUMPLE
SALAS DE ESPERA – TASA DE OCUPACIÓN	0.80	1.42	NO CUMPLE	1.31	NO CUMPLE	1.08	NO CUMPLE

* Asumiendo 40% uso de carritos

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – GSF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Cuadro N° 16
Nivel de Servicio IATA “C” en los aeropuertos de Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2018

ÁREA/SERVICIO	PARÁMETRO	NIVEL “C” IATA REQUERIDO	CHICLAYO		IQUITOS		PIURA	
			RESULTADO 2018	CONCLUSIÓN	RESULTADO 2018	CONCLUSIÓN	RESULTADO 2018	CONCLUSIÓN
CHECK IN ¹	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	1.06 m ²	NO CUMPLE	1.17 m ²	NO CUMPLE	0.55 m ²	NO CUMPLE
ANTES DEL CHECK IN ¹	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.3 m ²	0.62 m ²	NO CUMPLE	0.96 m ²	NO CUMPLE	0.56 m ²	NO CUMPLE
DESPUES DEL CHECK IN ¹	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.8 m ²	0.62 m ²	NO CUMPLE	1.53 m ²	NO CUMPLE	0.48 m ²	NO CUMPLE
SEGURIDAD ¹	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.61 m ²	NO CUMPLE	0.18 m ²	NO CUMPLE	0.31 m ²	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA	ÁREA MÍN. POR PASAJERO SENTADO	1.7 m ²	1.02 m ²	NO CUMPLE	1.03 m ²	NO CUMPLE	1.03 m ²	NO CUMPLE
	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO DE PIE	1.2 m ²	5.38 m ²	CUMPLE	1.79 m ²	NO CUMPLE	0.74 m ²	NO CUMPLE
	TASA DE OCUPACIÓN	0.65	1.00	NO CUMPLE	1.02	NO CUMPLE	1.64 m ²	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m ²	0.59 m ²	NO CUMPLE	0.98 m ²	NO CUMPLE	0.49 m ²	NO CUMPLE
ÁREA/SERVICIO	PARÁMETRO	NIVEL “C” IATA REQUERIDO	PUCALLPA		TARAPOTO		TRUJILLO	
			RESULTADO 2018	CONCLUSIÓN	RESULTADO 2018	CONCLUSIÓN	RESULTADO 2018	CONCLUSIÓN
CHECK IN ¹	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m ²	1.42 m ²	CUMPLE	0.81 m ²	NO CUMPLE	1.43 m ²	CUMPLE
ANTES DEL CHECK IN ¹	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.3 m ²	1.49 m ²	NO CUMPLE	1.10 m ²	NO CUMPLE	1.17 m ²	NO CUMPLE
DESPUES DEL CHECK IN ¹	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.8 m ²	1.01 m ²	NO CUMPLE	0.49 m ²	NO CUMPLE	1.17 m ²	NO CUMPLE
SEGURIDAD ¹	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m ²	0.29 m ²	NO CUMPLE	0.21 m ²	NO CUMPLE	0.31 m ²	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA	ÁREA MÍN. POR PASAJERO SENTADO	1.7 m ²	1.07 m ²	NO CUMPLE	1.07 m ²	NO CUMPLE	1.04 m ²	NO CUMPLE
	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO DE PIE	1.2 m ²	1.92 m ²	CUMPLE	0.84 m ²	NO CUMPLE	1.20 m ²	CUMPLE
	TASA DE OCUPACIÓN	0.65	1.02	NO CUMPLE	1.50	NO CUMPLE	0.77	NO CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m ²	1.24 m ²	NO CUMPLE	0.88 m ²	NO CUMPLE	0.47 m ²	NO CUMPLE

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – GSF
 Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

64. De acuerdo a las mediciones efectuadas en 2018, si bien el Concesionario ha logrado el cumplimiento de ciertos 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 Concedente 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), como se explicará más adelante.
65. 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. El Ositrán se encuentra facultado para aplicar la correspondiente penalidad a través de un acto administrativo sustentado.

Satisfacción de usuarios

66. En el numeral 2 del anexo 8 del Contrato de Concesión se establece que el Concesionario realizará semestralmente encuestas a los pasajeros y acompañantes del Primer Grupo de Aeropuertos, a fin de establecer su grado de satisfacción con los servicios prestados. Dichas encuestas deben ser realizadas por una empresa encuestadora de prestigio aceptada por el Ositrán y no vinculada al Concesionario. Los resultados deberán ser remitidos al Ositrán, junto con la información técnica utilizada para la formulación de las mismas.
67. 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 de los doce aeropuertos de la concesión durante el segundo semestre de 2018.
- **Pasajeros y acompañantes**
68. La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 2 601 pasajeros y 908 acompañantes para el periodo comprendido entre el 17 de octubre y 22 de noviembre de 2018¹⁰. 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).
69. En el siguiente cuadro se presentan los resultados generales para los segmentos de pasajeros y acompañantes, en relación a los servicios de check-in, embarque, servicios generales e infraestructura y equipos.

¹⁰ Cabe mencionar que, en los aeropuertos de Chachapoyas, Huaraz y Pisco solo se entrevista a pasajeros, debido al poco flujo de acompañantes en estos aeropuertos. En el caso de pasajeros de Huaraz no se logró conseguir la muestra requerida por la cancelación de vuelos en dicha ciudad a cargo de la aerolínea, lo que coincidió con las fechas de ejecución de la presente medición.



Cuadro N° 17
Pasajeros y acompañantes: Resultado de satisfacción por servicios/procesos

Proceso/servicio	Iquitos	Pucallpa	Tarapoto	Trujillo	Caja-marca	Huaraz	Tumbes	Chiclayo	Piura	Talara	Pisco	Chachapoyas
Pasajeros												
Check in ¹	4,0	4,2	4,0	4,1	4,0	4,0	4,1	4,1	4,0	4,0	4,9	4,2
Embarque ²	4,1	4,2	4,1	4,2	4,0	4,0	4,2	4,2	4,0	4,1	4,8	4,1
Llegada de pasajeros	4,1	4,4	4,0	4,1	4,0	4,0	4,1	4,1	4,0	4,0	4,9	4,0
Servicios Generales ³	4,0	4,0	3,9	4,1	4,0	4,0	4,1	4,0	3,9	3,9	4,9	4,1
Infraestructura y equipamiento ⁴	4,1	4,2	4,0	4,0	3,8	3,7	4,0	4,0	3,9	3,9	4,7	4,2
Promedio total	4,1	4,2	4,0	4,1	4,0	3,9	4,1	4,1	4,0	4,0	4,8	4,1
Acompañantes												
Check in ¹	4,1	4,2	4,0	4,2	4,0	-	4,2	4,0	3,9	4,0	-	-
Servicios Generales ³	4,1	3,9	4,0	4,1	3,9	-	4,0	4,0	3,9	3,9	-	-
Infraestructura y equipamiento ⁴	4,1	4,2	4,0	4,1	3,8	-	4,0	3,9	3,9	3,1	-	-
Promedio total	4,1	4,1	4,0	4,1	3,9	-	4,1	4,0	3,9	3,7	-	-

La muestra en Huaraz no es estadísticamente representativa.

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 2018-II

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán"

70. 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.

- **Aerolíneas y concesionarios de locales comerciales**

71. La encuesta se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales (30) y concesionarios de locales comerciales (109) que operan en los 12 aeropuertos de la concesión para el periodo comprendido entre el 17 de octubre al 22 de noviembre de 2018. 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).

72. 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 y Pucallpa. 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 Pucallpa (3,3), Iquitos (3,4), Talara (3,8) y Tarapoto (3,8).



Cuadro N° 18
Aerolíneas: Resultado de satisfacción por servicios/procesos

Proceso/servicio	Iquitos	Pucallpa	Tarapoto	Trujillo	Caja-marca	Huaraz	Tumbes	Chiclayo	Piura	Talara	Pisco	Chachapoyas
ZONAS	3,6	3,4	3,7	3,9	4,0	3,9	4,0	4,1	4,1	3,7	4,5	3,8
Check in	3,7	3,3	3,8	3,9	4,0	3,9	4,0	4,0	4,2	3,9	4,3	3,7
Embarque	3,8	3,5	3,7	4,0	3,9	4,0	4,0	4,3	4,3	3,5	4,3	3,8
Llegada de pasajeros	3,2	3,7	3,5	3,6	4,0	3,8	4,0	4,0	4,3	3,0	4,9	3,6
Rampa	3,9	3,3	3,7	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	3,8	4,0	4,5	4,0
Áreas operativas	3,7	3,4	3,9	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,1	4,0	4,5	4,0
SERVICIOS GENERALES	3,3	3,3	3,8	3,9	3,9	4,0	4,0	3,9	4,1	3,9	4,6	3,9
Perifoneo	3,1	2,8	3,8	3,8	3,5	-	4,0	4,0	3,7	4,0	4,8	4,0
Pantallas de información de vuelo	3,0	2,9	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,2	4,0	-	4,0
Otros servicios	3,6	3,5	3,7	3,9	4,0	4,0	4,0	3,7	4,1	3,8	4,5	3,9
Administración del aeropuerto	3,4	3,8	3,9	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,6	4,0	4,5	3,8
Promedio total	3,4	3,3	3,8	3,9	3,9	4,0	4,0	4,0	4,1	3,8	4,5	3,9

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

73. 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. Sin embargo, cabe notar el reducido nivel de satisfacción de los concesionarios de los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa en relación a los otros servicios y a la administración del aeropuerto.

Cuadro N° 19
Concesionarios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos

Proceso/servicio	Iquitos	Pucallpa	Tarapoto	Trujillo	Caja-marca	Tumbes	Chiclayo	Piura	Talara	Pisco
Hall principal	4,0	3,8	4,2	3,9	4,1	4,0	4,0	4,1	4,0	4,5
Otros servicios	3,8	3,9	4,0	4,0	4,1	4,2	4,1	4,1	4,1	4,4
Administración del aeropuerto	4,0	3,9	3,9	4,2	4,1	4,4	4,2	4,1	4,2	3,7
Promedio total	3,9	3,9	4,0	4,0	4,1	4,2	4,1	4,1	4,1	4,2

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

- **Usuarios intermedios**

74. La encuesta se aplicó a los usuarios intermedios (abastecimiento de combustible, rampas y counters) que operan en 11 de los aeropuertos de la concesión (en total 23 usuarios¹¹) para el periodo comprendido entre el 17 de octubre al 22 de noviembre de 2018. 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 5¹².
75. Como se aprecia en el siguiente cuadro, en general los usuarios intermedios se encuentran entre indiferentes y satisfechos con los procesos y servicios brindados en los aeropuertos de la concesión.

¹¹ En el Aeropuerto de Piura no se realizaron las entrevistas a usuarios intermedios.

¹² Donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho.



Cuadro N° 20
Usuarios intermedios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos

Proceso/servicio	Iquitos	Pucallpa	Tarapoto	Trujillo	Cajamarca	Huaraz	Tumbes	Chiclayo	Talara	Pisco	Chachapoyas
Salas	4,0	3,6	3,6	4,2	4,0	3,7	4,9	4,0	3,6	4,3	3,7
Rampas	4,0	3,5	3,8	3,8	3,4	3,2	5,0	4,0	3,9	4,3	3,7
Servicios generales	3,9	3,5	3,9	4,0	4,0	2,9	4,0	4,0	3,9	4,4	3,9
Administración del aeropuerto	3,9	3,5	4,0	4,0	4,0	2,6	4,8	4,0	3,8	3,7	4,1
Promedio total	4,0	3,5	3,8	4,0	3,9	3,1	4,7	4,0	3,8	4,2	3,9

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VI.3. Reclamos

76. Durante 2018, se resolvieron 278 reclamos presentados en relación a los servicios e infraestructura del primer grupo de aeropuertos, cifra que representa un incremento de 44% en relación al número de reclamos presentados en 2017 (193).
77. El 11,9% 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), 11,2% con el estacionamiento vehicular, 9,4% con la seguridad aeroportuaria y 9% con el maltrato por parte del personal, entre otros.

Cuadro N° 21
Reclamos presentados, 2018

Servicio	N°	Part. %
Infraestructura	33	11,9%
Playa de estacionamiento	31	11,2%
Seguridad Aeroportuaria	26	9,4%
Maltrato de Personal	25	9,0%
Daño/Pérdida de bienes	22	7,9%
Tarifa Aeroportuaria	16	5,8%
Aerolíneas – Itinerario/Vuelos	15	5,4%
Aerolíneas – Maltrato Personal	6	2,2%
Daño/Pérdida de Bienes	6	2,2%
Retención de Objetos	6	2,2%
Otros	92	33,1%
Total	278	100%

Fuente: ADP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

78. 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: 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.

VII. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

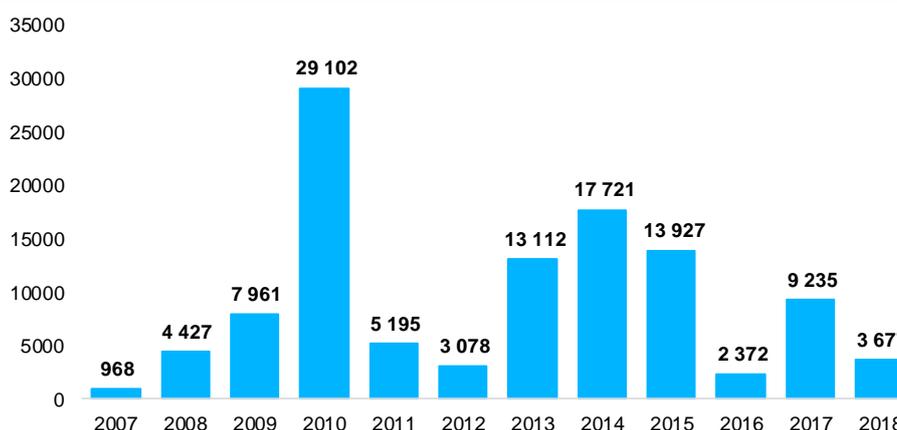
VII.1. Inversiones

79. 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 dicha empresa, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. A diciembre de 2018, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario¹³, que ha sido reconocida por Ositrán, ascendió a USD 110,8 millones, lo cual representa un avance de 53,3% en el compromiso total de inversión de ADP (USD 207,7 millones).

Gráfico N° 7
Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2018
(En miles de USD, inc. IGV)



Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

80. Durante 2018, se han reconocido inversiones por un monto de USD 3,7 millones, lo que representó un menor monto respecto a los USD 9,2 millones ejecutados el año anterior. Cabe señalar que, durante 2018 se ejecutaron las siguientes inversiones: (i) inversiones en equipamiento en los aeropuertos de Iquitos, Piura, Trujillo, Cajamarca, Chachapoyas y Anta; (ii) suministro de cobertura como parte del "Plan de Contingencia para los Efectos del Fenómeno el Niño" en los aeropuertos de Chiclayo, Piura y Trujillo; (iii) inversiones en intangibles vinculados al Proyecto "Mejoramiento del Proceso de Embarque y Desembarque en el Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Talara"; y (iv) inversiones en intangibles vinculados al Proyecto "Mejoramiento de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo".
81. 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.
82. En el caso de las inversiones que debe ejecutar el concesionario en el periodo remanente (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 preinversión en el marco del Sistema de Inversiones INVIERTE.PE 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 MTC¹⁴.

¹³ 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.

¹⁴ 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 se e hasta la fecha no ha sido respondida por el MTC.



83. Como parte de las obras del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire (PRMLA) de los aeropuertos concesionados por parte de ADP, durante el 2018 se iniciaron los estudios de ingeniería relacionados a las obras del PRMLA en los aeropuertos de Pucallpa, Pisco, Iquitos, Talara, Chachapoyas, Tarapoto, Trujillo, Anta y Cajamarca.
84. Por otra parte, cabe mencionar que, durante el año 2018, el concesionario continuó con el proceso de revisión y levantamiento de observaciones a la actualización de los Plan Maestro de Desarrollo (PMD) del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú de acuerdo al siguiente cronograma de remisión.

Cuadro N° 22 Actualización de Planes Maestros de Desarrollo		
Grupo	Aeropuerto	A diciembre de 2018
Grupo 1	Tarapoto	En revisión del MTC
	Pisco	En revisión del MTC
	Tumbes	En revisión del MTC
Grupo 2	Anta	En revisión del MTC
	Pucallpa	En revisión del MTC
	Chiclayo	En revisión del MTC
Grupo 3	Iquitos	En revisión del MTC
	Cajamarca	En revisión del MTC
	Chachapoyas	En revisión del MTC
Grupo 4	Talara	En revisión del MTC
	Iquitos	En revisión del MTC
	Cajamarca	En revisión del MTC

Fuente: Plan de negocios 2018

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

85. En el cuadro se observa que al cierre del 2018, los 12 planes maestros se encontraban en proceso de revisión por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).
86. El MTC a través de la Oficina General de Administración (OGA), ha continuado con el proceso de saneamiento físico legal de los terrenos que conforman los aeropuertos. A finales del 2018 se continuaba con el desarrollo de expedientes requeridos para la valorización de los terrenos, con la finalidad de adquirir los mismos para el desarrollo de los PMD.

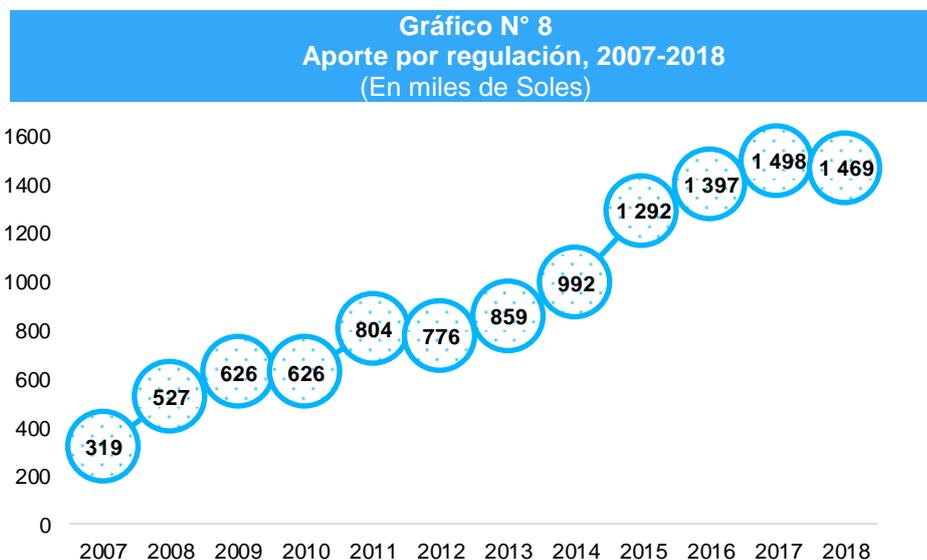
VII.2. Aporte por regulación

87. De conformidad con la cláusula 14.6 del Contrato de Concesión, la entidad prestadora tiene la obligación de pagar al Ositrán, el aporte por regulación al que se refiere el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM¹⁵, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos facturados.
88. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, ADP realizó aportes por regulación a Ositrán correspondientes al año 2018 por la suma de S/ 1 469 miles, lo cual representó una reducción de 1,9% con respecto al año anterior, en línea con la disminución de los ingresos facturados de la empresa tanto por concepto de los servicios que brinda como por los pagos correspondientes al cofinanciamiento que recibe del Estado. No obstante, en

¹⁵ De conformidad con el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM, la alícuota del aporte por regulación a que hace referencia el artículo 10 de la Ley N° 27332 para OSITRAN será del 1% (uno por ciento) de la facturación anual de las empresas y entidades bajo su ámbito, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal.



general, se puede observar la evolución creciente en los pagos por concepto de Aporte por Regulación que viene transfiriendo el Concesionario desde el inicio de la Concesión.



Fuente: Ositrán
Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

VIII. INDICADORES COMERCIALES

89. 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 PAMO¹⁶.
90. Entre 2007 y 2018, los ingresos totales de ADP (ingresos por servicios regulados, servicios no regulados y cofinanciamiento) han registrado un incremento promedio anual de 13,8%, al pasar de S/ 30,2 millones a S/ 124,8 millones. En dicho periodo, los ingresos por servicios regulados explicaron el 53,7% del total de ingresos, seguidos por el cofinanciamiento (23,7%) y los ingresos por servicios no regulados (22,6%). Como se aprecia, los ingresos regulados experimentaron un importante crecimiento durante el periodo, a una tasa promedio anual de 21,5%, lo que ha incidido en una caída promedio anual de 6,5% del cofinanciamiento. Así; mientras que en 2007 el cofinanciamiento representó el 59,2% de los ingresos totales de ADP, en 2018 dicho porcentaje se redujo a 6,9%.

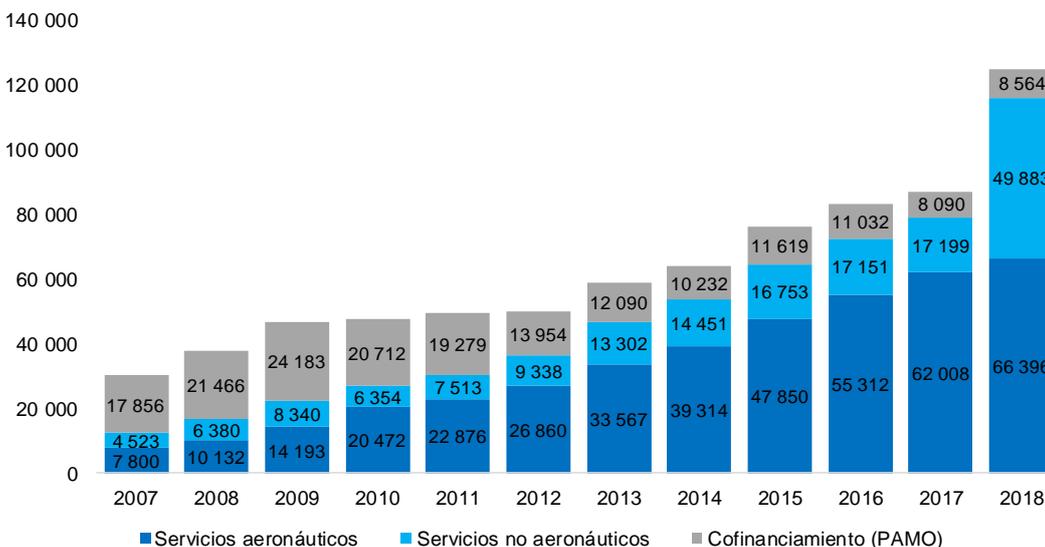
¹⁶ Conforme ha sido explicado, si el PAMO es mayor que la suma de los ingresos regulados (servicios aeroportuarios) más los ingresos no regulados (servicios no aeroportuarios), el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:

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

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



Gráfico N° 9
Evolución de los ingresos totales 2007 – 2018
 (En miles de Soles)*



Fuente: Estados Financieros Auditados ADP
 Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

91. Cabe mencionar que, durante el 2017, el TUUA nacional explicó el 64% de los ingresos totales por servicios regulados, seguido de los servicios de aterrizaje y despegue (23%) y cargos de acceso (7,3%). En el caso de los servicios no regulados, el 96% del total de ingresos provino del alquiler de locales comerciales (24%), playa de estacionamiento vehicular (21%), alquiler de espacios publicitarios (20%) y alquiler de almacenes y hangar (15%).

Gráfico N° 10
Composición de los ingresos 2018
 (En porcentajes)



Fuente: ADP
 Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

92. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2018, los aeropuertos que explicaron la mayor parte de los ingresos regulados y no regulados de ADP han sido Iquitos (20,8%), Piura (16,4%), Tarapoto (14,8%), Pucallpa (12,3%) y Trujillo (12,2%), los cuales en conjunto representaron cerca del 80% del total de ingresos; mientras que los aeropuertos de Pisco, Chachapoyas y Huaraz han tenido una participación poco significativa, representando alrededor del 2% del total de ingresos en conjunto.



Cuadro N° 23
Participación de cada aeropuerto en los ingresos 2018
(En porcentajes)

N°	Aeropuerto	Servicios regulados	Servicios no regulados	Total de servicios
1	Iquitos	21,2%	19,3%	20,8%
2	Piura	16,8%	15,1%	16,4%
3	Tarapoto	16,1%	9,7%	14,8%
4	Pucallpa	12,9%	10,0%	12,3%
5	Trujillo	11,1%	16,2%	12,2%
6	Chiclayo	10,2%	12,2%	10,6%
7	Cajamarca	4,8%	4,9%	4,8%
8	Tumbes	2,7%	4,7%	3,1%
9	Talara	2,7%	3,9%	3,0%
10	Pisco	1,1%	3,6%	1,6%
11	Chachapoyas	0,3%	0,1%	0,3%
12	Huaraz	0,1%	0,4%	0,2%
Total		100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: ADP

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

IX. RESULTADOS FINANCIEROS

IX.1. Estado de Resultados Integrales

93. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos para determinar el desempeño operativo de la empresa.
94. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada, por lo que los ingresos que obtiene el Concesionario provienen de dos fuentes: ingresos por servicios (comprende los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos) y los ingresos por cofinanciamiento (comprende el ingreso reconocido por PAMO).
95. Como se aprecia, durante 2018, los ingresos de la concesión ascendieron a S/ 124,8 millones, lo que representó un crecimiento de 43% con relación al año anterior (S/ 87,3 millones). Dicho crecimiento se explica principalmente por los mayores ingresos generados por los servicios de obras PAO¹⁷ y la Tarifa Unificada de Uso Aeroportuario (TUUA), los cuales se incrementaron en 156% y 10,2%, respectivamente.
96. En lo que respecta a los costos, para el 2018 estos alcanzaron los S/ 71,3 millones, un 71,9% más que los costos registrados en el 2017. El principal costo de la concesión está asociado a los servicios por Obras PAO, los cuales ascendieron a S/ 28,9 millones (41% del total de costos en el año 2018).

¹⁷ Pago por Obras (PAO): es el pago que el Estado Peruano realiza a favor de la Compañía por la construcción de infraestructura, adquisición de equipamiento y mantenimiento periódico durante el plazo establecido en el Contrato de Concesión.



Cuadro N° 24		
Estado de Resultados Integrales, 2017-2018		
(En miles de soles)		
	2018	2017
Ingresos por servicios	116 279	79 207
Ingresos por cofinanciamiento - PAMO	8 564	8 090
Total ingresos	124 843	87 297
Costo de servicios	(71 330)	(41 492)
Utilidad bruta	53 513	45 805
Gastos de venta	(3 358)	(2 565)
Gastos de administración	(22 027)	(17 798)
Pérdida por deterioro de cuentas por cobrar	(112)	-
Otros ingresos	1 967	7 252
Otros gastos	(36)	-
Utilidad de operación	29 947	32 694
Ingresos financieros	1 280	1 293
Gastos financieros	(5 144)	(2 011)
Diferencia en cambio, neta	(2 690)	(5 170)
Utilidad antes de participación e impuesto a la renta	23 393	26 806
Impuesto a la renta	(7 511)	(7 672)
Utilidad (pérdida) neta	15 882	19 134

Fuente: Estados Financieros Auditados Aeropuertos del Perú S.A.
Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán - Ositrán

97. Cabe mencionar que, del total de ingresos, el 91,3% correspondieron a ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes (S/ 113,9 millones), los cuales comprenden la tarifa unificada de uso de aeropuerto, cargos de acceso a las facilidades esenciales, servicios diversos regulados, mantenimiento de espacios alquilados, servicios de Pagos por Obras (PAO) y el cofinanciamiento; mientras que Otros ingresos representa el 8,7% restante e incluye los contratos de alquiler y publicidad.

Cuadro N° 25		
Flujo de ingresos, 2017-2018		
(En miles de soles)		
	2018	2017 (*)
Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes	113 939	87 297
Otros ingresos (a)	10 904	-
Total	124 843	87 297

(a) Al 31 de diciembre de 2018, la principal reclasificación de Ingresos ordinarios a Otros ingresos asciende a miles de S/ 10 904 (Al 31 de diciembre 2017 asciende a miles de S/ 9 490) se debe a que los contratos de alquiler y publicidad se encuentran dentro del alcance de NIIF 16, pero forman parte de las actividades ordinarias de la compañía.

Fuente: Estados Financieros Auditados Aeropuertos del Perú S.A.
Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

98. De los ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, en el año 2018, los ingresos por TUUA explicaron el 38,2%, seguido de los ingresos por servicios de Obras PAO (24,9%) y los servicios diversos regulados (16,1%), representado en conjunto alrededor del 80% del total de ingresos por actividades ordinarias. En el cuadro siguiente se muestra la composición de los ingresos para los años 2017 y 2018.



Cuadro N° 26
Ingresos de actividades ordinarias procedentes de
contratos con clientes, 2017-2018
(En miles de soles)

Producto/líneas de servicio principales	2018	2017
Tarifa Única de uso aeroportuario	43 487	39 464
Cargos de acceso a facilidades esenciales	4 559	4 227
Servicios diversos regulados	18 350	17 133
Servicio diversos no regulados	9 106	8 893
Mantenimientos de espacios alquilados (a)	1 504	1 566
Servicios de Obras PAO (b)	28 369	11 080
Cofinanciamiento	8 564	8 090
Total	113 939	90 453

(a) El efecto de los ingresos por mantenimiento y servicios administrativos a locatarios al 31 de diciembre del 2017 no reclasificado asciende a miles S/ 1 566 dicho importe se presentó en Otros Ingresos.

(b) El efecto de "Servicios de Obras PAO" al 31 de diciembre de 2017 no reclasificado asciende por miles de S/ 11 080, en el 2017 dicho Importe se presentó en Otros ingresos neto de los gastos Pao.

Fuente: Estados Financieros Auditados Aeropuertos del Perú S.A.

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán - Ositrán

99. Por su parte, en lo que respecta a los costos de la concesión, en el siguiente cuadro se muestra el detalle de los componentes de los mismos. Como se aprecia, los principales costos por la prestación de los servicios se relacionan con los servicios por obras PAO y con las cargas de personal, los cuales representaron el 40,5% y 23,4% de los costos totales, respectivamente.

Cuadro N° 27
Costos por prestación de servicios, 2017-2018
(En miles de soles)

	2018	2017
Servicios por Obras PAO	28 920	-
Cargas de personal	16 663	15 264
Mantenimiento y reparación	7 286	8 888
Servicios prestados por terceros	7 025	7 006
Energía y agua	2 775	3 050
Tributos	2 304	2 334
Seguros	1 272	1 229
Honorarios, comisiones y corretajes	1 798	1 104
Transporte y almacenamiento	792	895
Depreciación	323	266
Suministros diversos	266	231
Costo de Operación no reconocido por MTC	769	130
Diversos	1 137	1 095
Total	71 330	41 492

Fuente: Estados Financieros Auditados Aeropuertos del Perú S.A.

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán - Ositrán

100. Así, considerando que los costos de la concesión se incrementaron en mayor proporción que los ingresos, durante 2018 se obtuvo una utilidad bruta de S/ 53,5 millones, lo cual representó un incremento de 16,8% con relación a la utilidad generada el año anterior (S/ 45,8 millones).
101. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos se incrementaron un 23,8% con respecto al 2017, pasando de S/ 17,8 millones a S/ 22 millones. Los gastos que registraron mayor crecimiento respecto al 2017 están relacionados al mantenimiento y reparación (+46,9) y a los honorarios, comisiones y corretajes (+42,2%). En el siguiente cuadro se



observan los principales conceptos que conforman los gastos administrativos para los años 2017 y 2018.

Cuadro N° 28		
Gastos administrativos, 2017-2018		
(En miles de soles)		
	2018	2017
Cargas de personal	13 091	10 594
Honorarios, comisiones y corretajes	3 163	2 224
Alquileres	1 790	1 403
Servicios prestados por terceros	138	222
Transporte y almacenamiento	595	434
Depreciación	492	411
Mantenimiento y reparación	420	286
Diversos	2 338	2 224
Total	22 027	17 798

Fuente: Estados Financieros Auditados Aeropuertos del Perú S.A.

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán - Ositrán

102. De este modo, durante 2018, el Concesionario registró una utilidad de operación de S/ 29,9 millones, lo cual representó un menor monto con relación al año anterior en que la utilidad operativa ascendió a S/ 32,7 millones.
103. En lo que respecta ingresos y gastos financieros, para el 2018 la concesión tuvo ingresos financieros ascendentes a S/ 1,3 millones por concepto de intereses por cuentas por cobrar al MTC, depósitos, préstamos y confirming electrónico y gastos financieros ascendentes a S/ 5,1 millones relacionados a comisiones e intereses por préstamos y pagarés bancarios.
104. Adicionalmente, la concesión ha presentado pérdidas por diferencia de cambio ascendentes a S/ 2,7 millones con lo cual y, luego de incluir impuestos a la renta, los cuales ascendieron a S/ 7,5 millones, la concesión registró una utilidad neta para el año 2018 por S/ 15,9 millones, observado una disminución de 17% respecto al año anterior (S/ 19,1 millones).

IX.2. Estado de Situación Financiera

105. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se presentan los resultados financieros para los años 2017 y 2018.



Cuadro N° 29
Estado de Situación Financiera, 2017-2018
(En miles de soles)

ACTIVO	2018	2017	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2018	2017
Activo corriente	109 332	91 590	Pasivo corriente	43 008	31 687
Efectivo y equivalentes de efectivo	11 130	16 418	Otros pasivos financieros	14 298	5 287
Cuentas por cobrar comerciales	8 240	7 161	Cuentas por pagar comerciales	14 466	10 439
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas	461	391	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	399	169
Cuentas por cobrar al MTC	87 175	66 592	Beneficios de empleados	4 625	4 205
Otras cuentas por cobrar	1 206	212	Otras cuentas por pagar	9 220	11 587
Gastos contratados por anticipado	1 120	816			
			Pasivo no corriente	8 105	16 684
Activo no corriente	18 042	19 107	Otros pasivos financieros	2 990	4 868
Cuentas por cobrar al MTC	2 830	0	Derivados utilizados para cobertura	5 115	9 953
Derivados utilizados para cobertura	5 373	10 247	Otras cuentas por pagar	0	1 863
Propiedad, muebles y equipos	5 579	5 500			
Activos intangibles	2 080	1 846	TOTAL PASIVO	51 113	48 371
Activo por Impuestos a las ganancias	2 180	1 514			
			Patrimonio neto	76 261	62 326
			Capital emitido	6 988	6 988
			Otras reservas de capital	1 398	1 398
			Resultados acumulados	67 875	53 940
TOTAL ACTIVO	127 374	110 697	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	127 374	110 697

Fuente: Estados Financieros Auditados Aeropuertos del Perú S.A.

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán - Ositrán

106. Como se observa, durante 2018, el valor de los activos de la concesión se incrementó 15,1% con respecto al 2017, pasando de S/ 110,7 millones a S/ 127,4 millones, motivado por el incremento del activo corriente.
107. El activo corriente, alcanzó un valor de S/ 109,3 millones durante 2018, lo que representó un incremento del 19,4% respecto al año anterior (S/ 91,6 millones). Dicho activo representó el 85,8% del total de activos de la concesión, siendo la cuenta "Cuentas por cobrar al MTC" con S/ 87,2 millones (68,4%) la principal cuenta del activo corriente. En lo que respecta a la cuenta "Efectivo y equivalentes de efectivo", esta se redujo en 32,2%, pasando de S/ 16,4 millones en el 2017 a S/ 11,1 millones en el 2018; mientras que la cuenta "Otras cuentas por cobrar" se incrementó de S/ 212 miles en el 2017 a S/ 1,2 millones en el 2018.
108. En lo que respecta al activo no corriente, que representó el 14,2% del total de activos de la concesión, este disminuyó un 5,6% con respecto al año 2017, principalmente por la reducción de la cuenta "Derivados utilizados para cobertura" cuyo monto fue de S/ 5,3 millones en el 2018.
109. Considerando los pasivos totales de la concesión, estos alcanzaron los S/ 51,1 millones en el 2018 (S/ 48,4 millones en el 2017) lo que significó un incremento del 5,7%.
110. Para el año 2018, el pasivo corriente aumentó su participación en el total de pasivos de la concesión (representó el 84,1% del total de pasivos frente al 65,5% en el 2017).
111. Las principales cuentas del pasivo corriente correspondieron a las cuentas "Cuentas por pagar comerciales" y "Otros pasivos financieros" con una participación de 11,4% y 11,2%, respectivamente, siendo esta última la que presentó mayor variación con respecto al año 2017 donde registró un valor de S/ 5,3 millones (un incremento del 170,4%).
112. Por su parte, los pasivos no corrientes disminuyeron a S/ 8,1 millones durante 2018 (S/ 16,7 millones en el 2017) lo que significó una significativa reducción del 51,4%. Esta contracción es principalmente explicada por la disminución en 48,6% de la cuenta "Derivados utilizados para cobertura" que corresponde a un contrato de permuta de



moneda (cross currency rate swap) a través del cual la Compañía asegura la venta de Dólares Americanos a un tipo de cambio fijo.

113. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este aumentó pasando de S/ 62,3 millones en el 2017 a S/ 76,3 millones en el 2018 (+22,4%), debido al incremento de los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 53,9 millones en el 2017 a S/ 67,9 millones en ganancias.

IX.3. Ratios financieros

114. A fin de analizar la situación financiera de la concesión, en el siguiente cuadro se muestran los principales ratios financieros de liquidez, rentabilidad y solvencia registrados por el concesionario durante el periodo 2016 – 2018.

Cuadro N° 30 Ratios financieros, 2016-2018			
RATIOS	2018	2017	2016
De liquidez			
Liquidez clásica	2,54	2,89	2,24
Prueba ácida	2,52	2,86	2,23
Liquidez absoluta	0,26	0,52	0,13
De rentabilidad			
Margen operativo	0,24	0,37	0,43
Margen neto	0,13	0,22	0,25
ROE	0,21	0,31	0,48
ROA	0,12	0,17	0,14
De solvencia			
Deuda/Activo total	0,40	0,44	0,72
Pasivo/Patrimonio	0,67	0,78	2,52

Fuente: Estados Financieros Auditados Aeropuertos del Perú S.A.
Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán - Ositrán

115. Considerando el ratio de liquidez clásica¹⁸, que mide la capacidad de la concesión de pagar sus deudas de corto plazo, la concesión ha contado con la capacidad para cubrir las obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Así, para el año 2018 el ratio de liquidez clásica tuvo un valor de 2,54 (2,89 para el 2017), es decir, por cada sol de deuda de corto plazo, la concesión contó con S/ 2,54 soles de activos para cubrirlos lo cual refleja que la empresa tiene mayores posibilidades de efectuar sus pagos de corto plazo.
116. De igual forma, la prueba ácida¹⁹ experimentó una reducción entre 2017 y 2018, al pasar de 2,86 a 2,52 lo cual refleja que la empresa posee activos suficientemente líquidos para hacer frente al total de deudas de corto plazo, sin embargo, esta capacidad se ha visto ligeramente reducida en el año 2018.
117. Por su parte, el ratio de liquidez absoluta²⁰ permite medir la capacidad efectiva de la empresa para hacer frente a sus obligaciones en el corto plazo, sin considerar incertidumbres de los precios o la influencia del tiempo en el valor de los activos. Así, al cierre del año 2018, la empresa estaba en la capacidad de pagar inmediatamente (con sus activos más líquidos) hasta S/ 0,26 por cada sol de deuda, ratio inferior al del año 2017 que alcanzó los S/ 0,52.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

²⁰ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.



118. Evaluando los ratios de rentabilidad, en lo que respecta al margen operativo²¹, que mide la rentabilidad de la empresa luego de contabilizar los costos de la concesión, este registró ganancias ascendentes al 24% de los ingresos, menores a las registradas en el 2017 que fueron de 37%. Esto refleja que, si bien la concesión no ha registrado pérdidas con respecto a las ventas realizadas, no ha experimentado mejoras en su indicador respecto al año anterior.
119. De igual forma, en lo que respecta al margen neto²², el cual mide la rentabilidad de la empresa en el periodo, la concesión registró ganancias, alcanzando un valor de 13%, es decir que, por cada sol de ingreso por ventas, se ganó S/ 0,13 céntimos.
120. En el caso del ROA²³, este indicador alcanzó un valor de 12% para el 2018 (valor menor al 17% registrado para el 2017), lo que se explica como un incremento en la rentabilidad de los activos de la compañía, independientemente de la forma en que se financien sus activos (recursos propios o préstamos). En lo que respecta al ROE²⁴ de la empresa, de forma similar, registró valores positivos pasando de 31% en el 2017 a 21% en el 2018. Así, para el 2018 por cada S/ 1 sol invertido por los accionistas de la empresa, estos tuvieron ganancias por S/ 0,21.
121. Por último, en relación a la solvencia de la concesión, se observa una reducción del ratio de endeudamiento²⁵ (que pasó de 0,78 veces a 0,67 veces) lo cual refleja que el concesionario ha reducido el financiamiento con terceros, aumentando su autonomía financiera, mientras que considerando el ratio de deuda²⁶ este tuvo un valor de 0,40 para el 2018, lo que significa que el 40% del financiamiento de la empresa proviene de financiamiento de terceros.

X. CONCLUSIONES

122. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias en el año 2018, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) La red de aeropuertos de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia conecta a las ciudades de la zona norte y centro con la ciudad de Lima, y a través de esta con otros destinos internacionales. Debido a su excelente ubicación geográfica, el Concesionario viene desplegando esfuerzos para convertir al aeropuerto de Chiclayo en el *hub* comercial del norte, con la finalidad de atender a la población ubicada a un radio de 200 km, que actualmente tiene que hacer conexión con Lima para viajar al exterior.
 - (ii) En términos de tráfico de pasajeros, carga y movimiento de aeronaves, el Primer Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, habiendo alcanzado en este rubro una importante participación dentro de toda la Red Aeroportuaria Nacional. En 2018, la Concesión contribuyó con el 38,7%, 22,1% y 32,7% del total de operaciones, pasajeros y carga del ámbito nacional, respectivamente. Para el 2018, el tráfico de aeronaves y pasajeros se incrementaron en 6,3% y 6,9%, mientras que el tráfico de carga disminuyó en 8,6% con respecto al año 2017.
 - (iii) En relación al desempeño operativo de ADP durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:

²¹ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total.

²² El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total.

²³ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total.

²⁴ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto.

²⁵ El cálculo es el siguiente: Ratio de Endeudamiento = Pasivo Total / Activo Total.

²⁶ El cálculo es el siguiente: Ratio de deuda = Pasivo Total / Patrimonio.



- El desempeño comercial del concesionario ha sido favorable durante 2018, apreciándose un incremento de 33,8% y 34,5% en el ingreso promedio por pasajero y por WLU en relación con el año anterior, respectivamente.
 - En aquellos aeropuertos del Primer Grupo en los que corresponde verificar el cumplimiento de los niveles de servicio IATA D (Cajamarca, Talara y Tumbes) y IATA C (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa y Chiclayo), se ha verificado el incumplimiento de 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).
 - Se resolvieron un total de 278 reclamos en relación a los servicios e infraestructura del primer grupo de aeropuertos, cifra que representó un incremento de 44% en relación al número de reclamos presentados el año anterior.
- (iv) Al 31 de diciembre de 2018, el total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por Ositrán ascendieron a USD 110,8 millones, lo que representa un avance de 53,3% en el compromiso total de inversión de ADP. En 2018, se reconocieron inversiones por un total de USD 3,7 millones orientadas a la adquisición de equipamiento aeroportuario, suministro de cobertura del Plan de Contingencia para los Efectos del Fenómeno el Niño en los aeropuertos de Trujillo, Chiclayo y Piura e inversiones en intangibles orientados a mejoras en la infraestructura de los aeropuertos de Talara y Chiclayo.. No obstante, 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.
- (v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, correspondientes al año 2018, ascendieron a USD 1 469 miles, monto menor en 1,9% las transferencias efectuadas en el 2017.
- (vi) Durante el año 2018, los ingresos obtenidos por el Concesionario, que incluye los ingresos por servicios aeroportuarios, por servicios no aeroportuarios y por cofinanciamiento PAMO, alcanzaron los S/ 124,8 millones, cifra que representó un aumento de 43% en relación con el año anterior. Dicho crecimiento se explica, principalmente, por los mayores ingresos por servicios de obras (+156%) respecto al año 2017. Asimismo, los costos y gastos registrados se incrementaron, pero en menor proporción que los ingresos, lo cual incidió positivamente en que la concesión registre una utilidad neta de S/ 15,9 millones.



ANEXO N°1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO

Manejo de los fondos del cofinanciamiento	Mediante fideicomiso administrado por la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE).
Principal fuente de recursos	Retribución que recibe el Estado Peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Frecuencia de pagos por concepto de PAO y PAMO	Trimestral
Incentivo a la Generación de Ingresos (IGI)	Importe trimestral, que en ningún caso podrá ser menor a cero.
Opciones a elegir por el Concesionario para el pago por obras	<p>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.</p> <p>2. Liquidaciones (Liq): Pagos al contado contra la presentación de liquidaciones efectuadas por el Concesionario.</p> <p>Estas modalidades son alternativas y excluyentes entre sí.</p>
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 Ositrán.
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)	<ul style="list-style-type: none"> - 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), $COF_t = IGI_t - 0.5(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$ <p>donde,</p> <p>RE: Retribución a favor del Estado Peruano trimestral por concepto de ingresos no regulados.</p>

Fuente: Anexo 17 del Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



**ANEXO N°2
FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN**

Nº	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> • Talara –Piura • Tumbes –Tumbes • Chachapoyas - Amazonas; • Iquitos – Loreto • Tarapoto –San Martín • Pucallpa – Ucayali; • Trujillo – La Libertad; • Anta – Ancash; • Cajamarca –Cajamarca; • Chiclayo- Lambayeque; • Pisco – Ica; • Piura – Piura. 	<p>Cláusula 5.7.1. (p 33-34)</p> <p>Anexo 1. Descripción General de los Aeropuertos del Primer Grupo</p> <p>Cláusula 5.9. (p.35)</p> <p>Adenda 1 Adenda 2 Adenda 4</p>
2	Fecha de suscripción	11 de diciembre de 2006	Circular N°60
3	Plazo de concesión	25 años	Cláusula 4.1 (p.30-31)
4	Adendas	<p>Adenda 1: 05 de febrero 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Pisco, adiciones al numeral 5.9, modificación e incorporación al numeral 20.1.1, adición al numeral 3.6 al Anexo 11, y modificación del numeral 5 Anexo11.</p> <p>Adenda 2: 06 de marzo de 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Chiclayo, modificación del numeral 5.12.1.</p> <p>Adenda 3: 17 de setiembre 2008. Modificación numeral 1.1 “Acreedores Permitidos”, 1.83 “Pago por Obras (PAO)”, 7.7.9 “tarifa de US\$ 1.00”, 7.7.10 “Cobro de tarifa única a INDECI” y 7.7.11 “Responsabilidad de verificación del cobro de tarifas que se hace referencia en los numerales 7.7.9 y 7.7.10”.</p> <p>Adenda 4: 24 de noviembre 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Piura, modificación de los Anexos 1 (Apéndice 2 y 3); Anexo 2 (Apéndice 1); Anexo 3 (Apéndice 1 y 2); y Anexo 14.</p> <p>Adenda 5: 23 de diciembre de 2009. Incluye definiciones y procedimiento de pago y aprobación de obras adicionales, agilizar el proceso de aprobación de los planes maestros, entre otros. Se modificó numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del anexo 8; y adicionar numerales 8.24 y 2.6.4 del anexo 17.</p> <p>Adenda 6: 20 de diciembre de 2010. Incorpora mecanismos para la emisión de CAO y CRPAO. Modifica numerales 1.20, 1.35, 1.55; numeral 2.5 del anexo 17; anexo 18. Adiciona numeral 16.6, 2.5.3 anexo 17 y literales n), o) y p) numeral 3 del anexo 17 y el anexo 9.</p> <p>Adenda 7: 31 de marzo de 2011. Modificación del segundo párrafo, del acápite ii), del literal b), del numeral 16.5.1.</p>	<p>Adenda 1</p> <p>Adenda 2</p> <p>Adenda 3</p> <p>Adenda 4</p> <p>Adenda 5</p> <p>Adenda 6</p> <p>Adenda 7</p>
5	Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)	Circular N°025 (p. 2)
6	Modalidad	Cofinanciada	Cláusula 2.3 (p.22)
7	Capital mínimo	US\$2 millones de capital suscrito, 25% pagadero al momento de constituir la Sociedad Concesionaria y el saldo pagadero a más tardar al finalizar segundo año de la Concesión	Cláusula 3.3.1. (p. 27)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
8	Garantías a favor del concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 2 millones, que debe ser renovada anualmente por el 25% de los ingresos del año anterior si este monto fuera mayor a los US\$ 2 millones. Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 20% del monto total de la obra. Garantía de Adelanto de Pago por las Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo: carta fianza por el 20% del importe de la factura	Cláusula 10.2 (p. 67-68)
9	Garantías a favor del concesionario	Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso. Garantiza el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil. Garantiza la no construcción, ni operación de nuevo aeropuerto de uso comercial en un radio de 150 km. Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos que generen impactos ambientales, el Concedente se encargará de retirarlos.	Cláusula 10.1 (p.67)
10	Compromiso de inversión	Obras de rápido impacto (primeros 9 meses) (aprox. US\$ 4 millones) Obras de seguridad (primeros 18 meses) Ampliación y remodelación terminal (solo Cajamarca, Piura y Tumbes) (primeros 24 meses) Obras Plan Maestro Detallado de Desarrollo (Año 2 al año 25) Obras de Rehabilitación (año 2 al año 25)	Cláusula 8.2. (p 51-54) Anexo 25. Inversiones Obligatorias Anexo 27. Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías
11	Penalidades	Faltas graves: de US\$100 mil a US\$500 mil <ul style="list-style-type: none"> • Pérdida del certificado de operación • Reducción participación socio estratégico • Integrar capital inicial en plazo estipulado en contrato • Insolvencia, liquidación, etc. • Cualquier incumplimiento doloso del Concesionario que implique un delito de acción pública • Transferencia de derechos del concesionario • No lograr la Estructuración Financiera • Disposición de bienes afectados a la Concesión • Atraso en ejecución de obras • Otros <u>Faltas No Graves:</u> de US\$ 2 mil a US\$ 30 mil. <ul style="list-style-type: none"> • Atraso en presentar Plan Maestro: Plan Anual de Inversiones, Programa de Mantenimiento, entre otros (entre US\$ 2 y 4 mil por día) • Incumplimiento en los niveles de servicio de áreas de Check in, TUUA, Salas de Embarque (US\$4 mil por vez) • Otros. 	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p.335-339)
12	Solución de controversias	Trato Directo Arbitraje De Conciencia: Controversias Técnicas De Derecho: Controversias No Técnicas - Internacional - CIADI: más de US\$ 5 millones - Nacional: menos de US\$ 5 millones	Cláusula 16.4. (p. 102) Cláusula 16.5. (p. 103)
13	Causales de caducidad	Vencimiento del plazo Mutuo acuerdo Incumplimiento del concesionario Incumplimiento del concedente Decisión unilateral del concedente Fuerza mayor o caso fortuito	Cláusula 15 (p. 91-99)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
14	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de los ingresos anuales en 5% o más; • Incremento en los costos y/o gastos anuales en 5% o más; O el efecto compuesto de las dos anteriores: Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico-financiero.	Cláusula 19 (p.109-110)
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la Concesión y las acciones o participaciones que correspondan a la Participación Mínima.	Cláusula 10.4 (p.69-73)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> • Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley. • Seguros de Responsabilidad y Propiedad: • Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño y pérdidas. • Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas. • Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos y de la naturaleza. • Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	Cláusula 11.2 (p.74-75)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la toma de posesión. La cual ocurrirá en un acto único en la fecha de cierre.	Cláusula 3.3 (p.27-30)
18	Estándares de servicio	Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos: <ul style="list-style-type: none"> • International Standards Organization (ISO) • International Airline Transport Association (IATA) • Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) • Airport Council International (ACI) 	Cláusula 1.39 (p. 11) Cláusula 1.105 (p. 19) Cláusula 7.1.1 (p. 41)
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, puentes de abordaje, uso de instalaciones de carga, Atención en Horas Extras. • Cargos de acceso. Almacenamiento y Despacho de Combustible, Uso de Instalaciones para Servicio de Rampa, Alquiler de locales para líneas aéreas y servicios comerciales. 	Cláusula 7.7. (p. 45) Anexo 7 (p 315-321)
20	Reajuste de tarifas	El Concesionario reajustará las tarifas y los cargos de acceso al 1º de enero de cada año en función del IPC nacional y de USA. Ositrán podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda.	Cláusula 7.7.7 (p. 46-47) Cláusula 7.7.8 (p.47)
21	Retribución del Estado	Corresponde al 15% de los ingresos no regulados del Concesionario menos impuestos y participación de empleados; deducidos de las facturas por cobrar a las Fuerzas Armadas. La retribución puede ser mayor o menor que cero.	Cláusula 1.104 (p. 19) Anexo 17, numeral 2.4 (p. 369-370)
22	Pago en efectivo	El pago en efectivo se realiza contra la presentación de liquidaciones por parte del concesionario, en los siguientes casos: <ul style="list-style-type: none"> • Obras de rápido impacto y equipamiento mínimo del período inicial. • Pago del 30% de las inversiones en el período remanente. • Mantenimiento correctivo 	Anexo 17, numeral 2.6 (p. 377-380)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
23	PAO	Pago trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el Concedente realizará a favor del Concesionario. Son pagos por Obras correspondientes a las inversiones en equipamiento y mantenimiento periódico durante el periodo inicial y remanente. El concedente decide si el PAO será pagado utilizando Certificados de Avance de Obra (CAO) o con pagos diferidos del Fideicomiso.	Adenda 3 Anexo 17, numeral 2.5 (p. 370-371)
24	CAO	Certificado de avance de obra, emitido por el Ositrán a solicitud del concesionario y que requiere ser certificado por el concedente. Mediante la emisión del CAO, Ositrán otorga su conformidad respecto un Hito ejecutado por el concesionario y el concedente a través de su certificación, reconoce el monto que deberá cancelar por el avance de las obras del Plan Maestro, Plan de Equipamiento, Programa de Mantenimiento y de las obras de rehabilitación y mejoramiento del lado aire a lo establecido en el anexo18	Adenda 6 Cláusula 1.20 (p.9) Adenda 6
25	Hito	Se considerará como Hito al avance de las obras, conforme a lo establecido en el anexo 18.	Adenda 6 Cláusula 1.55 (p.12)
26	CRPAO	Es cada uno de los certificados de reconocimiento de derechos del PAO, a ser emitidos por el concedente, con el motivo de la expedición de cada CAO, que certifica y acredita la obligación directa, general, incondicional e irrevocable del Concedente de pagar el monto establecido en dicho certificado por concepto de PAO, en los plazos establecidos. Cada CRPAO se registrará exclusivamente por los términos y condiciones establecidos en el mismo.	Adenda 6 Cláusula 1.36 (p.9) Anexo 18, numeral 8. (p. 393)
27	PAMO	Pago por Mantenimiento y Operación = US\$ 9.5 millones anuales Corresponde al pago por actividades de mantenimiento rutinario. Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos. PAMOs marginales: <ul style="list-style-type: none">• Aerop. Piura: US\$675,000• Aerop. Chiclayo: US\$800,000• Aerop. Pisco: US\$1'000,000	Anexo 17, numeral 2, 5 y 7 (p. 364 y p. 384-385) Circular N° 046 del 3 de abril del 2006.

**ANEXO N°3
RESUMEN ESTADÍSTICO**

INDICADORES ANUALES: PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS REGIONALES

Concesionario	Aeropuertos del Perú
Modalidad	Cofinanciada
Periodo	2007-2018

a. Tráfico													
Indicador	Unidad	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pasajeros totales	Unidades	1 211 203	1 555 110	1 934 820	2 537 368	2 963 096	3 439 727	4 011 717	4 418 950	4 685 055	4 856 286	5 335 287	5 701 254
Nacionales	Unidades	1 209 181	1 554 230	1 931 177	2 535 409	2 960 789	3 432 839	3 998 509	4 401 883	4 676 339	4 846 913	5 320 105	5 682 824
Internacionales	Unidades	2 022	880	3 643	1 959	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 373	15 182	18 430
Tránsito y transferencia	Unidades	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Carga total	Toneladas	16 226	22 696	19 391	22 849	23 706	21 380	20 432	20 972	19 052	15 940	18 346	16 633
Nacional	Toneladas	16 150	22 640	19 144	22 789	23 703	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 191	16 633
Internacional	Toneladas	76	56	247	60	3	59	44	48	48	0	155	0
-Exportación	Toneladas	0,8	31,5	35,5	23,4	0,8	8,0	2,1	1,6	12,8	0,0	0,0	0
-Importación	Toneladas	75,3	24,6	211,9	36,6	2,3	50,7	41,9	46,5	35,6	0,0	155,0	0
Operaciones totales	Unidades	35 055	72 507	98 458	98 071	100 680	106 122	99 550	113 122	119 972	128 548	144 686	153 851
Nacionales	Unidades	34 736	72 013	97 769	97 386	99 886	105 043	98 415	111 813	118 752	127 589	143 602	152 290
Internacionales	Unidades	319	494	689	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	959	1 084	1561

b. Ingresos													
Ingresos	Unidad	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ingresos Aeronáuticos	Miles de soles	7 800	10 132	14 193	20 472	22 876	26 860	33 567	39 314	47 850	55 312	62 008	66 396
Ingresos no Aeronáuticos	Miles de soles	4 523	6 380	8 340	6 354	7 513	9 338	13 302	14 451	16 753	17 151	17 199	49 883
Otros ingresos	Miles de soles	17 856	21 466	24 183	20 712	19 279	13 954	12 090	10 232	11 619	11 032	8 090	8 564
Total	Miles de soles	30 179	37 978	46 716	47 538	49 668	50 152	58 959	63 997	76 222	83 495	87 297	124 843

Indicadores por Aeropuertos

1) Tráfico de pasajeros

a) Nacional

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Iquitos	492	549	529	676	676	769	897	1 020	1 064	955	999	1 115
Piura	194	230	291	402	546	642	733	764	841	863	906	990
Tarapoto	181	215	217	270	374	437	548	668	654	681	794	841
Trujillo	167	202	223	293	350	405	443	491	504	585	635	620
Pucallpa	209	241	240	307	314	365	448	470	503	515	611	690
Chiclayo	150	175	204	277	318	373	426	450	468	526	567	556
Cajamarca	76	97	127	177	201	227	252	258	275	326	359	357
Tumbes	63	59	80	96	133	122	153	181	189	184	197	215
Talara	10	5	3	0	13	12	0	17	107	146	172	196
Pisco	2	2	8	24	47	69	86	70	56	47	53	70
Chachapoyas	0	2	1	3	2	0	0	1	0	9	20	27
Huaraz	10	8	9	9	7	12	11	12	15	10	8	6
Nacional	1 554	1 785	1 932	2 535	2 981	3 433	3 998	4 401	4 676	4 846	5 320	5 683

b) Internacional

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chiclayo	118	54	874	224	388	2 218	89	61	203	7 788	13 542	15 655
Trujillo	176	21	207	233	248	132	1 769	774	243	480	601	256
Piura	50	25	63	252	228	381	448	450	475	286	382	539
Pisco	16	6	5	0	80	88	135	746	237	147	343	785
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171	141	231
Iquitos	1 438	418	744	561	847	3 632	8 499	14 770	7 214	436	93	921
Cajamarca	0	0	31	37	11	0	0	41	12	0	26	0
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	10
Tarapoto	5	254	0	0	0	0	0	7	19	0	21	10
Talara	30	16	0	32	96	93	23	34	31	3	11	22
Huaraz	8	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Chachapoyas	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Internacional	2 206	902	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 373	15 182	18 430

2) Número de operaciones

a) Nacional

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Pisco	11 242	26 428	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	54 000	60 491	70 504
Pucallpa	10 112	11 860	10 972	13 973	15 333	15 910	17 848	14 561	16 336	20 270	17 068	17 269
Trujillo	5 507	6 396	6 307	7 365	8 405	7 420	7 836	8 253	11 833	12 703	12 369	13 070
Chiclayo	4 585	4 542	7 930	5 815	6 268	6 211	6 231	6 194	9 207	7 537	13 970	11 359
Tarapoto	4 337	5 816	5 612	6 524	7 681	7 402	8 447	9 949	9 361	11 826	11 758	11 224
Iquitos	8 027	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	12 085	9 334	10 774
Piura	6 194	7 197	3 460	5 525	7 376	7 092	7 677	8 326	10 489	11 198	9 785	10 025
Cajamarca	3 378	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 467	3 368	3 805	3 318	3 032
Tumbes	1 224	878	900	1 046	1 460	1 174	1 218	1 373	1 572	1 723	1 567	1 614
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 536	2 090	1 508
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1 043	1 486	1 300	1 483
Huaraz	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	644	552	428
Nacional	56 757	80 714	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 813	118 752	138 813	143 602	152 290



b) Internacional

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Chiclayo	55	116	76	67	104	140	88	125	137	187	307	373
Pisco	118	33	24	10	60	83	48	44	108	92	94	362
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	152	166	205
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185
Piura	42	44	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12
Tarapoto	2	5	0	0	0	1	2	4	10	0	13	10
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8
Huaraz	2	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Cajamarca	0	0	4	10	6	0	0	4	2	0	2	0
Chachapoyas	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Internacional	534	536	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	908	1 086	1 561

3) Carga movilizada (toneladas)

a) Nacional

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Iquitos	10 454	15 959	12 110	15 118	14 135	11 940	12 307	12 752	11 518	9 316	9 182	9 901
Piura	3 342	3 246	2 693	2 907	4 435	4 027	2 696	2 723	2 291	1 931	2 245	1 820
Tarapoto	968	1 268	1 107	1 165	1 253	1 385	1 562	1 576	1 429	1 449	1 831	1 357
Trujillo	1 209	1 673	1 641	1 722	1 856	1 896	1 869	1 964	1 754	1 452	1 712	1 816
Pucallpa	528	474	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417
Chiclayo	572	578	485	601	693	656	646	717	737	664	880	583
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	510	495	461	791	465
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273
Talara	5	13	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0
Pisco	42	0	8	1	3	1	0	0	0	0	5	0
Chachapoyas	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	0
Huaraz	604	3	0	0	0	55	0	0	0	0	0	0
Nacional	18 294	23 921	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	16 633

b) Internacional

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Iquitos	75	56	231	37	3	25	44	47	48	0	124	0
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	0	0	0
Chiclayo	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	3	0
Piura	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0
Trujillo	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pisco	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Internacional	141	59	247	60	3	59	44	48	48	0	155	0

Fuente: ADP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima
Teléfono: (511) 440 5115
estudioeconomicos@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De La Sotta
**Jefe de Estudios
Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista
Wilmer Zela Moraya - Especialista
Andrea Raza Herrera – Practicante