



INFORME DE DESEMPEÑO 2015

Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos





Contenido

I.	RESUMEN EJECUTIVO	3
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA ENTIDAD PRESTADORA	6
II.1.	COMPOSICIÓN ACCIONARIA DEL CONCESIONARIO	6
II.2.	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN	6
II.3.	PRINCIPALES ACTIVOS	7
II.4.	ÁREA DE INFLUENCIA	6
II.5.	HECHOS IMPORTANTES	7
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	9
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	10
IV.1.	Principales clientes de los servicios aeroportuarios	10
IV.2.	Movimiento aeroportuario	10
IV.3.	Tráfico de aeronaves	11
IV.4.	Tráfico de pasajeros	13
IV.5.	Tráfico de carga	15
IV.6.	Servicios no aeroportuarios	17
V.	REGULACIÓN TARIFARIA	18
VI.	DESEMPEÑO OPERATIVO	21
VI.1.	Desempeño comercial	21
VI.2.	Niveles de servicio	21
VI.3.	Reclamos	23
VII.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	24
VII.1.	Inversiones	24
VII.2.	Aporte por regulación	25
VIII.	SITUACIÓN FINANCIERA DE ADP	26
VIII.1.	Ingresos obtenidos por el Concesionario	26
VIII.2.	Estados Financieros	28
a)	<i>Estado de Resultados Integrales</i>	28
b)	<i>Estado de Situación Financiera</i>	29
VIII.3.	Ratios Financieros	30
IX.	CONCLUSIONES	31
	ANEXOS	34
	ANEXO 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO	35
	ANEXO 2 FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	36



ANEXO 3 RESUMEN DE ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN	41
ANEXO 4 RESUMEN ESTADÍSTICO	42

Cuadros

Cuadro N° 1 Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	7
Cuadro N° 2 Clasificación de los aeropuertos concesionados a ADP - 2015	6
Cuadro N° 3 Servicios aeroportuarios prestados en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	9
Cuadro N° 4 Participación del tráfico de aeronaves, carga y pasajeros de ADP en la red	10
Cuadro N° 5 Variación anual de operaciones por aeropuerto según tipo de vuelo, 2014-2015	12
Cuadro N° 6 Variación anual del tráfico de pasajeros por aeropuerto.....	15
Cuadro N° 7 Variación anual del tráfico de carga por aeropuerto según tipo de vuelo, 2014-2015	16
Cuadro N° 8 Tarifas Máximas y Cargos de Acceso en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, 2015	19
Cuadro N° 9 Tarifa por hora extra, 2015.....	20
Cuadro N° 10 Incumplimiento en los estándares de niveles de servicio ADP	22
Cuadro N° 11 Reclamos presentados y resueltos 2015	23
Cuadro N° 12 Inversiones efectuadas en Mantenimiento Periódico, 2015	24
Cuadro N° 13 Variación anual de los ingresos por servicios y cofinanciamiento, 2014-2015	27
Cuadro N° 14 Estado de Resultados Integrales, 2014-2015.....	29
Cuadro N° 13 Estado de Situacion Financiera, al 31 de diciembre de 2014 y 2015.....	30
Cuadro N° 14 Evolución de ratios financieros de ADP	31

Gráficos

Gráfico N° 1 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	11
Gráfico N° 2 Estructura del tráfico de naves por aeropuerto, 2015	13
Gráfico N° 3 Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, 2015	13
Gráfico N° 4 Estructura del tráfico de pasajeros por aeropuerto, 2015	14
Gráfico N° 5 Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, 2015	15
Gráfico N° 6 Estructura del tráfico de carga por aeropuerto, 2015	16
Gráfico N° 7 Evolución de ingresos no regulados, 2007-2015	17
Gráfico N° 8 Detalle de los rubros de negocio dentro de los ingresos no regulados	18
Gráfico N° 9 Indicadores comerciales de ADP	21
Gráfico N° 9 Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2007-2015.....	25
Gráfico N° 11 Aporte por regulación, 2007-2015	26
Gráfico N° 11 Estructura de los ingresos por la prestación de servicios de ADP, 2015	28

INFORME DE DESEMPEÑO 2015

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



I. Resumen Ejecutivo

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2015 de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia y de 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 y Aeropuertos del Perú S.A. suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, por un plazo de 25 años. Tal como se observa en el siguiente cuadro, la Concesión es cofinanciada por parte del Estado Peruano, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Aeropuertos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	GBH Investments S.A.: 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 108,165 millones (inc. IGV)*
Inversión acumulada al 2015	USD 95,49 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de diciembre de 2006
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

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

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el esquema de financiamiento, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, las Garantías a favor de cada una de las partes, y el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados. Asimismo, entre 2008 y 2011, se han suscrito ocho (8) adendas al Contrato de Concesión: las cuatro primeras fueron celebradas el 2008; la quinta, en 2009; la sexta, en 2010, la séptima en 2011 y la octava en 2015. 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.



En el año 2015, ADP registró una evolución bastante dinámica en lo relativo al número de pasajeros, carga y número de operaciones registradas. Así, el total de pasajeros del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia fue de 4,67 millones, lo cual equivale a 6,1% pasajeros adicionales a los atendidos el año 2014. Asimismo, es destacable que en 2015 la mayoría de aeropuertos, nueve de los doce administrados por el Concesionario, registraron un mayor número de pasajeros movilizados en vuelos nacionales que el año anterior. En particular, los aeropuertos de Iquitos y Piura se mantienen como los aeropuertos que han transportado el mayor flujo de pasajeros, concentrando, en conjunto, el 40,9% del tráfico total de pasajeros de ADP. 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 0,2%.

La carga movilizada en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante el año 2015 fue de 19 mil toneladas, volumen ligeramente inferior (9,2%) al movilizado en el 2014. De manera similar a lo observado en el tráfico de pasajeros, la carga también correspondió casi en su totalidad al tránsito nacional (99,7%). El aeropuerto de Iquitos es el que ha movilizado el mayor volumen de carga en el 2015, contribuyendo con el 60,7% del volumen total, seguido por otros dos aeropuertos de la zona oriente del país, Pucallpa y Tarapoto, que en conjunto, representaron 21,2% del total de carga movilizada en los aeropuertos de ADP.

Asimismo, en el 2015 se registraron aproximadamente 120 mil de movimientos de aeronaves, cifra superior en 6,1% a la registrada el año anterior. De este total, el aeropuerto de Pisco concentró el 35%, atendiendo principalmente a vuelos de instrucción u operaciones militares, mientras que en vuelos comerciales, los aeropuertos que registraron el mayor movimiento en 2015 fueron los de Tarapoto, Pucallpa, Iquitos y Piura.

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 vienen presentado un crecimiento sostenido desde el inicio de sus operaciones, y en particular, en el 2015 se mantuvo el crecimiento con relación al año anterior, aunque con una tasa de 3,6%, menor a la de años anteriores.

Durante el año 2015, las inversiones ejecutadas por ADP y reconocidas por OSITRAN estuvieron relacionadas con la culminación del proyecto de modernización del Aeropuerto de Pisco y las actividades de mantenimiento periódico, alcanzando un total de USD 13,93 millones, con lo cual la inversión acumulada al 31 de diciembre de dicho año, sumó USD 95,49 millones (incluido IGV), lo que equivale el 88% del compromiso de inversión total asumido por el Concesionario para el periodo de 25 años de duración del Contrato.

En cuanto a las transferencias realizadas por el Concesionario a favor de OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación, éstas superaron en 32% las transferencias de 2014, alcanzando la suma de S/. 1,30 millones.

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 2015 los ingresos obtenidos alcanzaron la suma de S/. 76,2 millones, de los cuales la prestación de servicios representó el 85%, mientras que los ingresos por cofinanciamientos devengados solo representaron



el 15% de los ingresos totales. Cabe indicar que en el 2015, tanto los ingresos aeroportuarios, como los no aeroportuarios se incrementaron en relación con 2014, en 21,7% y 15,9%, respectivamente. En tanto, los ingresos por cofinanciamiento sumaron cerca de S/. 11,6 millones, monto 13,6% mayor que el del 2014.

Los estados financieros auditados de ADP correspondientes al ejercicio 2015, muestran que dicha empresa obtuvo resultados positivos a nivel de utilidad operativa y de utilidad neta, alcanzando esta última los S/. 27,1 millones, cifra que representa casi tres veces la alcanzada el año anterior. Dicho resultado permitió que la empresa ostentará en el 2015 los ratios de rentabilidad más altos registrados desde el inicio de la Concesión, 55,2%, 35,6% y 121,8% en los indicadores de *margen operativo*, *margen neto* y *rendimiento sobre patrimonio*, respectivamente. El ratio de liquidez alcanzado en 2015 (1,31) también evidencia que la empresa se encuentra en una mejor posición para afrontar sus compromisos de corto plazo. Finalmente, la gestión de pasivos de la empresa en 2015, le ha permitido disminuir notablemente su nivel de endeudamiento, de modo que, los pasivos de la empresa pasaron de representar 28,61 veces el capital aportado por los socios en el 2014, a representar 7,01 en el 2015.

INFORME DE DESEMPEÑO 2015

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



II. Aspectos generales de la entidad prestadora

II.1. Composición accionaria del Concesionario

1. El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano, y la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. 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).
2. La empresa concesionaria es una sociedad anónima constituida en el Perú y actualmente es subsidiaria directa de GBH Investments S.A. y tiene como inversionista estratégico a Talma Servicios Aeroportuarios S.A., ambas con las siguientes participaciones representativas en el capital social:

• GBH Investments S.A.	69,23%
• Talma Servicios Aeroportuarios S.A.	30,77%

II.2. Principales características de la Concesión

3. 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 OSITRAN.
4. Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 108,17 millones. Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprendió los tres primeros años de la concesión y un período remanente, que comprende desde el año 4 al 25. 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. Durante el Periodo Remanente, se ejecutarán las obras de equipamiento y actividades de mantenimiento periódico, definidas en los Planes Maestro, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto, los cuales serán aprobados por el Concedente, previa opinión del Regulador.
5. 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,

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.



por los siguientes conceptos: Pago por Obras (PAO), Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)³ y un monto adicional como Incentivo a la Generación de Ingresos regulados (IGI), siendo estos dos últimos componentes variables en el tiempo. El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente Informe.

6. El Contrato de Concesión establece un esquema de tarifas máximas (*price caps*) para los principales servicios aeroportuarios, las cuales deben ser ajustadas de forma anual⁴, de acuerdo a la siguiente fórmula:

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

Donde:

T: Tarifa (o cargo de acceso)

IPC: Índice de precios al consumidor publicado por el INEI

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

II.3. Principales activos

7. 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° 1
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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

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



8. Cabe indicar que con la finalidad de poder establecer niveles de servicio, esquemas tarifarios, inversiones, entre otros, acorde con las características de cada aeropuerto entregado al Concesionario se han establecido cuatro grupos homogéneos de aeropuertos, de acuerdo al número de pasajeros movilizadas el año anterior. El siguiente cuadro muestra la clasificación de los doce aeropuertos concesionados, basada en el tráfico de pasajeros registrado en el año 2014.

Cuadro N° 2 Clasificación de los aeropuertos concesionados a ADP - 2015			
GRUPO I (> 500 mil)	GRUPO II (250 - 500 mil)	GRUPO III (100 - 250 mil)	GRUPO IV (< 100 mil)
Iquitos	Trujillo		Pisco
Piura	Pucallpa	Tumbes	Talara
Tarapoto	Chiclayo		Anta-Huaraz
	Cajamarca		Chachapoyas

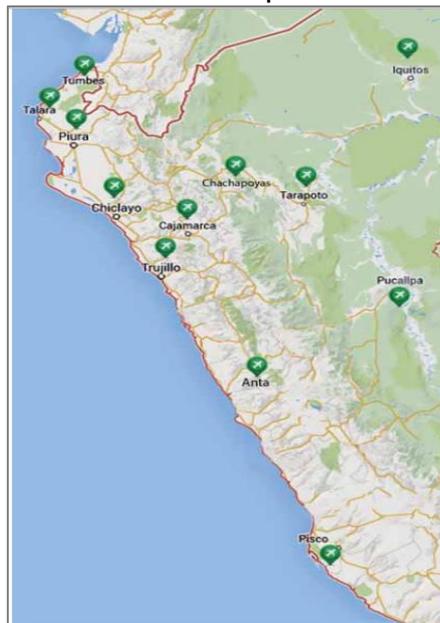
Fuente: OSITRAN

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

II.4. Área de influencia

9. El Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia está conformado por 12 aeropuertos, 11 de los cuales 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.

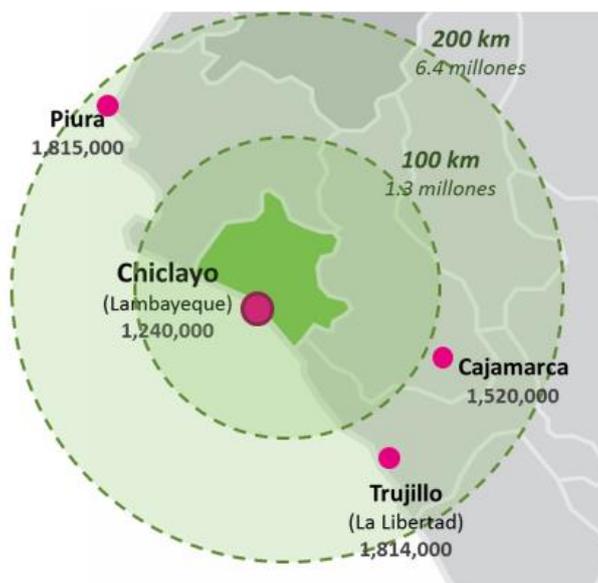
Ilustración N° 1
Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión





10. 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



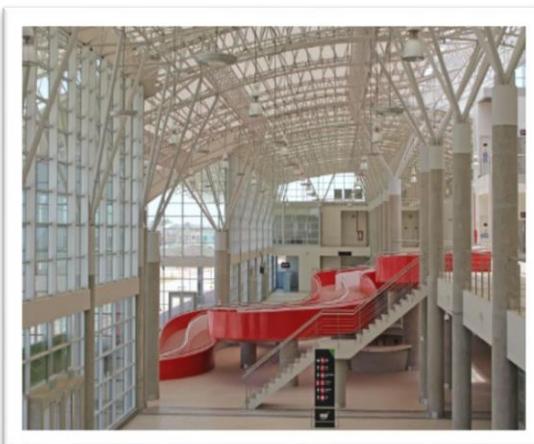
Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP)

II.5. Hechos importantes

11. En el mes de mayo del año 2015 se culminó con la ejecución de las obras civiles y adquisición de equipamiento para el proyecto Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco, cuya construcción demandó un monto de inversiones de aproximadamente S/. 54 millones. La importancia de dicho terminal aeroportuario radica en que se convertirá en un terminal alternativo al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, descentralizando así el servicio de vuelos locales y hacia el exterior.



AEROPUERTO INTERNACIONAL DE PISCO



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP)

12. El 12 setiembre de 2015, previa opinión favorable del Regulador, se suscribió la octava Adenda al Contrato de Concesión, mediante la cual se modificaron los requisitos contenidos en el Anexo 24, referido al Personal Clave, han quedado desfasados, y que dificultan el cumplimiento y la operatividad del Contrato de Concesión. Así, la modificación acordada entre ADP y el MTC resulta conveniente a fin de garantizar la oferta de personal, su adecuada capacitación y aclarar la forma de calificación que este personal debe tener para su contratación.



III. Oferta de servicios prestados en la infraestructura

14. 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.
15. 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° 3 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, OSITRAN definirá la tarifa.
2/ Trujillo, Chiclayo, Pisco, Iquitos, Talara y Tarapoto.
3/ Iquitos y Trujillo.
Fuente: Contrato de Concesión

16. 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. Principales clientes de los servicios aeroportuarios

17. 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.
18. 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 han operado en la red de aeropuertos que componen el Primer Grupo de Aeropuertos de provincia durante el 2015 son los siguientes:
- Lan Peru
 - LCPeru
 - Peruvian Airlines
 - StarPeru
 - Taca
 - Aerodiana
 - Atsa
 - Copa Airlines

IV.2. Movimiento aeroportuario

19. El Primer Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando en este rubro una importante participación dentro de toda la Red Aeroportuaria Nacional. Así, en el 2015, concentró el 34,9%, 23,2% y 34,2% del total de operaciones, pasajeros y volumen de carga, respectivamente. En cuanto a los vuelos internacionales, ADP tuvo una participación poco significativa en relación con el total de operaciones, pasajeros y carga que se registraron en la red aeroportuaria nacional en dicho año.

Cuadro N° 4
Participación del tráfico de aeronaves, carga y pasajeros de ADP en la red aeroportuaria nacional, 2015

	OPERACIONES		PASAJEROS*		CARGA	
	Cantidad	Participación	Cantidad	Participación	Toneladas	Participación
Vuelos Nacionales						
ADP	118 752	34,9%	4 676 339	23,2%	19 004	34,2%
Red Aeroportuaria	340 600	100,0%	20 130 646	100,0%	55 596	100,0%
Vuelos Internacionales						
ADP	1 220	1,8%	8 716	0,1%	48	0,0%
Red Aeroportuaria	69 363	100,0%	6 286 722	100,0%	271 717	100,0%

(*) No incluye pasajeros en tránsito

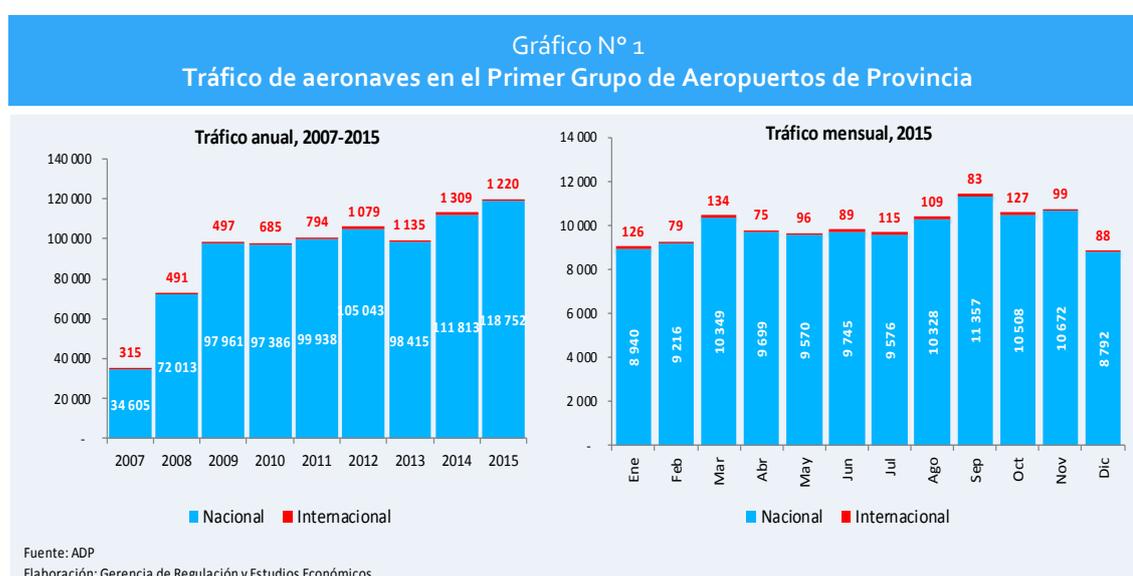
Fuente: CORPAC, ADP, Aeropuertos Andinos del Perú (AAP) y Lima Airport Partners (LAP).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



IV.3. Tráfico de aeronaves

20. En el 2015, el conjunto de los doce aeropuertos a cargo del Concesionario atendió cerca de 120 mil movimientos de aeronaves (entre aterrizaje y despegue), mostrando un crecimiento de 6,1% con respecto al año anterior. El resultado alcanzado en 2015, le ha permitido al Concesionario mantener la tendencia creciente registrada desde el inicio de sus operaciones, a excepción del 2013, habiéndose registrado en todo el periodo de operación de la Concesión un crecimiento promedio anual de 13%.
21. Cabe precisar que los aeropuertos en concesión atienden primordialmente vuelos nacionales (99% del total de operaciones), siendo éstos los determinantes del incremento observado en el tráfico de aeronaves en 2015.



22. Asimismo, a lo largo del 2015 se observa que en el mes de marzo y en los meses comprendidos entre agosto y noviembre se atendieron el mayor número de vuelos nacionales. En el caso de los vuelos internacionales, la mayor cantidad de operaciones se registró en los meses de enero, marzo y octubre.
23. Con relación a la contribución de cada aeropuerto al incremento del tráfico de aeronaves en 2015, se observa que el aeropuerto de Talara registró la mayor tasa de crecimiento en vuelos nacionales (166,8%), mientras que los aeropuertos de Tarapoto y Pisco lo hicieron en vuelos internacionales (150% y 145%, respectivamente). Asimismo, en términos absolutos, el aeropuerto de Trujillo fue el que mostró el mayor incremento de operaciones en vuelos nacionales, al atender 3 580 operaciones adicionales a las registradas el 2014; mientras que en vuelos internacionales, el aeropuerto de Pisco registró 64 operaciones más que en 2014.



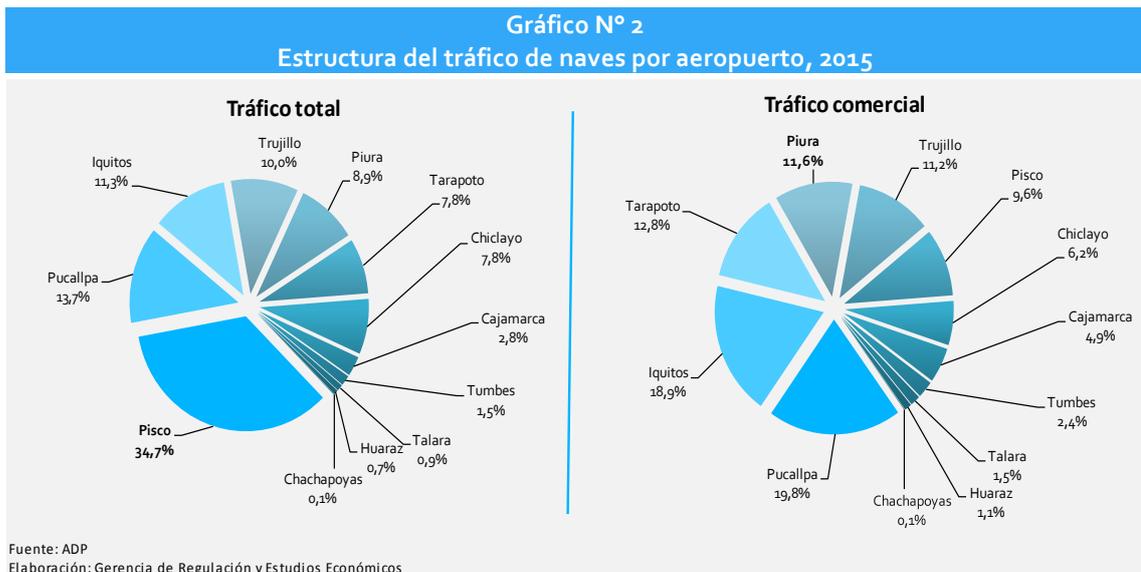
Cuadro N° 5
Variación anual de operaciones por aeropuerto según tipo de vuelo,
2014-2015

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2015	2014	Variación	2015	2014	Variación
Cajamarca	3 368	3 467	-2,9%	2	4	
Chachapoyas	92	84	9,5%	1	0	
Huaraz	780	786	-0,8%	0	0	
Iquitos	13 203	13 597	-2,9%	345	534	-35,4%
Pucallpa	16 336	14 561	12,2%	49	28	75,0%
Talara	1 043	391	166,8%	35	49	-28,6%
Tarapoto	9 361	9 949	-5,9%	10	4	150,0%
Trujillo	11 833	8 253	43,4%	154	167	-7,8%
Tumbes	1 572	1 373	14,5%	169	171	-1,2%
Pisco	41 468	44 832	-7,5%	108	44	145,5%
Chiclayo	9 207	6 194	48,6%	137	125	9,6%
Piura	10 489	8 326	26,0%	210	183	14,8%
TOTAL	118 752	111 813	6,2%	1 220	1 309	-6,8%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

24. Como en años anteriores, el aeropuerto de Pisco alcanzó el mayor tráfico total de aeronaves, concentrando el 34,1% del total de operaciones registradas por el Primer Grupo de Aeropuertos en el 2015. Cabe precisar que dicho año, aproximadamente el 59% de los vuelos atendidos en dicho aeropuerto correspondieron a vuelos de instrucción, siendo su principal usuario la Escuela Peruana de Aviación Civil, mientras que el 41% restante estuvo dividido entre vuelos militares y vuelos comerciales.
25. Considerando que los vuelos de instrucción, prácticamente no se efectúan en otros aeropuertos operados por ADP, se ha analizado también la distribución del tráfico considerando únicamente a los vuelos comerciales, apreciándose que los aeropuertos que contribuyeron de manera importante con el tráfico comercial de aeronaves durante el año 2015 fueron los ubicados en Pucallpa, Iquitos, Tarapoto y Piura los cuales en conjunto, concentraron cerca del 54,5% del total de movimientos. En este tipo de vuelos, el aeropuerto de Pisco explica el 9,6% de operaciones.



IV.4. Tráfico de pasajeros

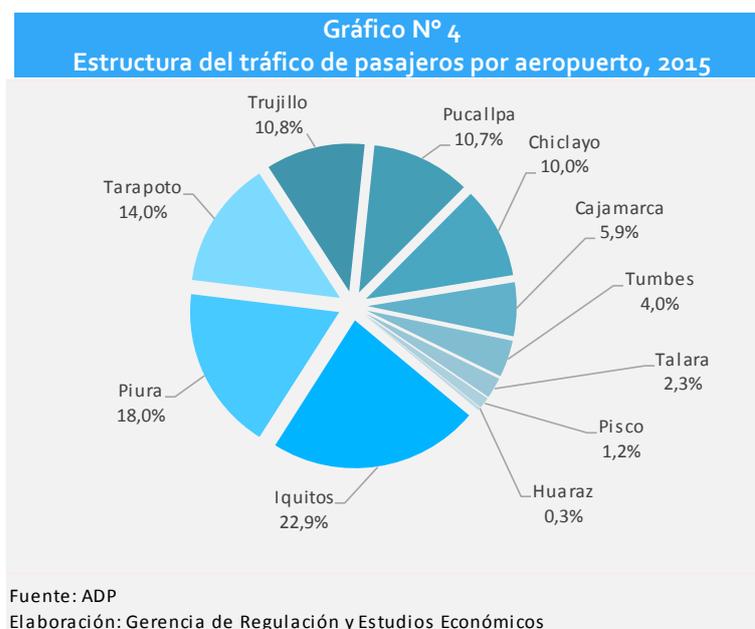
26. Durante el año 2015, el Primer Grupo de Aeropuertos atendió un total de 4,68 millones de pasajeros, registrando un crecimiento de 6% respecto del año anterior. De este modo, se mantuvo la tendencia creciente observada en años anteriores, alcanzándose una tasa de crecimiento promedio anual de 16,6% entre 2007 y 2015. Cabe indicar que dicho crecimiento fue impulsado por el flujo de pasajeros en vuelos nacionales, el cual representó 99,8 % del tráfico total del 2015.



27. A lo largo del 2015 se observa un mayor flujo de pasajeros en vuelos nacionales en los meses de agosto, octubre y diciembre, manteniéndose la estacionalidad observada en años anteriores para esos mismos meses (2012 - 2014), coincidiendo con el periodo de descanso vacacional con el que cuentan diversas instituciones escolares del país, así como con el periodo de vacaciones de verano de los países del hemisferio norte, que permite movilizar un flujo de turistas extranjeros.



28. En cuanto a la distribución del tráfico de pasajeros en el 2015, se ha observado que tres aeropuertos han registrado el mayor movimiento de pasajeros, concentrando entre ellos más de la mitad de los pasajeros atendidos por el Concesionario (54,9%). En efecto, los aeropuertos de Iquitos, Piura y Tarapoto concentraron el 22,9%, 18% y 14% del tráfico total, respectivamente. Le siguen en importancia Trujillo, Chiclayo y Pucallpa con participaciones cercanas al 10% cada uno.



29. En cuanto a la variación anual del tráfico de pasajeros por aeropuerto, cabe indicar que en 2015, solo 3 de los 12 aeropuertos han atendido un número de pasajeros de vuelos nacionales inferior al del año anterior, encontrándose entre éstos los aeropuertos de Chachapoyas y Pisco, caracterizados por ser los aeropuertos (junto con el de Huaraz) con menor flujo de pasajeros de toda la red; de otro lado, el aeropuerto de Tarapoto experimentó una ligera disminución (-2,2%). Por otro lado, en dicho año, la mayoría de aeropuertos recibió un mayor flujo de pasajeros, siendo el aeropuerto de Talara el que ha registrado la mayor tasa de crecimiento, debido al reinicio de vuelos comerciales en el último trimestre de 2014. Asimismo, pese a la cercanía geográfica entre los aeropuertos de Piura y Talara, no se ha aprecia un desplazamiento significativo de usuarios del aeropuerto de Piura hacia el de Talara, pues el primero también ha registrado un importante crecimiento de pasajeros (aproximadamente setenta y siete mil pasajeros adicionales).
30. Cabe indicar que los terminales de Pucallpa y Trujillo, superaron en 2015 los 500 mil pasajeros, por lo que el siguiente año pasarán a ser considerados dentro de los aeropuertos del grupo I. Asimismo, el aeropuerto de Talara superó los 100,000 pasajeros que es el umbral para pasar a ser incluido en el Grupo III.
31. Por su parte, en lo referido a los vuelos internacionales, entre 2014 y 2015, se ha registrado una disminución de 48,9% en el tráfico de pasajeros de este tipo, reflejando la notable disminución de pasajeros internacionales que experimentó en 2015 el terminal de Iquitos.



Cuadro N° 6
Variación anual del tráfico de pasajeros por aeropuerto
según tipo de vuelo, 2014-2015

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2015	2014	Variación	2015	2014	Variación
Cajamarca	275 165	258 201	6,6%	12	41	-71%
Chachapoyas	233	569	-59,1%	0	-	-
Huaraz	14 569	12 419	17,3%	0	-	-
Iquitos	1 064 362	1 020 417	4,3%	7 214	14 770	-51%
Pucallpa	503 491	469 752	7,2%	119	28	325%
Talara	106 511	16 573	542,7%	31	34	-9%
Tarapoto	653 688	668 216	-2,2%	19	7	-
Trujillo	503 821	491 410	2,5%	243	774	-69%
Tumbes	188 747	180 578	4,5%	163	156	4%
Pisco	56 394	69 731	-19,1%	237	746	-68%
Chiclayo	468 403	450 109	4,1%	203	61	233%
Piura	840 955	763 908	10,1%	475	450	6%
TOTAL	4 676 339	4 401 883	6,2%	8 716	17 067	-48,9%

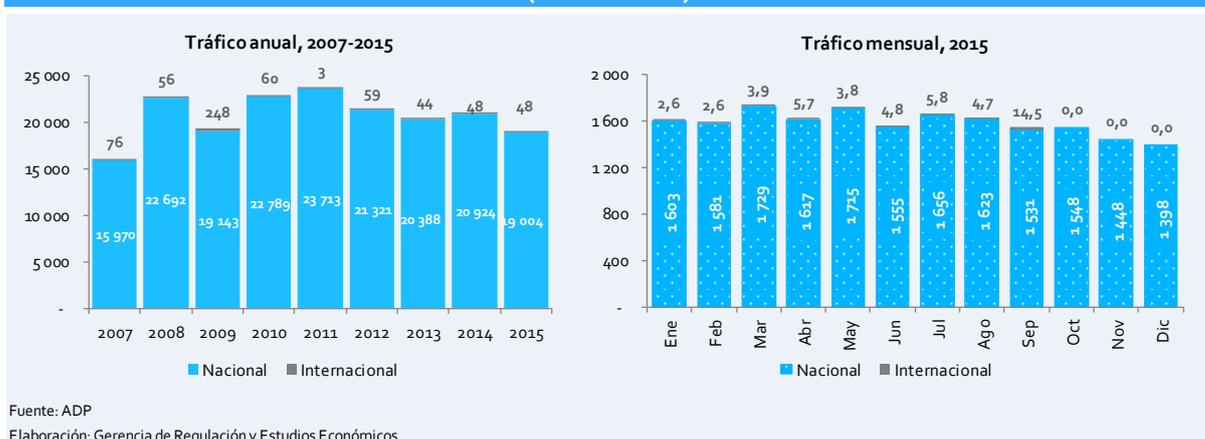
Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.5. Tráfico de carga

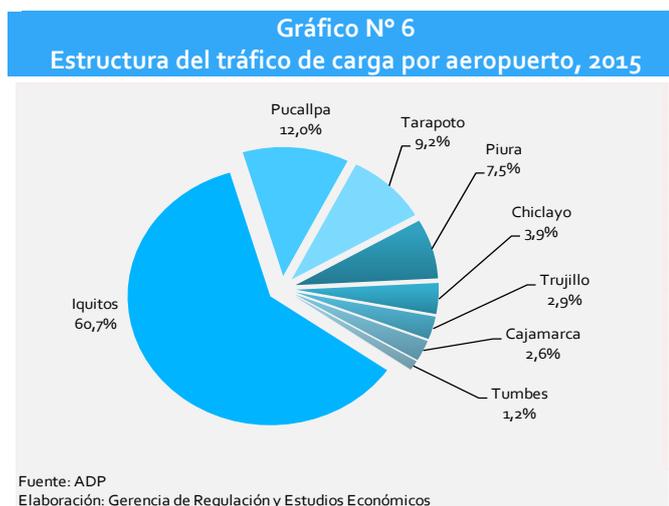
32. Durante el año 2015, ADP movilizó a través de sus doce aeropuertos en operación un total de 19 mil toneladas de carga, lo que representó una reducción de 9,2% en comparación con el volumen alcanzado el año anterior, continuando la tendencia decreciente observada en este indicador desde 2011
33. Cabe notar que casi la totalidad (99,7%) de la carga movilizada durante el 2015, corresponde a vuelos nacionales. Por su parte, los meses correspondientes al último trimestre del año (octubre, noviembre y diciembre) fueron los que registraron una menor movilización de carga.

Gráfico N° 5
Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, 2015
(en toneladas)





34. El aeropuerto de Iquitos registró la mayor contribución al volumen total de carga movilizada a través de los aeropuertos administrados por ADP durante el 2015; seguido por el aeropuerto de Pucallpa, que concentró el 12% del tráfico total. En tanto, los aeropuertos de Tarapoto y Piura representaron el 9,2% y 7,5%, respectivamente; mientras que los demás aeropuertos contribuyeron cada uno con menos del 4% del volumen total e incluso dos de ellos (Huaraz y Chachapoyas) no registraron volumen de carga.



35. En cuanto a la variación anual del tráfico de carga, en general no se observa una variación significativa en el volumen de carga movilizado en 2015 entre aeropuertos, si bien el aeropuerto de Talara registró un crecimiento de 85,2%, dicho porcentaje representó únicamente un aumento de aproximadamente 1 tonelada en términos absolutos. Por su parte, los aeropuertos de Iquitos y Pucallpa fueron los que registraron la mayor reducción de carga movilizada en términos absolutos, 1 234 y 432 toneladas menos que el año anterior, respectivamente

Cuadro N° 7
Variación anual del tráfico de carga por aeropuerto según tipo de vuelo, 2014-2015

AEROPUERTO	NACIONAL			INTERNACIONAL		
	2015	2014	Variación	2015	2014	Variación
Cajamarca	495	510	-3,0%	-	-	
Chachapoyas	-	-		-	-	
Huaraz	-	-		-	-	
Iquitos	11 518	12 752	-9,7%	47,65	47,34	1%
Pucallpa	2 291	2 723	-15,9%	0,76	0,80	-5%
Talara	3	2	85,2%	-	-	
Tarapoto	1 754	1 964	-10,7%	-	-	
Trujillo	546	493	10,7%	-	-	
Tumbes	230	186	23,6%	-	-	
Pisco	-	-		-	-	
Chiclayo	737	717	2,7%	-	-	
Piura	1 429	1 576	-9,3%	-	-	
TOTAL	19 004	20 924	-9,2%	48	48	0,6%

Fuente: ADP
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



IV.6. Servicios no aeroportuarios

36. 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. Durante el año 2015, en general, 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. Cabe mencionar que si bien para el 2015 se han incrementado los ingresos por los servicios no regulados en relación con el año anterior, la tasa de crecimiento alcanzada (3,6%) es menor a la observada en años anteriores, apreciándose cierta tendencia a la desaceleración.



37. En 2015, el crecimiento en los ingresos por servicios no regulados en relación con 2014, se produjo en los rubros como retail, publicidad y alquileres, en el caso de playa de estacionamiento tuvo una ligera caída, conforme se aprecia en el gráfico N° 8.
38. Específicamente, en el rubro de *retail*, que representó el 33,0% del total de los ingresos no regulados, ADP recibió un mayor ingreso de locatarios durante 2015 que establecieron restaurantes y locales comerciales, entre ellos, Cafeterías Bijao en los aeropuertos de Tarapoto y de Trujillo; Tienda Togo Papachay en los aeropuertos de Pucallpa y Tarapoto y Market Maloka que inauguró su local en el Aeropuerto de Iquitos. De otro lado, en cuanto a alquileres destaca la instalación de oficinas de Aerodiana en el aeropuerto de Pisco y la instalación de un área para el almacenamiento de equipos en el aeropuerto de Iquitos.



Gráfico N° 8
Detalle de los rubros de negocio dentro de los ingresos no regulados
(En miles de USD sin incluir IGV)



V. Regulación tarifaria

39. De acuerdo a la cláusula 7.7 del Contrato de Concesión, por la prestación de los servicios aeroportuarios o servicios no aeroportuarios por parte del Concesionario, este deberá cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por OSITRAN.
40. De igual manera, dicha cláusula establece que el Concesionario deberá reajustar las tarifas y cargos de acceso el 1° de enero de cada año, en función del Índice de Precios al Consumidor de Perú (IPC) y el Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos de América (CPI, por sus siglas en inglés). Asimismo, OSITRAN podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y características de la demanda.
41. A continuación se muestran las tarifas máximas y cargos de acceso correspondientes al año 2015. Cabe señalar que en el caso de los servicios a la nave, las tarifas están en función del Peso Máximo de Despegue (PMD).



Cuadro N° 8
Tarifas Máximas y Cargos de Acceso en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, 2015
 (En USD, no inc. IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	PRIMEROS 9 AEROPUERTOS ENTREGADOS				3 AEROPUERTOS RESTANTES		
		Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Piura	Chiclayo	Pisco
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA)								
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,46	3,72	3,61	3,61	4,28	3,57	3,49
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	12,38	12,38	12,38	12,38	11,91	11,91	11,91
2. Aterrizaje y Despegue Internacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento)¹								
Hasta 10 TM	Por operación	19,700	14,775	9,850	4,925	18,960	14,220	4,740
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	3,657	3,127	2,610	2,093	3,520	3,010	2,015
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	4,432	3,805	3,164	2,462	4,266	3,662	2,370
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	4,666	4,002	3,337	2,672	4,491	3,851	2,572
Más de 106 TM	Por tonelada	4,777	4,100	3,411	2,733	4,598	3,946	2,631
3. Aterrizaje y Despegue Nacional Diurno (incluye 90 minutos de estacionamiento)²								
Hasta 10 TM	Por operación	9,850	7,387	4,925	2,462	9,480	7,110	2,370
Más de 10 hasta 35 TM	Por tonelada	2,130	1,182	1,059	0,825	2,050	1,138	0,794
Más de 35 hasta 70 TM	Por tonelada	2,659	1,231	1,108	0,862	2,560	1,185	0,830
Más de 70 hasta 105 TM	Por tonelada	2,770	1,280	1,157	0,899	2,666	1,232	0,865
Más de 106 TM	Por tonelada	2,844	1,317	1,182	0,923	2,737	1,268	0,889
4. Estacionamiento Internacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)								
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,492	0,369	0,246	0,123	0,474	0,356	0,119
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	0,091	0,079	0,065	0,053	0,088	0,076	0,051
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	0,111	0,095	0,079	0,062	0,107	0,091	0,059
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	0,117	0,100	0,084	0,066	0,113	0,096	0,064
Más de 106 TM	Por TM/hora o fracción	0,119	0,102	0,085	0,069	0,115	0,098	0,066
5. Estacionamiento Nacional (posterior a los 90 minutos incluidos en A/D)								
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,246	0,185	0,123	0,062	0,237	0,178	0,059
Más de 10 hasta 35 TM	Por TM/hora o fracción	0,053	0,030	0,027	0,021	0,051	0,028	0,020
Más de 35 hasta 70 TM	Por TM/hora o fracción	0,066	0,031	0,028	0,022	0,064	0,030	0,021
Más de 70 hasta 105 TM	Por TM/hora o fracción	0,069	0,032	0,030	0,022	0,066	0,031	0,021
Más de 106 TM	Por TM/hora o fracción	0,071	0,033	0,030	0,023	0,069	0,032	0,023
6. Otros servicios								
Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012	0,012
Almacenamiento y abastecimiento de combustible	Por galón	0,062	0,04		0,025*	0,06	0,059	0,02
7. Cargo de acceso por el servicio de rampa								
Hasta 10 TM	Por operación	3,078	2,462	2,462	2,409	2,963	2,370	2,370
Más de 10 hasta 35 TM	Por operación	92,822	11,081	12,312	12,043	13,628	10,665	11,850
Más de 35 hasta 70 TM	Por operación	33,859	20,931	25,856	25,289	32,588	20,145	24,885
Más de 70 hasta 105 TM	Por operación	46,787	30,781	44,325	43,353	45,031	29,626	42,661
Más de 106 TM	Por operación	68,949	49,250	76,337	74,664	66,361	47,401	73,471

Nota: Tarifas vigentes del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015.

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

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

Vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de A/D

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

4.2. Adicionalmente, se realiza el cobro de tarifas por el servicio que se brinda a las aeronaves fuera del horario de atención del aeropuerto, de acuerdo con el siguiente cuadro.



Cuadro N° 9
Tarifa por hora extra 2015
(En USD, no incluye IGV)

AEROPUERTO	CON PASAJEROS	SIN PASAJEROS
Anta - Huaraz	23,39	19,70
Chachapoyas	36,94	30,78
Cajamarca	61,56	61,56
Talara	61,56	61,56
Tumbes	86,19	80,03
Tarapoto	86,19	80,03
Trujillo	100,96	97,27
Piura	100,96	97,27
Pucallpa	100,96	97,27
Iquitos	135,44	124,36

Fuente: Tarifario 2015 ADP

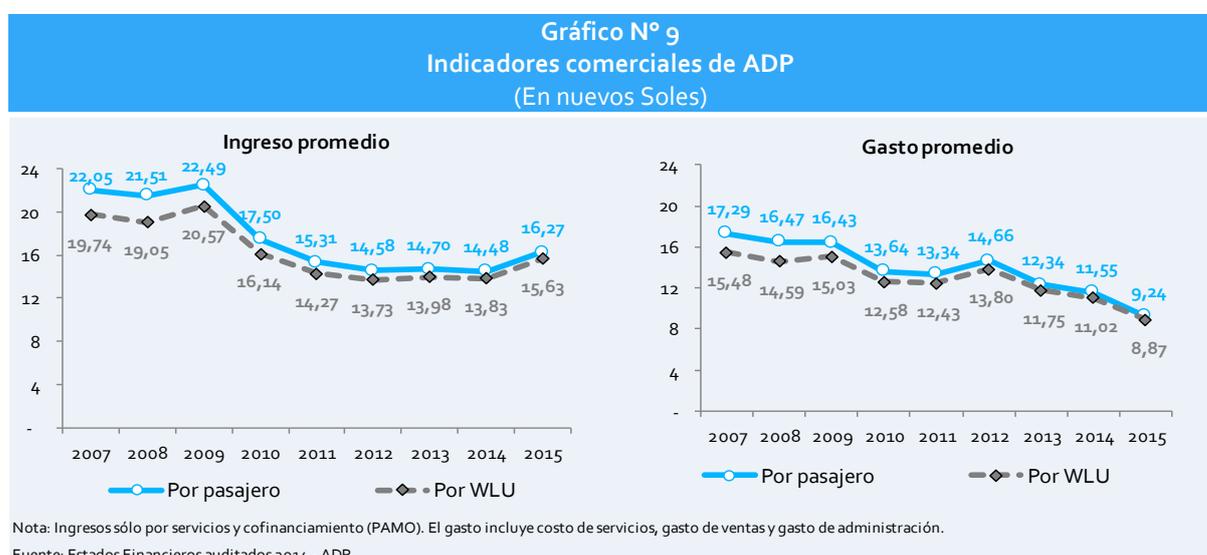
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VI. Desempeño operativo

VI.1. Desempeño comercial

43. 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.
44. En el 2015, el ingreso promedio por pasajero se ubicó en S/. 16,27, lo cual representa un incremento respecto del nivel registrado los cuatro años anteriores. Asimismo, se registra un crecimiento en el indicador de ingresos por WLU⁵ alcanzando S/. 15,63, nivel superior en los cuatro años previos.



45. Contrariamente a lo observado en el caso del ingreso promedio, el costo promedio por pasajero (sin considerar los gastos financieros) mantuvo la tendencia decreciente observada desde el 2007. En efecto, en 2015 el costo promedio por pasajero ascendió a S/. 9,25, monto 20% inferior al registrado el año anterior; asimismo, el costo promedio por WLU se redujo en un porcentaje similar (19,2%), al ubicarse en S/. 8,87. Cabe mencionar que dichos resultados se explican por el significativo aumento en el flujo de pasajeros y de carga, el cual excedió el incremento registrado en los costos de servicio y gastos de administración.

VI.2. Niveles de servicio

46. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, con la finalidad de elevar la calidad del servicio brindado por la entidad prestadora a favor del Usuario, la red de aeropuertos administrada por ADP debe operar la infraestructura alcanzando los parámetros mínimos establecidos por IATA nivel C o Nivel D, dependiendo del flujo de pasajeros. Así, de acuerdo a las mediciones efectuadas en 2015, la mayoría de parámetros relacionados con un *área mínima por pasajero* en distintas áreas o zonas no han sido alcanzadas en diversos aeropuertos, asimismo, aunque en menor proporción, no se ha alcanzado el parámetro de Velocidad mínima de circulación por pasajero en las Zonas destinadas a la circulación de los usuarios.

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



47. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión de OSITRAN, en el año 2015, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización 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 Provincia⁶.
48. De acuerdo a las mediciones efectuadas en 2015⁷, si bien el Concesionario ha logrado el cumplimiento de diversos parámetros de calidad; también se ha verificado que existen diversos aspectos en los que la empresa no ha alcanzado los parámetros mínimos previstos en el Contrato. Así, en el siguiente cuadro se presenta en detalle dichos parámetros por cada aeropuerto, siendo posible apreciar que la mayoría de ellos está relacionado con un área mínima por pasajero en las diversas zonas que debe tener un terminal aeroportuario.
49. Tales resultados fueron 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.

Cuadro N° 10 Parámetros que no alcanzan los niveles mínimos IATA, según aeropuerto			
Aeropuerto	Incumplimiento detectado	Aeropuerto	Incumplimiento detectado
CAJAMARCA	Área mínima por pasajeros – Antes de check Velocidad mínima de circulación por pax – Después de check Área mínima por pasajero sentado – Sala de embarque Máxima tasa de ocupación – Sala de embarque Área mínima por pasajero – Sala de recojo de equipaje Área mínima por pasajero en control de seguridad Número de servicios de seguridad Área total de sala desembarque	IQUITOS	Área mínima por pasajeros – Antes de check Área mínima por pasajero – Migraciones Salidas Área mínima por pasajero sentado doméstico – Sala de embarque Área mínima por pasajero sentado internacional – Sala de Máxima tasa de ocupación doméstico – Sala de embarque Área mínima por pasajero – Sala de recojo de equipaje Área mínima por pasajero en control de seguridad nacional Unidad de reclamo de equipaje Puestos de control de pasaporte salidas Puestos de control de pasaporte llegadas
	CHICLAYO		Área mínima por pasajeros – Antes de check Área mínima por pasajero – Después de check Velocidad mínima de circulación por pax – Después de check Área mínima por pasajero sentado – Sala de embarque Máxima tasa de ocupación – Sala de embarque Área mínima por pasajero – Sala de recojo de equipaje Área mínima por pasajero – Seguridad
PUCALLPA	Velocidad mínima de circulación por pax – Después de check Área mínima por pasajero sentado – Sala de embarque Máxima tasa de ocupación – Sala de embarque Área mínima por pasajero en control de seguridad Número de servicios de seguridad	PIURA	Área mínima por pasajero – Check in Área mínima por pasajeros – Antes de check in Área mínima por pasajero – Después de Check in Velocidad mínima de circulación por pax – Después de check Área mínima por pasajero sentado – Sala de embarque Máxima tasa de ocupación – Sala de embarque Área mínima por pasajero – Sala de recojo de equipaje Área mínima por pasajero en control de seguridad Número de servicios de seguridad Área total de sala desembarque
TARAPOTO	Área mínima por pasajero – Check in Área mínima por pasajero – Después de Check in Velocidad mínima de circulación por pax – Después de check Área mínima por pasajero sentado – Sala de embarque Área mínima por pasajero – Sala de recojo de equipaje Área mínima por pasajero en control de seguridad Número de servicios de seguridad	TUMBES	Área mínima por pasajero – Antes de check in Área mínima por pasajero – Después de Check in Velocidad mínima de circulación por pax – Después de check Área mínima por pasajero sentado – Sala de embarque Máxima tasa de ocupación – Sala de embarque Área mínima por pasajero – Sala de recojo de equipaje Área mínima por pasajero en control de seguridad Número de servicios de seguridad Área total de sala desembarque
TRUJILLO	Área mínima por pasajeros – Antes de check in Área mínima por pasajero – Después de Check in Área mínima por pasajero sentado – Sala de embarque Área mínima por pasajero – Sala de recojo de equipaje Número de servicios de seguridad		

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁶ En los aeropuertos de Talara, Pisco, Chachapoyas y Anta Huaraz no corresponde verificar el cumplimiento del nivel de servicio D de AITA, toda vez que ninguno de ellos ha alcanzado por dos años consecutivos un tráfico anual superior a los 100,000 pasajeros

⁷ Las mediciones se efectuaron en las siguientes fechas: Aeropuerto de Cajamarca: del 23/01/15 al 31/01/15, Aeropuerto de Chiclayo: del 22/01/15 al 02/02/15, Aeropuerto de Iquitos: del 30/01/15 al 13/02/15, Aeropuerto de Piura: del 30/01/15 al 07/02/15, Aeropuerto de Pucallpa: del 12/02/15 al 20/02/15, Aeropuerto Tarapoto: del 12/02/15 al 20/02/15, Aeropuerto de Trujillo: del 28/01/15 al 05/02/15, Aeropuerto de Tumbes: del 23/01/15 al 31/01/15



VI.3. Reclamos

50. Durante el año 2015, se presentaron 207 reclamos en relación a los servicios prestados en los aeropuertos administrados por ADP, de los cuales se resolvieron el 96% (198). Cabe indicar que del total de reclamos resueltos, la mayoría de ellos (49%) fueron declarados improcedentes, mientras que, 36% fueron declarados infundados y 7% inadmisibles, por lo que únicamente el 9% restante fueron declarados fundados.

Cuadro N° 11 Reclamos presentados y resueltos 2015			Sentido del Reclamo	
	Reclamos presentados	Reclamos resueltos		
Infraestructura	39	39	<ul style="list-style-type: none">INADMISIBLEIMPROCEDENTEFUNDADOSINFUNDADOS	
Daño/Pérdida de Bienes	11	11		
Tarifa Aeroportuaria	5	5		
Maltrato de personal	15	14		
Playa de Estacionamiento	18	16		
Retención de objetos	10	10		
Aerolíneas - Maltrato Personal	2	2		
Aerolíneas - Itinerario/Vuelos	7	7		
Otros	100	94		
Total 2015	207	198		



VII. Inversiones y pagos al Estado

VII.1. Inversiones

51. En el año 2015, se efectuaron inversiones concentradas principalmente en dos componentes (i) Proyecto de modernización del Aeropuerto de Pisco y (ii) Actividades de Mantenimiento Periódico en infraestructura, pavimentos y equipamiento, según lo establecido en el Segundo Programa de Mantenimiento Periódico.
52. Así, en cuanto al primer componente se efectuaron inversiones orientadas a la culminación de la ejecución de obras civiles y adquisición de equipamiento para el aeropuerto internacional de Pisco, específicamente durante 2015, se culminó la construcción del terminal de pasajeros, del terminal de carga, así como de los pórticos de ingreso del aeropuerto. En cuanto al segundo componente, durante el 2015 se realizaron las actividades previstas en el Segundo Programa de Mantenimiento periódico, que incluyen aquellas actividades de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria y el equipamiento con periodicidad mayor a un año. Al final de dicho año se alcanzó una inversión total de USD 13,9 millones (incl. IGV) en todos los aeropuertos administrados por ADP. En el siguiente cuadro se muestra el monto invertido en mantenimiento en cada aeropuerto:

Chachapoyas	431 515,41
Chiclayo	791 247,99
Tumbes	1 545 895,23
Tarapoto	811 415,03
Pucallpa	170 898,52
Iquitos	18 025,35
Piura	634 805,53
Talara	3 683 642,25
Cajamarca	2 198 463,78
Pisco	88 806,97

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

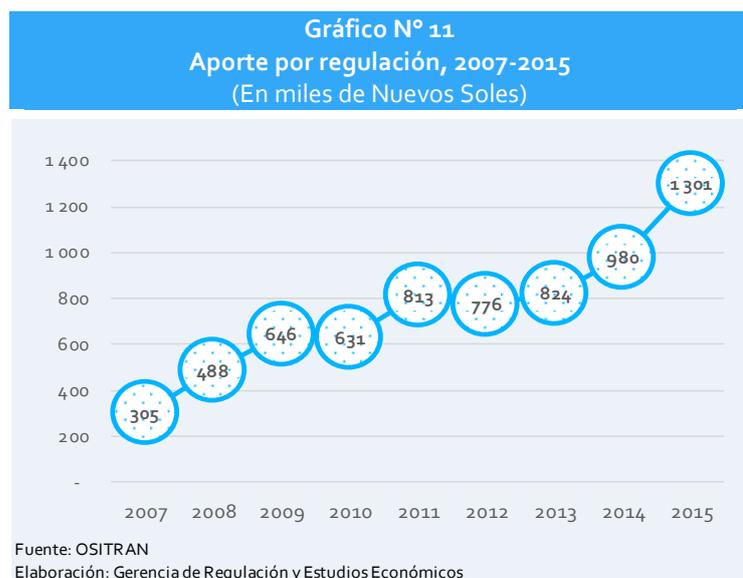
53. Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas como tales por el Regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica presentada por dicha empresa, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. En el año 2015, OSITRAN reconoció inversiones en el Primer grupo de aeropuertos de Provincia por un total de USD 13,9 millones, con lo cual la inversión acumulada al 31 de diciembre de dicho año alcanzó un total de USD 95,5 millones, los cuales equivalen a un 88% del compromiso de inversión asumido por el Concesionario (USD 108,2 millones), que incluye los compromisos de inversión correspondientes al periodo inicial y al periodo remanente



VII.2. Aporte por regulación

54. De conformidad con la cláusula 14.6 del Contrato de Concesión, la entidad prestadora tiene la obligación de pagar al OSITRAN, el aporte por regulación al que se refiere el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM⁸, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos.
55. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, en el 2015 ADP realizó aportes por regulación a OSITRAN por la suma de S/. 1 301 167, representando un aumento de 32,8% con respecto al año anterior, en línea con el crecimiento de los ingresos de la empresa tanto por concepto de los servicios que brinda como por los pagos correspondientes al cofinanciamiento que recibe del Estado. En el gráfico siguiente, 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.

⁸ 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.



VIII. Situación financiera de ADP

VIII.1. Ingresos obtenidos por el Concesionario

56. Los ingresos percibidos por ADP provienen de la explotación de los aeropuertos, distinguiéndose entre dos tipos de prestación de los servicios: aeroportuarios y no aeroportuarios; así como del cofinanciamiento que recibe de parte del Estado Peruano. Respecto de este último concepto cabe indicar que el cofinanciamiento es un compromiso mediante el cual el Concedente realiza pagos al Concesionario por el conceptos de Pago por Obras (PAO), Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) y un monto adicional como Incentivo a la Generación de Ingresos regulados (IGI), deduciendo el valor de los ingresos por servicios regulados y no regulados (para mayor detalle ver anexo 1).
57. En el 2015, el Concesionario obtuvo ingresos por un total de S/. 76,2 millones, siendo la fuente más importante de ellos, la prestación de servicios, rubro que representó aproximadamente el 85% de los ingresos alcanzados ese año; mientras que, el restante 15% correspondió a los cofinanciamientos devengados.



Cuadro N° 13
Variación anual de los ingresos por servicios y cofinanciamiento, 2014-2015
(En miles de S/.)

CONCEPTO	2015	2014	VARIACIÓN
Servicios aeroportuarios	47 850	39 314	21,7%
Tarifa Única de Uso Aeroportuario - TUUA	30 726	24 574	25,0%
Aterrizaje y despegue	9 820	8 281	18,6%
Cargos de acceso a instalaciones de rampa y estacionamientos de distribución de combustible	3 526	3 042	15,9%
Servicios en horas extras	1 582	1 375	15,1%
Uso de instalaciones de carga aérea	707	714	-1,0%
Arrendamiento de oficinas y counters	824	833	-1,1%
Estacionamiento de aeronaves	370	368	0,5%
Arrendamiento de espacio para antenas	275	19	1347,4%
Arrendamiento de espacio para equipos de rampa	1	93	-
Vuelos de acción cívica y escuelas	19	15	26,7%
Servicios no aeroportuarios	16 753	14 451	15,9%
Arrendamiento de locales comerciales	10 168	9 810	3,6%
Estacionamiento de vehículos	3 436	3 165	8,6%
Arrendamiento de oficinas y counters	635	52	1121,2%
Fotochecks	353	271	30,3%
Ingreso ventas multiproductos	850	-	-
Servicio de base fija de Operaciones - FBO	246	187	31,6%
Ingreso centro de negocios	1 065	966	10,2%
Cofinanciamiento (PAMO)	11 619	10 232	13,6%
TOTAL	76 222	63 997	19,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP - 2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

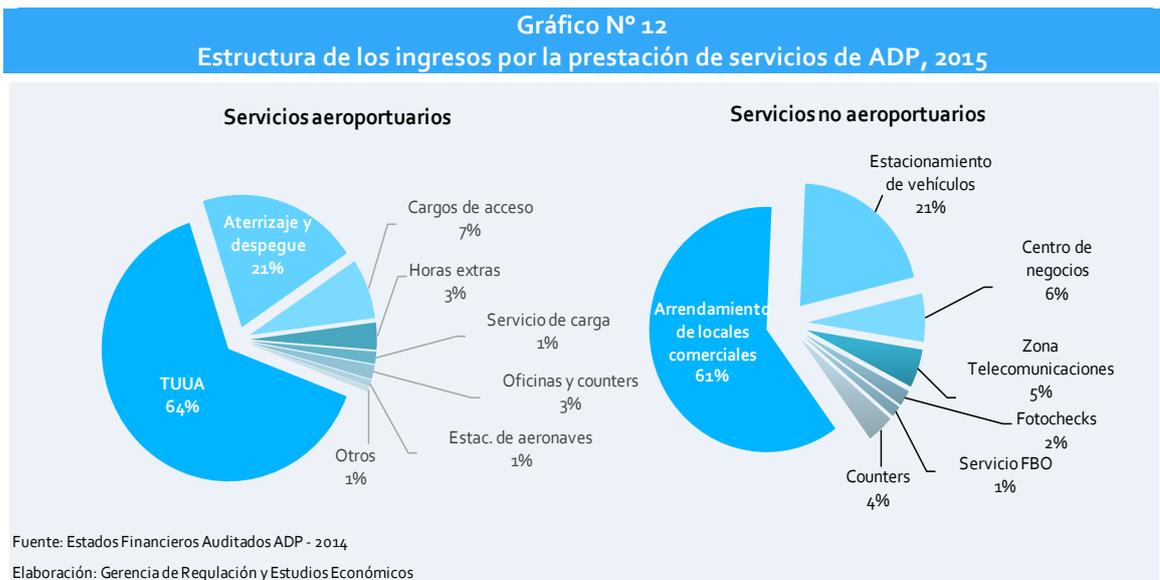
58. En 2015, los ingresos por servicios aeroportuarios fueron 21,7% mayores que los obtenidos el año anterior. Este resultado estuvo impulsado, principalmente, por el incremento de los ingresos generados por TUUA, producto del mayor tráfico de pasajeros registrado en el 2015 en comparación con el año anterior.
59. En el caso de los ingresos por servicios no aeroportuarios, éstos también se incrementaron de forma significativa (15,9%) con relación al 2014. El arrendamiento de locales comerciales⁹ contribuyó de manera importante a la recaudación de ADP por este concepto, representando el 61% de los ingresos por servicios no aeroportuarios, dichos ingresos corresponden al alquiler de espacios publicitarios, stands comerciales, entre otros. Asimismo, los ingresos por arrendamiento de oficinas y counters registraron un crecimiento notable, al pasar de S/. 52 mil a S/. 635 mil en el último año.
60. El siguiente gráfico muestra la estructura de los ingresos procedentes de la prestación de los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios. Dentro de los primeros, las principales fuentes corresponden a servicios sujetos a regulación tarifaria; siendo el ingreso por uso del terminal aeroportuario (TUUA) el principal componente (63% del total); y los ingresos por aterrizaje y

⁹ Arrendamiento de locales comerciales corresponde al ingreso registrado por alquiler de espacios publicitarios, alquiler de stands, por otorgar acceso a terceros a las instalaciones de rampa y estaciones de distribución de combustible en los aeropuertos.



despegue la segunda fuente de generación de ingresos (20%). Por su parte, los ingresos de los servicios sujetos a regulación por acceso figuran en el tercer lugar con una participación de 8%.

61. En tanto, como ya se ha mencionado líneas arriba, la principal fuente de ingresos dentro de los servicios no aeroportuarios es el arrendamiento de locales comerciales, el cual representa el 61% de los ingresos de este rubro; le sigue en importancia el ingreso obtenido en el rubro de estacionamiento de vehículos con una participación de 21%.



VIII.2. Estados Financieros

a) Estado de Resultados Integrales

62. En cuanto a los resultados del ejercicio, en 2015 el Concesionario obtuvo una utilidad bruta ascendente a S/. 41,27 millones, monto notablemente superior (27,5%) al obtenido el año anterior. Asimismo, cabe destacar que los mayores ingresos registrados en el rubro "otros ingresos", le permitieron al Concesionario incrementar su utilidad operativa en más del doble (150%), la misma que pasó de S/. 16,83 millones a S/. 42,06 millones entre 2014 y 2015. Dichos otros ingresos percibidos por el Concesionario en el 2015, están asociados a los pagos efectuados por el Estado por el concepto de Inversiones PAO, principalmente por la ejecución del Plan de Mantenimiento Periódico.
63. A su vez, ello explica el notable crecimiento observado en la utilidad neta del Concesionario que alcanzó los S/. 27,10 millones al final del 2015, lo que significó un crecimiento de 177,3% en relación el año anterior tal como se muestra en el siguiente cuadro:



Cuadro N° 14
Estado de Resultados Integrales, 2014-2015
(En miles de S/.)

	2015	2014	Var.
Ingresos por servicios	64 603	53 765	20,2%
Ingresos por cofinanciamiento - PAMO	11 619	10 232	13,6%
Total ingresos	76 222	63 997	19,1%
Costo de servicios	(34 953)	(31 628)	10,5%
Utilidad bruta	41 269	32 369	27,5%
Gastos de ventas	(2 514)	(2 704)	-7,0%
Gastos de administración	(19 407)	(16 693)	16,3%
Otros ingresos	23 409	4 275	447,6%
Otros gastos	(691)	(415)	66,5%
Utilidad de operación	42 066	16 832	149,9%
Ingresos financieros	15 598	13 556	15,1%
Gastos financieros	(17 480)	(13 241)	32,0%
Diferencia en cambio, neta	(1 361)	(2 969)	-54,2%
Utilidad antes de participación e impuesto a la renta	38 823	14 178	173,8%
Impuesto a la renta	(11 719)	(4 403)	166,2%
Utilidad (pérdida) neta	27 104	9 775	177,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP - 2015

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

b) Estado de Situación Financiera

64. Por su parte, al analizar el Estado de Situación Financiera de ADP correspondiente al año 2015, se aprecia que tanto el activo, así como el pasivo y patrimonio, se redujeron de manera importante en relación con el año anterior (-39,4%). Así, en el caso del activo, dicha reducción obedece principalmente a la disminución del rubro Cuentas por Cobrar al MTC, tanto del activo corriente, como del activo no corriente. En efecto, la parte corriente de las cuentas por cobrar al MTC pasaron de S/. 127 millones a S/. 98 millones; mientras que la parte no corriente o de largo plazo de dicha deuda se redujo de S/. 125 millones a S/. 39 millones. Dicha reducción se debe en parte a reembolsos efectuados por el MTC, a una transferencia de CRPAO's a terceros y a que se dieron de baja aproximadamente 50 millones correspondientes a las inversiones del periodo inicial, por una transferencia de la deuda al patrimonio fideicometido.
65. Asimismo, como parte de la operación mencionada en el párrafo anterior también se dieron de baja aproximadamente S/. 58 millones de Soles, del pasivo de largo plazo correspondiente a la hipoteca que mantenía el Concesionario con el BBVA Banco Continental, por el préstamo de 107 millones otorgado en el 2007 para financiar las inversiones del periodo inicial. Adicionalmente, en el 2015 el Concesionario canceló el préstamo otorgado por el Banco Interbank para financiar el proyecto de modernización del Aeropuerto de Pisco, quedando pendiente dentro del pasivo no corriente únicamente un préstamo de mediano plazo otorgado por el Banco de Crédito del Perú. El pasivo corriente también disminuyó 41,8%, principalmente por la reducción en el uso de pagarés por parte de la firma.



66. Por su parte, en el 2015 el patrimonio neto del Concesionario aumentó en 123,9%, debido principalmente a los óptimos resultados obtenidos por la empresa a nivel de utilidad neta en dicho año. Así, de los 27 millones de utilidad neta, se distribuyó dividendos por un monto aproximado de S/. 14,7 millones, registrándose la diferencia en la cuenta "resultados acumulados" que forma parte del Patrimonio.
67. De esta manera, al cierre del 2015 los activos de ADP se encontraban financiados en un 87,5% mediante préstamos de terceros (bancos y/o proveedores) y en un 12,5% mediante capital propio.

Cuadro N° 15					
Estado de Situación Financiera, al 31 de diciembre de 2014 y 2015					
(En miles de S/.)					
ACTIVO	2015	2014	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2015	2014
Activo corriente	105 342	143 543	Pasivo corriente	77 913	133 957
Efectivo y equivalente de efectivo	4 442	2 282	Obligaciones financieras	45 975	99 774
Cuentas por cobrar comerciales netas	6 676	4 756	Cuentas por pagar comerciales	12 607	18 258
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	527	284	Cuentas por pagar a partes relacionadas	1 123	9 478
Cuentas por cobrar al MTC	91 679	127 862	Otras cuentas por pagar	18 208	6 447
Otras cuentas por cobrar	1 364	7 314	Pasivo no corriente	78 036	150 466
Gastos contratados por anticipado	654	1 045	Obligaciones financieras	45 022	131 983
			Derivados utilizados para cobertura	27 034	18 483
			Cuentas por Pagar Diversas	5 980	
Activo no corriente	72 866	150 822	TOTAL PASIVO	155 949	284 423
Cuentas por cobrar al MTC	39 063	124 663			
Otras cuentas por cobrar	25 951	17 945	Patrimonio neto	22 259	9 942
Imp. a la renta y participac. De trabaj. diferido	4 789	1 407	Capital social	6 988	6 988
Inmuebles. Equipos y vehículos	1 779	4 995	Reserva legal	1 398	1 398
Intangible neto	1 284	1 812	Resultados acumulados	13 873	1 556
TOTAL ACTIVO	178 208	294 365	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	178 208	294 365

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP - 2015
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VIII.3. Ratios Financieros

68. El siguiente cuadro muestra los principales indicadores financieros de ADP, en el cual se aprecia que, en general, en 2015 los ratios de rentabilidad han registrado un notable incremento, alcanzando incluso los ratios de *margen operativo*, *margen neto* y *rendimiento sobre patrimonio* más altos obtenidos por la empresa desde el inicio de sus operaciones. Ello se explica por los óptimos resultados alcanzados por ADP en el 2015 a nivel de utilidad operativa y utilidad neta.



Cuadro N° 16
Evolución de ratios financieros de ADP

RATIOS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
De rentabilidad									
Margen operativo	22,0%	23,0%	31,1%	23,9%	16,4%	4,7%	19,3%	26,3%	55,2%
Margen neto	13,0%	11,0%	10,4%	22,0%	9,1%	-0,3%	12,7%	15,3%	35,6%
Rendimiento sobre patrimonio	72,0%	43,0%	40,0%	73,8%	63,9%	-2,0%	51,1%	98,3%	121,8%
Rendimiento sobre activos	17,0%	6,0%	3,4%	7,4%	3,8%	-0,1%	3,9%	3,3%	15,2%
De liquidez									
Razón corriente	1,21	2,48	0,97	1,63	1,56	1,30	1,21	1,07	1,35
De solvencia									
Endeudamiento sobre patrimonio	3,17	6,73	10,74	8,96	15,46	13,79	12,26	28,61	7,01

Fuente: Estados Financieros Auditados ADP 2008-2014

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

69. El ratio de liquidez también aumentó en 2015, evidenciando así la mejor posición en la que se ubicó la empresa para enfrentar sus obligaciones de corto plazo. Así, dicho ratio se mantuvo superior a 1,00, lo que refleja que la empresa cuenta con la liquidez suficiente para respaldar su pasivo corriente.
70. En cuanto al indicador de solvencia, en el cuadro precedente se aprecia que en el año 2015 éste experimentó una reducción importante, explicada principalmente por la gestión de pasivos llevada a cabo por el concesionario, lo cual le ha permitido una significativa disminución de su nivel de endeudamiento, tanto de sus deudas a corto plazo (pagarés), como de sus préstamos de largo plazo que han pasado de 3 a 1 en el último año. De este modo, los pasivos de la empresa pasaron de representar 28,61 veces el capital aportado por los socios en el 2014, a representar 7,01 en el 2015.

IX. Conclusiones

De la evaluación del desempeño de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias en el año 2015, se obtiene 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 ésta 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 2015, la Concesión contribuyó con el 34,9%, 23,2% y 34,2% del total de operaciones, pasajeros y carga del ámbito nacional, respectivamente.
- (iii) Durante el 2015, se movilizaron un total de 4,7 millones de pasajeros a través de los doce aeropuertos de la Concesión, lo cual implicó un crecimiento de 6% respecto del número



de pasajeros registrados el año anterior, manteniéndose la tendencia creciente observada en los nueve años de operación del Concesionario. Asimismo, el 2015 se registró un tráfico de aproximadamente 120 mil aeronaves, 6,1% más que el año anterior. Por el contrario, el tráfico de carga se redujo 9,2% en 2015, movilizándose en total 19 mil toneladas.

- (iv) En relación al desempeño operativo de ADP durante el año 2015, se ha verificado lo siguiente:
- El desempeño comercial del concesionario ha sido favorable, se incrementó el ingreso promedio por pasajero por pasajero y por WLU en 12,3% y 13,1% en relación con el 2014, respectivamente; mientras que, el costo promedio por pasajero y por WLU se redujeron 20% y 19,5% con respecto al año anterior, respectivamente.
 - ADP no ha logrado alcanzar algunos parámetros mínimos establecidos por IATA, (nivel C y nivel D) respectivamente, específicamente la mayoría de ellos relacionados a que no se alcanzó el *área mínima por pasajero*.
 - Se recibieron 207 reclamos en relación a los servicios prestados por ADP y se resolvieron 198 de ellos. Del total de estos últimos, la mayoría fueron declarados improcedentes o inadmisibles (55,5%), infundados (36%), apreciándose que sólo el 8,5% fueron declarados fundados.
- (v) Al 31 de diciembre de 2015, el Concesionario realizó inversiones para la culminación del proyecto de modernización del terminal de Pisco y en las obras del programa de mantenimiento, habiendo sido reconocido por OSITRAN un total de USD 13,9 millones. De este modo, el monto de inversión acumulada fue de USD 95,5 millones, monto que incluye las inversiones del periodo inicial, del proyecto de modernización del aeropuerto de Pisco y las del Programa de mantenimiento periódico. De ese modo, el Concesionario ha logrado ejecutar el 88% del monto comprometido.
- (vi) Durante el año 2015, las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación ascendieron a USD 1 301 167, monto que superó en 32, 8% las transferencias efectuadas en el 2014.
- (vii) Durante el año 2015, los ingresos obtenidos por el Concesionario, que incluye los ingresos por servicios aeroportuarios, por servicios no aeroportuarios y por cofinanciamiento PAMO, aumentaron 19% en relación con el año anterior. Dicho crecimiento se explica por el crecimiento observado ese año en cada uno de sus tres componentes, así los ingresos por servicios aeroportuarios se incrementaron 21,7% debido al mayor flujo de pasajeros (TUUA) y otros servicios; los ingresos por servicios no aeroportuarios aumentaron 15,9%, principalmente por los mayores ingresos por alquileres de oficinas y counters y por último, el cofinanciamiento del Estado creció 13,6%.
- (viii) La utilidad operativa de ADP experimentó un notable crecimiento, pasando de S/. 9,7 millones a S/. 27,1 millones entre 2014 y 2015, debido principalmente al incremento experimentado en la cuenta "otros ingresos" en la cual se registraron, entre otros, los pagos efectuados por el Concedente por el concepto de inversiones PAO.



-
- (ix) En cuanto a los indicadores financieros de ADP durante el año 2015, se observa una mejora general de los ratios de rentabilidad, liquidez y solvencia, debido a los resultados positivos del ejercicio obtenidos ese mismo año.



ANEXOS



ANEXO 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO

Manejo de los fondos del cofinanciamiento	Mediante fideicomiso administrado por la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE).
Principal fuente de recursos	Retribución que recibe el Estado Peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Frecuencia de pagos por concepto de PAO y PAMO	Trimestral
Incentivo a la Generación de Ingresos (IGI)	Importe trimestral, que en ningún caso podrá ser menor a cero.
Opciones a elegir por el Concesionario para el pago por obras	<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 OSITRAN.
IGI	Reconocimiento por generación de ingresos regulados por movimientos de pasajeros y carga en exceso a su crecimiento vegetativo. Si los ingresos regulados por movimiento de pasajeros y carga en el trimestre son mayores que los ingresos regulados base ajustado, el Concesionario recibirá un porcentaje del excedente.
Cálculo del Cofinanciamiento trimestral (COF _t)	<p>- Si PAMO mayor que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB),</p> $COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$ <p>- Si PAMO menor o igual que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB),</p> $COF_t = IGI_t - 0.5(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$ <p>donde,</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



ANEXO 2
FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

CONCESIONARIO: AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (ADP)
PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Fecha de actualización: 31 de mayo de 2015

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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 05 de febrero 2008. ▪ Entrega en operación del aeropuerto de Pisco, adiciones al numeral 5.9, modificación e incorporación al numeral 20.1.1, adición al numeral 3.6 al Anexo 11, y modificación del numeral 5 Anexo11. ▪ Adenda 2: 06 de marzo de 2008. ▪ Entrega en operación del aeropuerto de Chiclayo, modificación del numeral 5.12.1. ▪ Adenda 3: 17 de setiembre 2008. ▪ Modificación numeral 1.1 "Acreedores Permitidos", 1.83 "Pago por Obras (PAO)", 7.7.9 "tarifa de US\$ 1.00", 7.7.10 "Cobro de tarifa única a INDECI" y 7.7.11 "Responsabilidad de verificación del cobro de tarifas que se hace referencia en los numerales 7.7.9 y 7.7.10". ▪ Adenda 4: 24 de noviembre 2008. ▪ Entrega en operación del aeropuerto de Piura, modificación de los Anexos 1 (Apéndice 2 y 3); Anexo 2 (Apéndice 1); Anexo 3 (Apéndice 1 y 2); y Anexo 14. ▪ Adenda 5: 23 de diciembre de 2009. ▪ Incluye definiciones y procedimiento de pago y aprobación de obras adicionales, agilizar el proceso de aprobación de los planes maestros, entre otros. Se modificó numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del anexo 8; y adicionar numerales 8.24 y 2.6.4 del anexo 17. ▪ Adenda 6: 20 de diciembre de 2010. ▪ Incorpora mecanismos para la emisión de CAO y CRPAO. Modifica numerales 1.20, 1.35, 1.55; numeral 2.5 del anexo 17; anexo 18. Adiciona numeral 16.6, 2.5.3 anexo 17 y literales n), o) y p) numeral 3 del anexo 17 y el anexo 9. ▪ Adenda 7: 31 de marzo de 2011. Modificación del segundo párrafo, del acápite ii), del literal b), del numeral 16.5.1. 	<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)



CONCESIONARIO: AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (ADP) PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Fecha de actualización: 31 de mayo de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 2 millones, que debe ser renovada anualmente por el 25% de los ingresos del año anterior si este monto fuera mayor a los US\$ 2 millones. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 20% del monto total de la obra. ▪ Garantía de Adelanto de Pago por las Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo: carta fianza por el 20% del importe de la factura 	Cláusula 10.2 (p. 67-68)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso. ▪ Garantiza el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil. ▪ Garantiza la no construcción, ni operación de nuevo aeropuerto de uso comercial en un radio de 150 km. ▪ Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos que generen impactos ambientales, el Concedente se encargará de retirarlos. 	Cláusula 10.1 (p.67)
10	Compromiso de inversión	<p>Monto de inversión: aprox.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras obligatorias <ul style="list-style-type: none"> - Obras de rápido impacto (primeros 9 meses) (aprox. US\$ 4 millones) - Obras de seguridad (primeros 18 meses) - Ampliación y remodelación terminal (solo Cajamarca, Piura y Tumbes) (primeros 24 meses) ▪ Obras Plan Maestro Detallado de Desarrollo (Año 2 al año 25) ▪ Obras de Rehabilitación (año 2 al año 25) 	Cláusula 8.2. (p 51-54) Anexo 25. Inversiones Obligatorias Anexo 27. Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías
11	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Faltas graves:</u> 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje <ol style="list-style-type: none"> a) De Conciencia: Controversias Técnicas b) De Derecho: Controversias No Técnicas 	Cláusula 16.4. (p. 102) Cláusula 16.5. (p. 103)



CONCESIONARIO: AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (ADP) PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Fecha de actualización: 31 de mayo de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<ul style="list-style-type: none">- Internacional - CIADI: más de US\$ 5 millones- Nacional: menos de US\$ 5 millones	
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none">▪ Vencimiento del plazo▪ Mutuo acuerdo▪ Incumplimiento del concesionario▪ Incumplimiento del concedente▪ Decisión unilateral del concedente▪ Fuerza mayor o caso fortuito	Cláusula 15 (p. 91-99)
14	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Reducción de los ingresos anuales en 5% o más;▪ Incremento en los costos y/o gastos anuales en 5% o más;▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores: <p>Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico-financiero.</p>	Cláusula 19 (p.109-110)
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la Concesión y las acciones o participaciones que correspondan a la Participación Mínima.	Cláusula 10.4 (p.69-73)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none">▪ Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley.▪ Seguros de Responsabilidad y Propiedad:<ul style="list-style-type: none">- Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño y pérdidas.- Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas.- Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos y de la naturaleza.- Seguro de Dishonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto.	Cláusula 11.2 (p.74-75)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la toma de posesión. La cual ocurrirá en <u>un acto único</u> en la fecha de cierre.	Cláusula 3.3 (p.27-30)
18	Estándares de servicio	<p>Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ International Standards Organization (ISO)▪ International Airline Transport Association (IATA)▪ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)▪ Airport Council International (ACI)	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)



CONCESIONARIO: AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A. (ADP) PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Fecha de actualización: 31 de mayo de 2015

Nº	Tema	Contenido	Ref.
20	Reajuste de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concesionario reajustará las tarifas y los cargos de acceso al 1º de enero de cada año en función del IPC nacional y de USA. ▪ OSITRAN podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda. 	<p>Cláusula 7.7.7 (p. 46-47)</p> <p>Cláusula 7.7.8 (p.47)</p>
21	Retribución del Estado	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Corresponde al 15% de los ingresos no regulados del Concesionario menos impuestos y participación de empleados; deducidos de las facturas por cobrar a las Fuerzas Armadas. ▪ La retribución puede ser mayor o menor que cero. 	<p>Cláusula 1.104 (p. 19)</p> <p>Anexo 17, numeral 2.4 (p. 369-370)</p>
22	Pago en efectivo	<p>El pago en efectivo se realiza contra la presentación de liquidaciones por parte del concesionario, en los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras de rápido impacto y equipamiento mínimo del período inicial. ▪ Pago del 30% de las inversiones en el período remanente. ▪ Mantenimiento correctivo 	<p>Anexo 17, numeral 2.6 (p. 377-380)</p>
23	PAO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 período inicial y remanente. ▪ El concedente decide si el PAO será pagado utilizando Certificados de Avance de Obra (CAO) o con pagos diferidos del Fideicomiso. 	<p>Adenda 3</p> <p>Anexo 17, numeral 2.5 (p. 370-371)</p>
24	CAO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Certificado de avance de obra, emitido por el OSITRAN a solicitud del concesionario y que requiere ser certificado por el concedente. ▪ Mediante la emisión del CAO, OSITRAN otorga su conformidad respecto un Hito ejecutado por el concesionario y el concedente a través de su certificación, reconoce el monto que deberá cancelar por el avance de las obras del Plan Maestro, Plan de Equipamiento, Programa de Mantenimiento y de las obras de rehabilitación y mejoramiento del lado aire a lo establecido en el anexo 18 	<p>Adenda 6</p> <p>Cláusula 1.20 (p.9)</p> <p>Adenda 6</p>
25	Hito	<p>Se considerará como Hito al avance de las obras, conforme a lo establecido en el anexo 18.</p>	<p>Adenda 6</p> <p>Cláusula 1.55 (p.12)</p>
26	CRPAO	<p>Es cada uno de los certificados de reconocimiento de derechos del PAO, a ser emitidos por el concedente, con el motivo de la expedición de cada CAO, que certifica y acredita la obligación directa, general, incondicional e irrevocable del Concedente de pagar el monto establecido en dicho certificado por concepto de PAO, en los plazos establecidos. Cada CRPAO se registrará exclusivamente por los términos y condiciones establecidos en el mismo.</p>	<p>Adenda 6</p> <p>Cláusula 1.36 (p.9)</p> <p>Anexo 18, numeral 8. (p. 393)</p>
27	PAMO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pago por Mantenimiento y Operación = US\$ 9.5 millones anuales ▪ Corresponde al pago por actividades de mantenimiento rutinario. ▪ Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos. ▪ PAMOs marginales: <ul style="list-style-type: none"> - Aerop. Piura: US\$675,000 - Aerop. Chiclayo: US\$800,000 - Aerop. Pisco : US\$1'000,000 	<p>Anexo 17, numeral 2, 5 y 7 (p. 364 y p. 384-385)</p> <p>Circular N° 046 del 3 de abril del 2006.</p>





ANEXO 3 RESUMEN DE ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN

ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN		
ADENDA	FECHA	OBJETO
Primera	05/02/2008	Establecimiento de condiciones de entrega de aeropuertos adicionales Entrega en operación del Aeropuerto Internacional de Pisco
Segunda	06/03/2008	Entrega en operación del Aeropuerto CAP. FAP José Abelardo Quiñonez, Chiclayo
Tercera	17/09/2008	Viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en el Contrato de Concesión Permitir que el Pago por Obras (PAO) se pueda realizar en Nuevos Soles o Dólares, dependiendo de la moneda utilizada en la estructuración financiera Establecer tarifas especiales para vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica y transporte de delegaciones y regreso al aeropuerto de salida por malas condiciones meteorológicas
Cuarta	24/11/2008	Entrega en operación del Aeropuerto CAP. FAP Guillermo Concha Iberico, Piura
Quinta	23/12/2009	Realizar precisiones sobre el tratamiento de los adicionales de obra y de los mecanismos de liquidación de intangibles
Sexta	20/12/2010	Modificar definiciones de cláusula primera, incorporar mecanismos para la emisión de los CAO y CRPAO. Es decir, modificar modificar los numerales 1.20, 1.36, 1.55; numeral 2.5 del Anexo 17, y Anexo 18; así como adicionar el numeral 16.6, el numeral 2.5.3 al Anexo 17 y los literales n), o) y p) al numeral 3 del Anexo 17, y el Anexo 9 al Contrato de Concesión
Séptima	31/03/2011	Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbre con relevancia jurídica definidas como Controversias No Técnicas, y en consecuencia modificar el segundo párrafo del Acápite ii) del Literal b) del Numeral 16.5.1 de la Cláusula 16.5 del Contrato de Concesión
Octava	12/06/2015	Modificar los requisitos mínimos que deben cumplir los profesionales que ostenten los cargos de Gerente General, Gerente de Operaciones de Aeropuertos, Gerente Comercial y Gerente de Mantenimiento e Inversiones, quienes son considerados como Personal Clave de acuerdo al Anexo 24 del Contrato de Concesión.

Fuente: Contrato de Concesión



ANEXO 4 RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS REGIONALES

Concesionario	AEROPUERTOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	59 304	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
Nacionales	Unidades	59 057	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
Internacionales	Unidades	247	2 022	880	3 643	1 959	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716
Tránsito y transferencia	Unidades										
Carga total	Toneladas	884	16 226	22 696	19 391	22 849	23 706	21 380	20 432	20 972	19 052
Nacional	Toneladas	862	16 150	22 640	19 144	22 789	23 703	21 321	20 388	20 924	19 004
Internacional	Toneladas	22	76	56	247	60	3	59	44	48	48
- Exportación	Toneladas	0,3	0,8	31,5	35,5	23,4	0,8	8,0	2,1	1,6	12,8
- Importación	Toneladas	21,7	75,3	24,6	211,9	36,6	2,3	50,7	41,9	46,5	35,6
Operaciones totales	Unidades	1 689	35 055	72 507	98 458	98 071	100 680	106 122	99 550	113 122	119 972
Nacionales	Unidades	1 676	34 736	72 013	97 769	97 386	99 886	105 043	98 415	111 813	118 752
Internacionales	Unidades	13	319	494	689	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220

b.Ingresos											
Ingresos	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Ingresos Aeronáuticos	Miles de Soles	333,91	7 799,95	10 131,85	14 193,19	20 472,00	22 876,00	26 860,00	33 567,00	39 314,00	47 850,00
Ingresos No aeronáuticos	Miles de Soles	157,75	4 523,04	6 380,19	8 340,44	6 354,00	7 513,00	36 198,00	45 638,00	14 451,00	16 753,00
Otros Ingresos	Miles de Soles	1 157,46	17 856,17	21 466,22	24 183,21	20 712,00	19 279,00	13 954,00	12 090,00	10 232,00	11 619,00
Total	Miles de Soles	1 649,12	30 179,16	37 978,26	46 716,84	47 538,00	49 668,00	77 012,00	91 295,00	63 997,00	76 222,00

Fuente: ADP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE CAJAMARCA

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	3 124	76 487	97 187	127 133	177 484	201 246	227 423	252 291	258 242	275 177
Nacionales	Unidades	3 124	76 487	97 187	127 102	177 447	201 235	227 423	252 291	258 201	275 165
Internacionales	Unidades	0	0	0	31	37	11	0	0	41	12
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	12	388	501	3	2	3	3	3	3	3
Nacional	Toneladas	11,6	387,7	501,2	2,9	2,3	2,7	3,1	3,3	3,5	3,4
Internacional	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Exportación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Importación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Operaciones totales	Unidades	156	3 378	2 844	2 889	2 298	2 689	3 138	3 256	3 471	3 370
Nacionales	Unidades	156	3 378	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 467	3 368
Internacionales	Unidades	0	0	0	4	10	6	0	0	4	2

Fuente: ADP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTOS DE CHACHAPOYAS

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	0	379	1 504	1 047	3 339	1 669	58	387	569	233
Nacionales	Unidades	0	359	1 504	1 047	3 339	1 669	58	387	569	233
Internacionales	Unidades	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	0	5	13	0	0	0	0	0	0	0
Nacional	Toneladas	0,0	4,9	12,9	0,1	0,2	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
Internacional	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Exportación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Importación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Operaciones totales	Unidades	0	52	146	72	220	118	10	64	84	93
Nacionales	Unidades	0	51	146	72	220	118	10	64	84	92
Internacionales	Unidades	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1

Fuente: ADP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE ANTA - HUARAZ

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a. Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	172	9 991	8 186	8 715	9 222	7 340	11 903	11 335	12 419	14 569
Nacionales	Unidades	172	9 983	8 186	7 809	9 222	7 340	11 903	11 335	12 419	14 569
Internacionales	Unidades	0	8	0	906	0	0	0	0	0	0
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	0	42	0	8	1	3	1	0	0	0
Nacional	Toneladas	0,0	41,7	0,0	8,2	0,6	2,8	0,5	0,0	0,0	0,0
Internacional	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Exportación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Importación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Operaciones totales	Unidades	40	1 436	1 287	1 331	1 242	1 078	1 131	956	786	780
Nacionales	Unidades	40	1 434	1 279	1 138	1 242	1 078	1 131	956	786	780
Internacionales	Unidades	0	2	8	193	0	0	0	0	0	0

Fuente: ADP; EEF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE IQUITOS

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	26 975	493 221	549 428	529 291	676 359	675 776	772 600	905 645	1 035 187	1 071 576
Nacionales	Unidades	26 970	491 783	549 010	528 547	675 796	674 929	768 968	897 146	1 020 417	1 064 362
Internacionales	Unidades	5	1 438	418	744	563	847	3 632	8 499	14 770	7 214
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	693	10 529	16 014	12 341	15 155	14 132	11 965	12 351	12 799	11 566
Nacional	Toneladas	671,9	10 454,1	15 958,7	12 110,2	15 117,9	14 128,8	11 940,1	12 307,4	12 751,9	11 518,2
Internacional	Toneladas	21,3	74,6	55,7	231,1	36,9	3,0	25,3	43,7	47,3	47,6
- Exportación	Toneladas	0,0	0,0	31,2	19,2	1,3	0,7	1,5	1,8	1,5	12,1
- Importación	Toneladas	21,3	74,6	24,6	211,9	35,6	2,3	23,7	41,9	45,8	35,6
Operaciones totales	Unidades	427	8 161	13 162	11 728	13 923	10 680	10 948	12 850	14 131	13 548
Nacionales	Unidades	421	8 027	13 009	11 525	13 732	10 500	10 713	12 475	13 597	13 203
Internacionales	Unidades	6	134	153	203	191	180	235	375	534	345

Fuente: ADP; EEF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE PUCALPA

Modalidad	COFINANCIADA
Período:	2006 - 2015

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	10 051	209 618	240 778	241 256	307 845	314 024	365 054	447 836	469 780	503 610
Nacionales	Unidades	10 044	209 351	240 702	240 472	307 281	313 708	364 994	447 826	469 752	503 491
Internacionales	Unidades	7	267	76	784	564	316	60	10	28	119
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	90	3 343	3 247	2 710	2 930	4 435	4 042	2 696	2 724	2 292
Nacional	Toneladas	89,7	3 341,7	3 246,2	2 693,2	2 906,9	4 435,1	4 026,7	2 696,0	2 723,3	2 291,3
Internacional	Toneladas	0,0	0,9	0,3	16,3	23,1	0,1	15,0	0,2	0,8	0,8
- Exportación	Toneladas	0,0	0,7	0,3	16,3	22,1	0,1	6,5	0,2	0,1	0,7
- Importación	Toneladas	0,0	0,1	0,0	0,0	1,0	0,0	8,5	0,0	0,7	0,1
Operaciones totales	Unidades	532	10 190	11 907	11 030	14 032	15 379	15 956	17 869	14 589	16 385
Nacionales	Unidades	530	10 112	11 860	10 972	13 973	15 334	15 910	17 848	14 561	16 336
Internacionales	Unidades	2	78	47	58	59	45	46	21	28	49

Fuente: ADP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE TALARA

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	81	9 884	4 971	3 016	238	12 669	11 869	444	16 607	106 542
Nacionales	Unidades	81	9 854	4 955	3 016	206	12 573	11 776	421	16 573	106 511
Internacionales	Unidades	0	30	16	0	32	96	93	23	34	31
Tránsito y transferencia	Unidades										
Carga total	Toneladas	0	31	8	38	50	20	40	12	2	3
Nacional	Toneladas	0,3	31,2	7,9	38,3	50,0	20,3	39,7	12,1	1,5	2,8
Internacional	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Exportación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Importación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Operaciones totales	Unidades	20	678	330	385	384	534	598	196	440	1 078
Nacionales	Unidades	18	666	320	376	354	472	541	178	391	1 043
Internacionales	Unidades	2	12	10	9	30	62	57	18	49	35

Fuente: ADP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE TARAPOTO

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	8 510	180 667	215 487	217 466	270 184	356 681	436 505	548 476	668 223	653 707
Nacionales	Unidades	8 277	180 662	215 233	217 466	270 184	356 681	436 505	548 476	668 216	653 688
Internacionales	Unidades	233	5	254	0	0	0	0	0	7	19
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	52	1 209	1 673	1 641	1 722	1 856	1 896	1 869	1 964	1 754
Nacional	Toneladas	50,9	1 208,5	1 672,8	1 641,3	1 721,9	1 855,7	1 895,6	1 868,8	1 964,2	1 754,0
Internacional	Toneladas	0,6	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Exportación	Toneladas	0,3	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Importación	Toneladas	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Operaciones totales	Unidades	210	4 339	5 821	5 612	6 524	7 679	7 403	8 449	9 953	9 371
Nacionales	Unidades	208	4 337	5 816	5 612	6 524	7 679	7 402	8 447	9 949	9 361
Internacionales	Unidades	2	2	5	0	0	0	1	2	4	10

Fuente: ADP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE TRUJILLO

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	7 089	167 603	202 101	223 647	293 250	349 729	404 996	445 103	492 184	504 064
Nacionales	Unidades	7 087	167 427	202 080	223 440	293 017	349 481	404 864	443 334	491 410	503 821
Internacionales	Unidades	2	176	21	207	233	248	132	1 769	774	243
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	29	529	474	479	571	607	569	602	493	546
Nacional	Toneladas	28,8	527,8	474,1	478,7	570,9	607,5	569,1	602,0	492,9	545,8
Internacional	Toneladas	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Exportación	Toneladas	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Importación	Toneladas	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Operaciones totales	Unidades	252	5 580	6 502	6 389	7 451	8 534	7 548	8 032	8 420	11 987
Nacionales	Unidades	251	5 507	6 396	6 307	7 365	8 400	7 420	7 836	8 253	11 833
Internacionales	Unidades	1	73	106	82	86	134	128	196	167	154

Fuente: ADP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE TUMBES

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	3 302	63 353	59 243	79 554	96 338	132 984	121 932	154 884	180 734	188 910
Nacionales	Unidades	3 302	63 275	59 211	79 525	96 284	132 891	121 648	152 649	180 578	188 747
Internacionales	Unidades	0	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	8	153	199	85	136	117	153	195	186	230
Nacional	Toneladas	8,4	152,4	198,8	85,2	135,7	117,3	152,7	195,1	186,4	230,5
Internacional	Toneladas	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Exportación	Toneladas	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Importación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Operaciones totales	Unidades	52	1 241	892	914	1 138	1 570	1 384	1 404	1 544	1 741
Nacionales	Unidades	52	1 224	878	900	1 046	1 460	1 174	1 218	1 373	1 572
Internacionales	Unidades	0	17	14	14	92	110	210	186	171	169

Fuente: ADP; EEF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE PISCO

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	0	0	1 790	7 885	23 860	47 273	69 418	85 591	70 477	56 631
Nacionales	Unidades	0	0	1 784	7 880	23 860	47 193	69 330	85 456	69 731	56 394
Internacionales	Unidades	0	0	6	5	0	80	88	135	746	237
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	0	1	0	0	0	0	55	0	0	0
Nacional	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	55,2	0,0	0,0	0,3
Internacional	Toneladas	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Exportación	Toneladas	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Importación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Operaciones totales	Unidades	0	0	25 442	46 616	39 312	38 578	44 384	32 277	44 876	41 576
Nacionales	Unidades	0	0	25 409	46 592	39 302	38 518	44 301	32 229	44 832	41 468
Internacionales	Unidades	0	0	33	24	10	60	83	48	44	108

Fuente: ADP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE CHICLAYO

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	0	0	147 083	204 403	277 123	317 959	375 152	426 074	450 170	468 606
Nacionales	Unidades	0	0	147 032	203 529	276 899	317 571	372 934	425 985	450 109	468 403
Internacionales	Unidades	0	0	51	874	224	388	2 218	89	61	203
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	0	1	452	485	601	693	674	646	717	737
Nacional	Toneladas	0,0	0,0	451,6	485,0	601,3	693,1	655,7	646,3	717,1	736,7
Internacional	Toneladas	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	18,5	0,0	0,0	0,0
- Exportación	Toneladas	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Importación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	18,5	0,0	0,0	0,0
Operaciones totales	Unidades	0	0	3 828	7 997	5 882	6 372	6 351	6 319	6 319	9 344
Nacionales	Unidades	0	0	3 712	7 930	5 815	6 268	6 211	6 231	6 194	9 207
Internacionales	Unidades	0	0	116	67	67	104	140	88	125	137

Fuente: ADP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



INDICADORES ANUALES: AEROPUERTO DE PIURA

Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2006 - 2015

a.Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasajeros totales	Unidades	0	0	27 352	291 407	402 126	545 746	642 817	733 651	764 358	841 430
Nacionales	Unidades	0	0	27 346	291 344	401 874	545 518	642 436	733 203	763 908	840 955
Internacionales	Unidades	0	0	6	63	252	228	381	448	450	475
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	0	0	116 150	1 107	1 165	1 253	1 385	1 562	1 576	1 429
Nacional	Toneladas	0,0	0,0	116 150,2	1 106,8	1 165,2	1 253,2	1 385,4	1 561,8	1 575,9	1 429,4
Internacional	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Exportación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Importación	Toneladas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Operaciones totales	Unidades	0	0	346	3 495	5 665	7 469	7 271	7 878	8 509	10 699
Nacionales	Unidades	0	0	344	3 460	5 525	7 376	7 092	7 677	8 326	10 489
Internacionales	Unidades	0	0	2	35	140	93	179	201	183	210

Fuente: ADP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Calle Los Negocios 182, Surquillo
Teléfono: (511) 440 5115
Info@ositran.gob.pe
www.ositran.gob.pe

CONSEJO DIRECTIVO

Patricia Benavente
Cesar Balbuena
Jorge Cárdenas

GERENCIA DE REGULACIÓN

Manuel Carrillo
Gerente de Regulación

Ricardo Quesada
Jefe de Estudios
Económicos

José Aguilar
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN Y DISEÑO

Yessica Ochoa Carbajo