



INFORME DE DESEMPEÑO 2016

Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Contenido

I. RESUMEN EJECUTIVO	4
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	9
II.4. Área de influencia	9
II.5. Hechos importantes	11
III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	12
IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	13
IV.1. Servicios aeroportuarios	13
IV.2. Servicios no aeroportuarios	21
V. REGULACIÓN TARIFARIA.....	22
V.1. Tarifas reguladas	22
V.2. Cargos de acceso	23
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	24
VI.1. Desempeño comercial	24
VI.2. Calidad al usuario intermedio y final	25
VI.3. Reclamos.....	30
VII. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	31
VII.1. Inversiones	31
VII.2. Aporte por regulación.....	33
VIII. INDICADORES COMERCIALES	34
IX. CONCLUSIONES.....	36
ANEXOS	38
ANEXO 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO	39
ANEXO 2 FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	40
ANEXO 3 RESUMEN DE ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	45
ANEXO 4 RESUMEN ESTADÍSTICO.....	46

Cuadros

Cuadro N° 1 Obras obligatorias a ser ejecutadas en el Primer Grupo de Aeropuertos.....	8
Cuadro N° 2 Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	9
Cuadro N° 3 Servicios aeroportuarios prestados.....	12
Cuadro N° 4 ADP: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2007 – 2016	14
Cuadro N° 5 Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2016.....	16
Cuadro N° 6 Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2016	16
Cuadro N° 7 Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2016	18
Cuadro N° 8 Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2016	19
Cuadro N° 9 Tráfico de carga nacional, por aeropuerto 2007 – 2016	20
Cuadro N° 10 Tráfico de carga internacional, por aeropuerto 2007 – 2016.....	21
Cuadro N° 11 Tarifas Máximas en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, 2016.....	23
Cuadro N° 12 Cargos de acceso en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2016	24
Cuadro N° 13 Nivel de Servicio IATA “D” en aeropuertos de Cajamarca y Tumbes, 2016	26
Cuadro N° 14 Nivel de Servicio IATA “C” en aeropuertos de Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo, 2016.....	27
Cuadro N° 15 Pasajeros y acompañantes: Resultado de satisfacción por servicios/procesos...	28
Cuadro N° 16 Aerolíneas: Resultado de satisfacción por servicios/procesos	29
Cuadro N° 17 Concesionarios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos.....	30
Cuadro N° 18 Usuarios intermedios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos.....	30
Cuadro N° 19 Reclamos presentados y resueltos 2016.....	31
Cuadro N° 20 Participación de cada aeropuerto en los ingresos– 2016	35

Gráficos

Gráfico N° 1 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	15
Gráfico N° 2 Tráfico de pasajeros, 2002 – 2016	17
Gráfico N° 3 Tráfico de carga 2002 – 2016	19
Gráfico N° 4 Evolución de ingresos no regulados, 2006-2016	21
Gráfico N° 5 Composición de los ingresos no aeroportuarios - 2016	22
Gráfico N° 6 Ingresos promedio por pasajero y por WLU*	25
Gráfico N° 7 Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2007-2016	32
Gráfico N° 8 Aporte por regulación, 2007-2016	33
Gráfico N° 9 Evolución de los ingresos totales 2007 – 2016.....	34
Gráfico N° 10 Composición de los ingresos 2016	35

INFORME DE DESEMPEÑO 2016

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



I. Resumen Ejecutivo

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2016 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 207,69 millones (inc. IGV)*
Inversión acumulada al 2016	USD 97,86 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de diciembre de 2006
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

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

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el esquema de cofinanciamiento (ver Anexo N° 1), los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, las Garantías a favor de cada una de las partes, y el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados. Asimismo, desde el inicio de la concesión se han suscrito ocho (8) adendas al Contrato de Concesión (las cuatro primeras se suscribieron en 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 (ver Anexo N° 3).

En el año 2016, ADP registró una evolución positiva en lo relativo al número de operaciones y pasajeros; mientras que los movimientos de carga se contrajeron de manera importante. Así,

el total de pasajeros del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia fue de 4,85 millones, lo cual equivale a 3,5% pasajeros adicionales a los atendidos el año 2015. Asimismo, es destacable que en 2016, todos los aeropuertos de la concesión registraron un mayor número de pasajeros movilizados en vuelos nacionales que el año anterior. En particular, los aeropuertos de Iquitos, Piura y Tarapoto se mantienen como los aeropuertos que han transportado el mayor flujo de pasajeros, concentrando, en conjunto, el 52% del tráfico total. Cabe señalar que los pasajeros de vuelos internacionales se han mantenido con una baja participación en el total de pasajeros atendidos por ADP, representando solo el 0,2%.

La carga movilizada en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante 2016 alcanzó las 15,9 mil toneladas, volumen que significó una importante caída de 16,1% en relación al movilizado en 2015. De manera similar a lo observado en el tráfico de pasajeros, la carga correspondió en su totalidad al tránsito nacional. El aeropuerto de Iquitos es el que ha movilizado el mayor volumen de carga en el 2016, contribuyendo con el 58,4% del volumen total, seguido por los aeropuertos de Pucallpa, Piura y Tarapoto, que en conjunto, representaron 30,3% del total de carga movilizada en los aeropuertos de ADP.

En 2016, se registraron aproximadamente 128,6 mil de movimientos de aeronaves, cifra superior en 9,4% a la registrada el año anterior. De este total, el aeropuerto de Pisco concentró el 41,5%, atendiendo principalmente a vuelos de instrucción u operaciones militares, mientras que en vuelos comerciales, los aeropuertos que registraron el mayor movimiento 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 presentaron un crecimiento sostenido desde el inicio de las operaciones hasta 2015; no obstante, durante 2016 se observa una reducción de 3,2% en dichos ingresos.

La inversión acumulada al 31 de diciembre de 2016 fue de 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. Durante el año 2016, las inversiones ejecutadas por ADP y reconocidas por OSITRAN alcanzaron un total de sólo USD 2,4 millones, cifra 82,7% inferior a la registrada el año anterior. Dichas inversiones estuvieron orientadas al mejoramiento de sistemas de climatización y de energía eléctrica en los aeropuertos de Tumbes y Piura, así como al cercado del aeropuerto de Cajamarca.

En cuanto a las transferencias realizadas por el Concesionario a favor de OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación durante 2016, éstas superaron en 2,6% las transferencias de 2015, alcanzando la suma de S/. 1,34 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 2016 los ingresos totales obtenidos alcanzaron la suma de S/. 84 millones, de los cuales la prestación de servicios representó el 86,6%, mientras que los ingresos por cofinanciamientos devengados solo representaron el 13,4% de los ingresos totales. Cabe indicar que en el 2016, tanto los ingresos aeroportuarios, como los no aeroportuarios se incrementaron 16% y 2,7% en relación con 2015, respectivamente. En tanto, los ingresos por cofinanciamiento sumaron cerca de S/. 11,3 millones, monto 2,9% inferior al registrado en 2015.

INFORME DE DESEMPEÑO 2016

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 11 de diciembre de 2006, el MTC y la empresa concesionaria ADP suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú. A la firma del contrato, se entregaron al Concesionario 9 aeropuertos; mientras que los tres aeropuertos restantes fueron entregados en el año 2008, conforme a lo establecido en el contrato de concesión y sus modificaciones
4. 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.
5. Cabe mencionar que, los aeropuertos fueron agrupados con el fin de que las concesiones sean técnica y financieramente atractivas, pues los aeropuertos regionales de manera individual carecían de un atractivo intrínseco para convocar la inversión privada. Tal es así que, el estado no solamente decidió agruparlos sino también implementar un esquema de asociación público-privada (es decir, una concesión cofinanciada), bajo el cual el estado comparte con el concesionario los riesgos de construcción y también los riesgos de ingresos.

Esquema de cofinanciamiento

6. La modalidad bajo la cual se otorgó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es cofinanciamiento del Estado¹, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado². Mediante este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario, por los siguientes conceptos: Pago por Obras (PAO), Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)³ y un monto adicional como Incentivo a la Generación de Ingresos regulados (IGI), siendo estos dos últimos componentes variables en el tiempo. El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente Informe.
7. En caso el PAMO sea mayor a los ingresos regulados, el Concedente procederá al pago de la diferencia del PAMO y los ingresos regulados; mientras que si el concepto del PAMO resulta menor que tales ingresos, el Concesionario entregará al Concedente una porción de la diferencia de los ingresos regulados y el PAMO. Conforme a lo señalado en el anexo 17 del Contrato de Concesión, el pago del cofinanciamiento tendrá como principal fuente de recursos la retribución que recibe el Estado Peruano por la concesión del AIJCH.
8. Cabe señalar que, el pago del cofinanciamiento se ejecutará trimestralmente. Para ello, al final de cada trimestre el Concesionario debe entregar al OSITRAN una factura con el detalle de la información requerida para el cálculo del cofinanciamiento (la que incluye, los ingresos regulados y no regulados, el PAMO, IGI, PAO y la retribución al estado). OSITRAN tendrá un plazo de 10 días para instruir al fiduciario para que se pague el importe incluido en la factura o podrá rechazar la factura si ésta no cumple con los requerimientos legales vigentes o si el detalle de lo facturado no coincide con los importes aprobados.

Compromisos de inversión y mantenimiento

9. Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 207,7 millones. Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprendió los tres primeros años de la concesión y un período remanente, que comprende desde el año 4 al 25.
10. 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.
11. Por su parte, las obras del periodo remanente son aquellas que se derivan de la ejecución del Plan Maestro de Desarrollo , del Plan de Equipamiento y del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento . Dichas obras deberán ejecutarse en función a las especificaciones técnicas establecidas en cada Contrato de Concesión. Asimismo, para el desarrollo de tales obras, el Concesionario deberá elaborar los respectivos EDI. En el caso que las obras constituyan proyectos de inversión pública, se deberá obtener la viabilidad correspondiente conforme al SNIP, debiendo presentar los estudios de pre inversión requeridos.

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

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

³ Cabe precisar que el factor de competencia para la adjudicación de la Concesión fue el menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO). El monto anual asciende a USD 9,4 millones. Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos.

Cuadro N° 1 Obras obligatorias a ser ejecutadas en el Primer Grupo de Aeropuertos	
Periodo inicial (3 primeros años)	<p>a) Obras de rápido impacto: Construcción de pórticos de ingreso y pintado de las terminales de pasajeros, adecuación para el uso de personas con discapacidad, remodelación interna de las terminales (señalización e iluminación), remodelación de playas de estacionamiento, vías de acceso y tratamiento paisajístico.</p> <p>b) Obras de seguridad: nuevas estaciones de salvamento y extinción de incendios, rehabilitación de pavimento, cercos perimétricos, habilitación de caminos perimetrales e instalación de avisos de advertencia.</p> <p>c) Ampliación de las terminales acorde con los resultados de los estudios.</p> <p>d) Equipamiento del periodo inicial.</p>
Periodo Remanente (A partir del año 4)	<p>Obras en infraestructura, mantenimiento periódico y equipamiento definidas en los Planes Maestro, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto, los cuales serán aprobados por el Concedente, previa opinión del Regulador.</p> <p>Estas obras son requeridas para garantizar el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos (Certificación de Operación de la DGAC y Nivel C y D de IATA) y atender la demanda proyectada.</p>

Fuente: Contratos de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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

Esquema de regulación tarifaria

13. En el Anexo N° 7 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos se encuentran establecidas las tarifas que deben ser cobradas por cada grupo de aeropuertos para los siguientes servicios: a) Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA; b) aterrizaje y despegue; c) estacionamiento de aeronaves; d) embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (mangas). Dichas tarifas serán reajustadas por el Concesionario el 01 de enero de cada año calendario, de acuerdo a la siguiente fórmula:

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

Donde:

t Período de doce meses.

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

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

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

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

14. OSITRAN tiene la potestad de revisar cada cinco años las tarifas, a fin de adecuar los cobros que realiza por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio y las características de la demanda ⁴.

II.3. Principales activos

15. 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° 2 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

II.4. Área de influencia

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

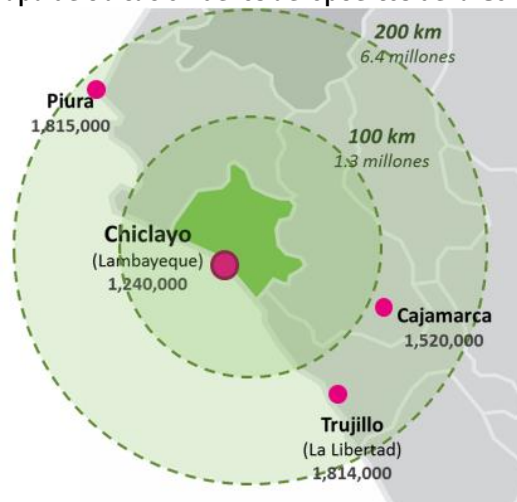
⁴ En el caso del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales, ello se encuentra establecido en la Cláusula 7.7.8 del Contrato de Concesión; mientras que en el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales se encuentra especificado en la Cláusula 9.1.9 del Contrato de Concesión.

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



17. 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

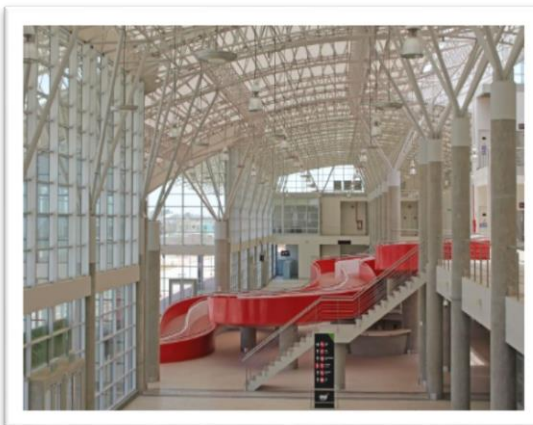


Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP)

II.5. Hechos importantes

18. En abril de 2016 se inauguró dicho aeropuerto, convirtiéndose en uno de los más modernos del Perú, comprendiendo un nuevo y moderno terminal de pasajeros con un área construida de alrededor de 19 426 m², y contando con todas las instalaciones y facilidades necesarias para efectuar operaciones internacionales.
19. Debido a su ubicación estratégica cerca de la ciudad de Lima, la importancia de este terminal aeroportuario radica en que tiene el potencial de convertirse en un terminal alternativo al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH), descentralizando así el servicio de vuelos locales y hacia el exterior. Ello más aun considerando que el AIJCH se encuentra actualmente al límite de su capacidad⁵. Para ello, el aeropuerto de Pisco cuenta con una pista de aterrizaje capaz de soportar el mismo tráfico que en el AIJCH.
20. Así, el Aeropuerto de Pisco, ubicado en la provincia de Pisco en el Departamento de Ica, beneficiará no sólo a la población de dicho departamento (de alrededor de 787 mil), sino también a los pobladores de otras provincias colindantes como son Lima y Callao (con alrededor de 9,8 millones de habitantes).

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE PISCO



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP)

⁵ De acuerdo al Plan Maestro de Desarrollo del AIJCH (versión 2005), en 2015 se ha registrado un tráfico de pasajeros superior en 53% al tráfico esperado dicho año, y que se esperaba recién alcanzar para el año 2025. Estas proyecciones ayudan a explicar, en principio, que la capacidad de la actual infraestructura del AIJCH, construida entre los años 2001 al 2008, no fue diseñada para atender la demanda que actualmente se viene presentando.

III. Oferta de servicios prestados en la infraestructura

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

Cuadro N° 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

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

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

IV. Demanda de los servicios prestados

IV.1. Servicios aeroportuarios

i. Principales clientes

24. Como parte de lo establecido en el Contrato de concesión, el Concesionario se encarga de mantener la operatividad aeroportuaria, así como de prestar los servicios aeroportuarios a los usuarios, quienes están representados por los pasajeros y sus acompañantes (al momento de usar las instalaciones del aeropuerto), las aerolíneas (de vuelos comerciales y de carga) y los operadores aeroportuarios.
25. En el caso de los servicios aeroportuarios corresponde al Concesionario brindar a las aerolíneas facilidades y servicios con altos estándares para que puedan desarrollar sus operaciones. Los operadores aéreos o aerolíneas que han operado en la red de aeropuertos que componen el Primer Grupo de Aeropuertos de provincia durante el 2016 son los siguientes: Lan Peru, LCPeru, Peruvian Airlines, StarPeru, Taca, Aerodiana, Atsa y Copa Airlines.

ii. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

26. El Primer Grupo de Aeropuertos Regionales cuenta con una red de 12 terminales aéreas ubicados principalmente en el norte y oriente. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, los aeropuertos de la concesión se clasifican en cuatro grupos, de acuerdo al tráfico de pasajeros que registren en el último año⁶.
27. Como se observa en el cuadro N° 4, desde el inicio de explotación de la concesión, la clasificación de los aeropuertos ha ido cambiando concentrándose en torno a los Grupos I y II debido al importante incremento en el tráfico de pasajeros registrados anualmente en los aeropuertos regionales. Por ejemplo, al inicio de la concesión, ningún aeropuerto registraba un tráfico mayor a 500 mil pasajeros y sólo un aeropuerto registraba un tráfico de entre 250 y 500 mil pasajeros (el aeropuerto de Iquitos), mientras que al cierre de 2016, seis (6) aeropuertos se ubican en el Grupo I.
28. Finalmente, cabe mencionar que el Primer Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando en este rubro una importante participación dentro de toda la Red Aeroportuaria Nacional. Así, durante 2016, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 22%, 31,6% y 35,5% del total de pasajeros, carga y operaciones de vuelos nacionales de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. En cuanto a los vuelos internacionales, ADP tuvo una participación poco significativa en relación con el total de operaciones, pasajeros y carga que se registraron en la red aeroportuaria nacional en dicho año.

⁶ Al respecto, el Anexo N° 7 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, señala que las tarifas serán aplicadas en función del Grupo donde se encuentre ubicado cada Aeropuerto, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado en el último año: i) Grupo I: más de 500 mil pasajeros anuales; ii) Grupo II: de 250 mil a 500 mil pasajeros anuales; iii) Grupo III: de 100 mil a 500 mil pasajeros anuales; y, iv) Grupo IV: Hasta 100 mil pasajeros anuales.

Cuadro N° 4				
ADP: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2007 – 2016				
Año	Grupos (según número de pasajeros al año)			
	Grupo I > 500 mil	Grupo II 250 - 500 mil	Grupo III 100 - 250 mil	Grupo IV < 100 mil
2007	-	Iquitos	Trujillo, Tarapoto y Pucallpa	Tumbes, Talara, Cajamarca, Huaraz y Chachapoyas
2008	-	Iquitos y Pucallpa	Trujillo, Tarapoto y Chiclayo	Tumbes, Talara, Cajamarca, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2009	Iquitos	Pucallpa, Trujillo y Tarapoto	Chiclayo y Piura	Tumbes, Talara, Cajamarca, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2010	Iquitos	Pucallpa, Tarapoto y Piura	Cajamarca, Trujillo y Chiclayo	Tumbes, Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2011	Iquitos	Pucallpa, Tarapoto y Piura	Cajamarca, Trujillo y Chiclayo	Tumbes, Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2012	Iquitos y Piura	Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo	Cajamarca, Tumbes y Trujillo	Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2013	Iquitos, Piura y Tarapoto	Pucallpa, Trujillo y Chiclayo	Cajamarca y Tumbes	Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2014	Iquitos, Piura y Tarapoto	Pucallpa, Tarapoto, Chiclayo y Cajamarca	Tumbes	Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2015	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo y Pucallpa	Chiclayo y Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2016	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa	Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco

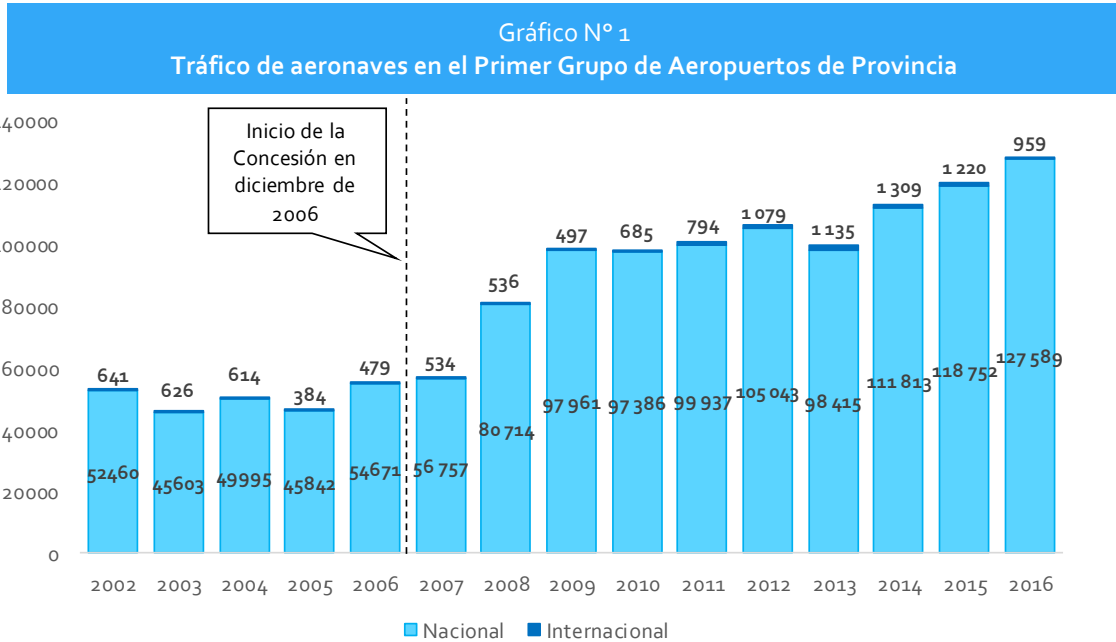
Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tráfico de aeronaves

29. Como ha sido mencionado, los aeropuertos administrados por ADP atienden principalmente vuelos nacionales, los cuales han representado cerca del 99% de las operaciones totales durante 2016, siendo las operaciones internacionales poco significativas y esporádicas.
30. Como se observa en el gráfico N° 1, el número de operaciones de los aeropuertos concesionados a ADP, se mantuvo estable en el periodo previo al inicio de la concesión (2002 – 2006), registrando un moderado crecimiento promedio anual de 0,95%. En el periodo posterior (2007 – 2016) se registró un importante crecimiento promedio anual de 9,4%, explicado principalmente por el importante crecimiento de 47,2% registrando en 2008 (año en el cual se terminaron de entregar todos los aeropuertos de la Concesión).
31. En este punto, es importante mencionar que el incremento del tráfico de aeronaves en 2008 se explica principalmente por el dinamismo registrado en el aeropuerto de Pisco (el cual forma parte de la concesión desde febrero de 2008). En efecto, en dicho año, el tráfico de aeronaves en el aeropuerto de Pisco se incrementó 146% (es decir, en 15 672 operaciones) en relación al 2007, al pasar de 10,7 mil a 26,4 mil operaciones. La mayor parte del tráfico que registra dicho aeropuerto se debe a los servicios de sobrevuelo que brinda (principalmente a las Fuerzas Aéreas del Perú y a diversas escuelas de pilotos), así

como a los vuelos turísticos hacia las líneas de Nazca (atendiendo a empresas como Aerodiana S.A.C.), los cuales han registrado un aumento importante a partir de 2008. En efecto, en 2016, sólo el 11% de las operaciones del aeropuerto de Pisco corresponde a vuelos comerciales; mientras que las operaciones de instrucción representaron el 63,5% y las operaciones militares el 25,5%.



* Entre 2002 y 2007, se ha considerado la información de CORPAC sobre los aeropuertos entregados a concesión en diciembre de 2007. En el caso de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, se ha considerado la información de CORPAC hasta el 2008.

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

32. Durante 2016, el tráfico total de aeronaves alcanzó un nivel de 128 mil movimientos, lo que representó un incremento de 7,1% en relación al año anterior, siendo que el tráfico en vuelos nacionales se incrementó 9,7%; mientras que el aumento en vuelos internacionales fue de 6,7%. Dicho año el 51,9% de las operaciones correspondieron a vuelos nacionales; mientras que el 31,5% y 16,6% correspondieron a operaciones de instrucción y operaciones militares, respectivamente.
33. Analizando la evolución de las operaciones nacionales por aeropuerto desde el inicio de la concesión, se aprecia que el aeropuerto de Pisco es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo representado el 38,9% de las operaciones en 2016, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (14,6%), Trujillo (9,2%), Iquitos (8,7%), Tarapoto (8,5%) y Piura (8,1%).
34. Todos los aeropuertos (con excepción de los aeropuertos de Huaraz) han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2007 y 2016, en tasas promedio anual que varían entre 1,3% y 46% (ver siguiente cuadro). Durante 2016, se observa un importante aumento de del número de operaciones nacionales en el aeropuerto de Chachapoyas, debido a que a que desde inicios de ese año el aeropuerto comenzó a operar vuelos comerciales.

Cuadro N° 5
Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2016*
 (En número de operaciones)

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

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

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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

Cuadro N° 6
Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2016
 (En número de operaciones)

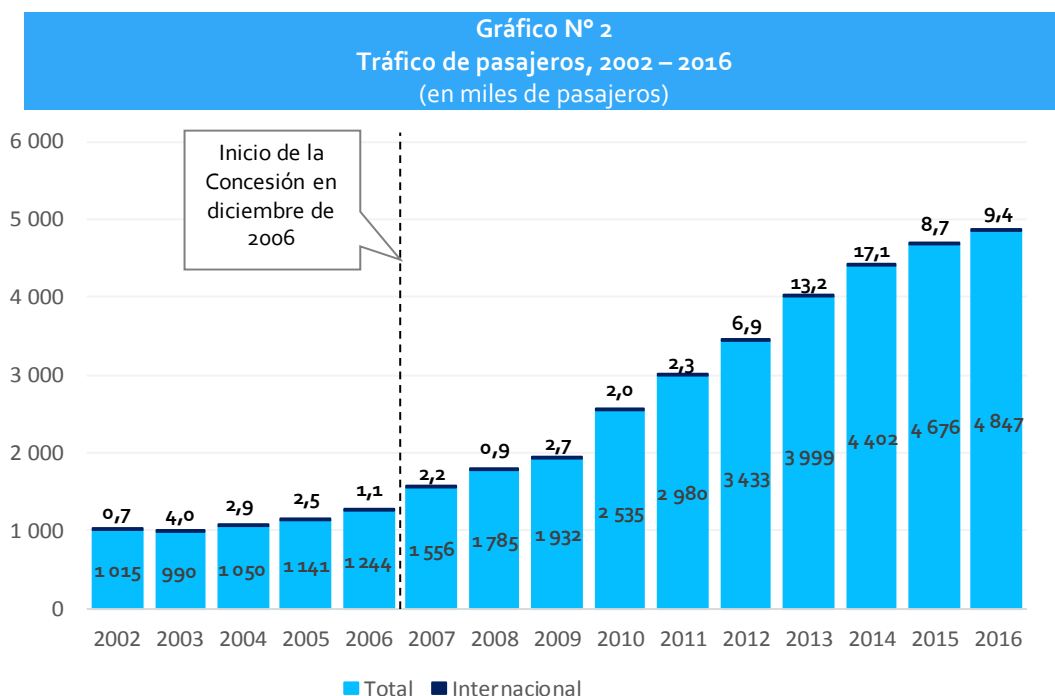
Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	31,1%
Chiclayo	55	116	76	67	104	140	88	125	137	189	14,7%
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	9,0%
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	-0,3%
Piura	42	44	35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

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tráfico de pasajeros

36. Entre 2002 y 2016, los pasajeros en vuelos nacionales representaron cerca del 99,8% del total de pasajeros, mientras que la participación de los pasajeros en vuelos internacionales fue poco significativa a lo largo del periodo analizado.
37. Como se aprecia en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión se ha registrado un mayor dinamismo en el tráfico de pasajeros. Así, entre 2002 y 2006 (periodo antes del inicio de la concesión), el número total de pasajeros registró un crecimiento promedio anual de 5,2%; mientras que en el periodo posterior (2007 y 2016) se registró un crecimiento promedio anual de 13,4%. El mayor dinamismo se produjo en 2010 (año de recuperación de la economía de la recesión de 2009), al registrarse un importante incremento de 31,2% en el tráfico total de pasajeros, lo cual coincide con un incremento de 7,1% del PBI per cápita (ver Anexo N° 3). Asimismo, a partir de 2010 se observa un incremento de las rutas desde Lima a la región del norte y oriente⁷, así como de la frecuencia de vuelos principalmente hacia la capital.



* Entre 2007 y 2008, se ha considerado la información de CORPAC sobre los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura
Fuente: ADP, CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

38. Durante 2016, el tráfico total de pasajeros alcanzó un nivel de 4 848 mil pasajeros, lo que representó un incremento de 6,1% en relación al año anterior, apreciándose que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales se incrementó 3,5%; mientras que el tráfico de pasajeros internacionales aumento 7,5%.
39. El aeropuerto de Iquitos es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo captado el 19,7% del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales en 2016, seguido por los aeropuertos de Piura (17,8%), Tarapoto (14,1%) y Trujillo (12,1%). Como se observa en el cuadro N° 7, todos los aeropuertos han registrado un crecimiento del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales entre 2007 y 2016, siendo los aeropuertos de Pisco y Chachapoyas

⁷ Así, por ejemplo, en 2010, Peruvian Airlines comenzó a operar las rutas Iquitos – Lima, Piura – Lima y Tumbes – Lima; mientras que Star Up empezó operaciones de la ruta Tarapoto – Pucallpa.

los que registraron el mayor dinamismo. En el último año, se observa una contracción en el número de pasajeros nacionales en los aeropuertos de Huaraz (-31,3%), Pisco (-17,1%), Iquitos (-10,3%) y Tumbes (-2,7%)⁸.

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

Cuadro N° 7
Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2016
(En miles de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual
Iquitos	492	549	529	676	676	769	897	1020	1064	955	7,7%
Piura	194	230	291	402	546	642	733	764	841	863	18,0%
Tarapoto	181	215	217	270	374	437	548	668	654	681	15,9%
Trujillo	167	202	223	293	350	405	443	491	504	585	14,9%
Chiclayo	150	175	204	277	318	373	426	450	468	526	14,9%
Pucallpa	209	241	240	307	314	365	448	470	503	515	10,5%
Cajamarca	76	97	127	177	201	227	252	258	275	326	17,5%
Tumbes	63	59	80	96	133	122	153	181	189	184	12,6%
Talara	9,9	5,0	3,0	0,2	12,6	11,8	0,4	16,6	106,5	145,6	34,9%
Pisco	1,7	2,1	7,9	23,9	47,3	69,3	85,5	69,7	56,4	46,8	44,4%
Chachapoyas	0,4	1,5	1,0	3,3	1,7	0,1	0,4	0,6	0,2	9,0	43,0%
Huaraz	10,0	8,2	8,7	9,2	7,3	11,9	11,3	12,4	14,6	10,0	0,03%
Total	1 556	1 785	1 932	2 535	2 980	3 433	3 999	4 402	4 676	4 847	13,5%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

41. En relación a los pasajeros en vuelos internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo (ver cuadro N° 8). Sin embargo, como se aprecia en el siguiente cuadro, entre 2007 y 2016, el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en los principales aeropuertos.
42. En particular, durante 2016, se observa un importante crecimiento en el tráfico de pasajeros internacionales en el aeropuerto de Chiclayo (3 736,5%), el cual captó el 83,1% del tráfico total de pasajeros internacionales dicho año, lo cual se explica por qué Copa Airlines empezó a realizar vuelos internacionales desde Chiclayo a Panamá a partir de junio de 2016, siendo que los pasajeros de esos vuelos han representado el 97,5% del total de tráfico internacional desde Chiclayo. Por otro lado, el último año se observa una importante caída de 94,4% en el número de pasajeros internacionales en el aeropuerto de Iquitos, lo que se explica por el hecho de que la aerolínea Copa Airlines dejó de operar la ruta Iquitos-Panamá desde setiembre de 2015.

⁸ La reducción del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Tumbes coincide con el inicio de operaciones comerciales en el aeropuerto de Talara (ubicado a menos de 200 km de distancia del aeropuerto de Tumbes) a finales de 2014.

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

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

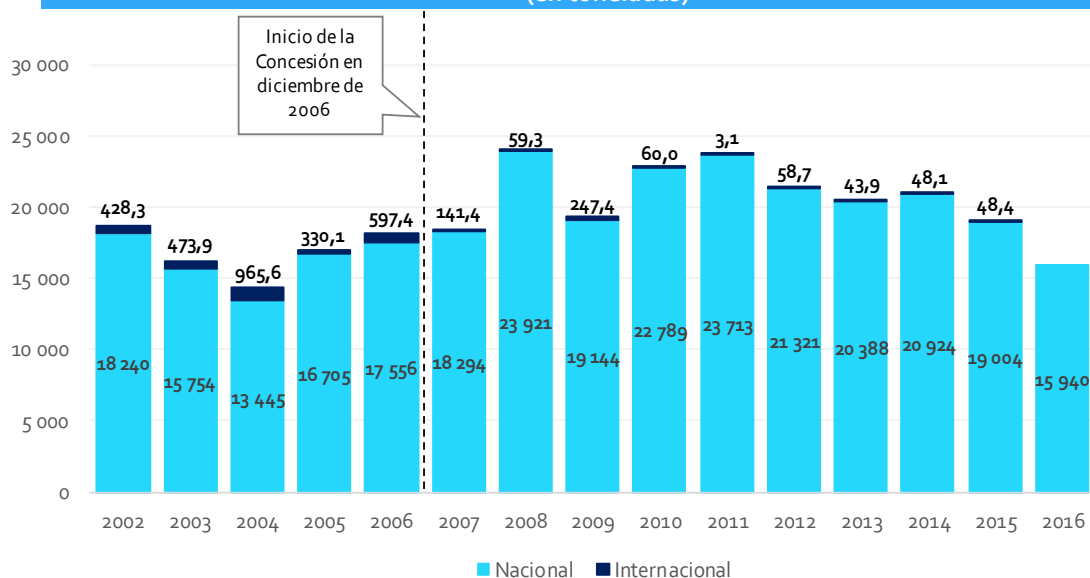
Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tráfico de carga

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

Gráfico N° 3
Tráfico de carga 2002 – 2016
 (en toneladas)



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

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

44. Durante 2016, sólo se registraron movimientos de carga nacional, apreciándose que los mismos registraron una importante caída de 16,1% en relación a los niveles registrados el año anterior.
45. Analizando la evolución de la carga nacional por aeropuerto regional, se aprecia que el aeropuerto de Iquitos es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo captado el 58,4% del tráfico en 2016, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (12,1%), Piura (9,1%) y Tarapoto (9,1%). Como se observa en el siguiente cuadro, los aeropuertos que registraron un mayor dinamismo del movimiento de carga nacional fueron los de Chiclayo y Piura, al registrar un crecimiento promedio anual de 4,6% y 4,1%, respectivamente. Durante 2016, todos los aeropuertos regionales (con excepción de Piura y Talara) experimentaron una caída en el movimiento de carga nacional.

Cuadro N° 9
Tráfico de carga nacional, por aeropuerto 2007 – 2016
(En toneladas)

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

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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

Cuadro N° 10
Tráfico de carga internacional, por aeropuerto 2007 – 2016
 (En toneladas)

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

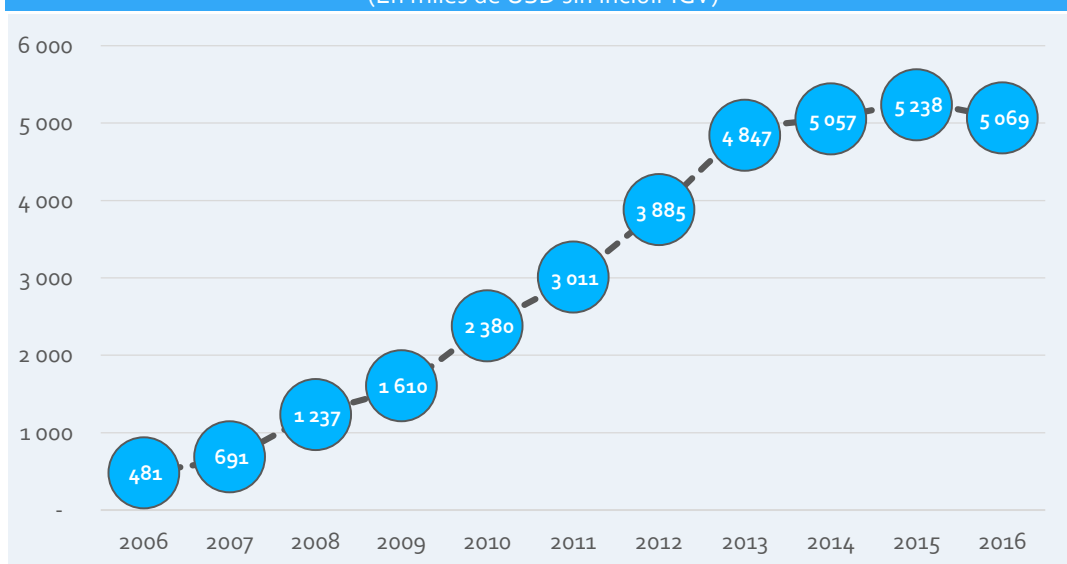
Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.2. Servicios no aeroportuarios

47. 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.
48. Como se aprecia en el siguiente gráfico, la demanda por estos servicios se ha incrementado, lo cual se puede apreciar en la evolución creciente de los ingresos por servicios no regulados registrada desde el inicio de la Concesión. No obstante, durante 2016, se observa una reducción de los ingresos por los servicios no regulados en relación con el año anterior (-3,2%), lo que evidencia una tendencia a la desaceleración.

Gráfico N° 4
Evolución de ingresos no regulados, 2006-2016
 (En miles de USD sin incluir IGV)



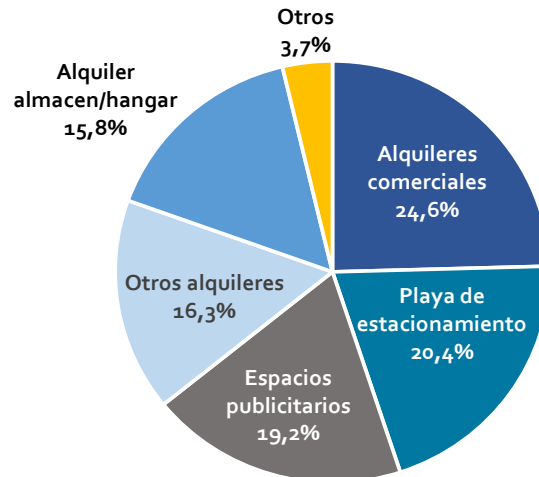
Fuente: ADP. Formato de ingresos

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

49. Cabe mencionar que, durante el 2016, el 80% del total de ingresos por servicios no aeroportuarios provino del alquiler de locales comerciales (24,6%), playa de

estacionamiento (20,4%), alquiler de espacios publicitarios (19,2%) y alquiler de almacenes y hangar (15,8%).

Gráfico N° 5
Composición de los ingresos no aeroportuarios - 2016
(En miles de USD sin incluir IGV)



Fuente: ADP
Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. Regulación tarifaria

50. De acuerdo a la cláusula 7.7 del Contrato de Concesión, por la prestación de los servicios aeroportuarios o servicios no aeroportuarios por parte del Concesionario, este deberá cobrar las tarifas y cargos de acceso establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por OSITRAN.
51. Dicha cláusula establece que el Concesionario deberá reajustar las tarifas y cargos de acceso el 1° de enero de cada año, en función del IPC y CPI. Asimismo, OSITRAN podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y la demanda.

Tarifas reguladas

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

Cuadro N° 11
Tarifas Máximas en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, 2016
(En USD, no inc. IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	PRIMEROS 9 AEROPUERTOS ENTREGADOS				3 AEROPUERTOS RESTANTES		
		Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV	Chiclayo	Piura	Pisco
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA)								
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,54	3,78	3,67	3,67	3,63	4,35	3,55
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	12,60	12,60	12,60	12,60	12,12	12,12	12,12
2. Aterrizaje y Despegue Internacional Diurno¹								
Hasta 10 TM	Operación	20,13	15,10	10,07	5,03	14,53	19,37	4,84
Más de 10 hasta 35 TM	Operación	3,74	3,20	2,67	2,14	3,08	3,60	2,06
Más de 35 hasta 70 TM	Operación	4,53	3,89	3,23	2,52	3,74	4,36	2,42
Más de 70 hasta 105 TM	Operación	4,77	4,09	3,41	2,73	3,93	4,59	2,63
Más de 106 TM	Operación	4,88	4,19	3,48	2,79	4,03	4,70	2,69
3. Aterrizaje y Despegue Nacional Diurno¹								
Hasta 10 TM	Operación	10,07	7,55	5,03	2,52	7,27	9,69	2,42
Más de 10 hasta 35 TM	Operación	2,18	1,21	1,08	0,84	1,16	2,09	0,81
Más de 35 hasta 70 TM	Operación	2,72	1,26	1,13	0,88	1,21	2,62	0,85
Más de 70 hasta 105 TM	Operación	2,83	1,31	1,18	0,92	1,26	2,72	0,88
Más de 106 TM	Operación	2,91	1,35	1,21	0,94	1,30	2,80	0,91
4. Estacionamiento Internacional²								
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,50	0,38	0,25	0,13	0,36	0,48	0,12
Más de 10 hasta 35 TM	TM/hora o fracción	0,09	0,08	0,07	0,05	0,08	0,09	0,05
Más de 35 hasta 70 TM	TM/hora o fracción	0,11	0,10	0,08	0,06	0,09	0,11	0,06
Más de 70 hasta 105 TM	TM/hora o fracción	0,12	0,10	0,09	0,07	0,10	0,12	0,07
Más de 106 TM	TM/hora o fracción	0,12	0,10	0,09	0,07	0,10	0,12	0,07
5. Estacionamiento Nacional								
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,25	0,19	0,13	0,06	0,18	0,24	0,06
Más de 10 hasta 35 TM	TM/hora o fracción	0,05	0,03	0,03	0,02	0,03	0,05	0,02
Más de 35 hasta 70 TM	TM/hora o fracción	0,07	0,03	0,03	0,02	0,03	0,07	0,02
Más de 70 hasta 105 TM	TM/hora o fracción	0,07	0,03	0,03	0,02	0,03	0,07	0,02
Más de 106 TM	TM/hora o fracción	0,07	0,03	0,03	0,02	0,03	0,07	0,02
6. Otros servicios								
Uso de instalaciones de carga aérea	Kilogramo	0,013	0,013	0,013	0,013	0,012	0,012	0,012

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

² Posterior a los 90 minutos incluidos en A/D

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Cargos de acceso

53. El Contrato de Concesión establece un nivel máximo de cobro por concepto de cargos de acceso por almacenamiento y despacho de combustible, uso de instalaciones para servicio de rampa, alquiler de locales para líneas aéreas (atención de tráfico de pasajeros y equipaje)⁹ y servicios comerciales. Los cobros por la prestación de estos servicios están sujetos a la regulación de acceso, es decir, que en caso el Concesionario y la aerolínea no arriben a un acuerdo, OSITRAN podrá determinar un cargo y demás condiciones de acceso. A continuación se muestran los cargos de acceso vigentes durante 2016.

⁹ Comprende: (i) servicio de mostradores para la atención a los pasajeros que se embarcan y/o realizan otras actividades (counters), (ii) locales para el desarrollo de las actividades propias de las aerolíneas (oficinas necesarias para la operación), (iii) salones VIP, (iv) Almacén / Depósito operativos, (v) talleres de apoyo; y, (vi) terrenos.

Cuadro N° 12
Cargos de acceso en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2016
 (En USD, no inc. IGV)

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

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

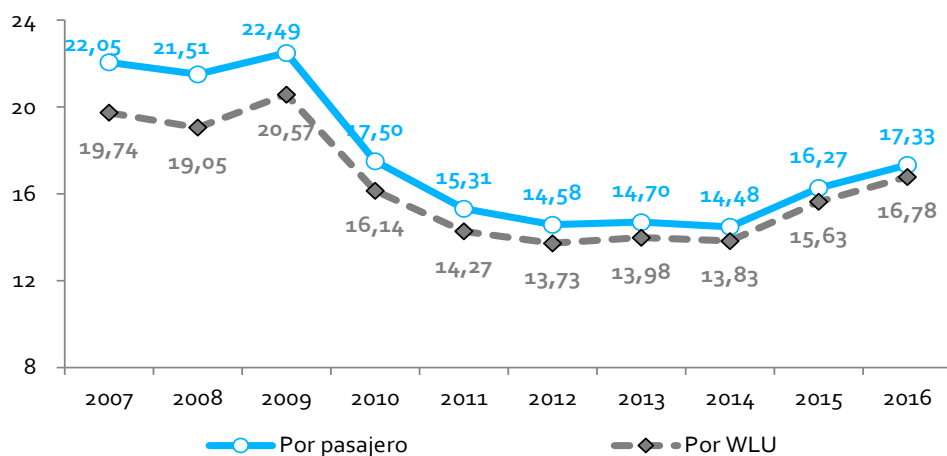
VI. Desempeño operativo

VI.1. Desempeño comercial

54. Como se verá más adelante, los principales ingresos de ADP provienen de dos fuentes: ingresos por servicios e ingresos por cofinanciamiento. Este último concepto está representado por el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), efectuado por el Concedente.
55. En el siguiente gráfico se muestra la evolución anual de los ingresos promedio por pasajero y por WLU. Como se aprecia, dichos indicadores registraron una tendencia decreciente entre 2007 y 2014, mostrando una tendencia creciente en los dos últimos años. Así, durante 2016, el ingreso promedio por pasajero se ubicó en S/. 17,33, lo cual representó un incremento de 6,5% respecto del nivel registrado el año anterior. Asimismo, se registra un crecimiento en el indicador de ingresos por WLU¹⁰, el cual alcanzó los S/. 16,78, cifra superior en 7,4% a la registrada el año anterior.

¹⁰ Work Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).

Gráfico N° 6
Ingresos promedio por pasajero y por WLU*
 (En nuevos Soles)



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

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI.2. Calidad al usuario intermedio y final

Niveles de servicio y productividad

56. El Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario deben llevarse a cabo manteniendo los RTM del Anexo 8 del Contrato de Concesión. Conforme a lo establecido en dicho anexo, la red de aeropuertos administrada por ADP debe cumplir con los niveles de servicio C y D de la IATA, dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores, con la finalidad de elevar la calidad del servicio brindado por la entidad prestadora a favor del Usuario.
57. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión de OSITRAN, la GSF contrató a una empresa especializada, para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante 2016¹¹.
58. Considerando el tráfico anual de pasajeros alcanzado en cada aeropuerto se verificó el cumplimiento del nivel de servicio C de IATA en los aeropuertos de Piura, Chiclayo, Trujillo, Iquitos, Tarapoto y Pucallpa; mientras que en los aeropuertos de Tumbes y Cajamarca se verificó el cumplimiento del nivel de servicio D de IATA. En el caso de los aeropuertos de Talara, Pisco, Chachapoyas y Huaraz no corresponde verificar el cumplimiento de los niveles de servicio de IATA, pues ninguno de ellos ha alcanzado por dos años consecutivos un tráfico anual superior a 100 mil pasajeros.

¹¹ Las mediciones se efectuaron en las siguientes fechas: Aeropuerto de Cajamarca: del 23/01/15 al 31/01/15, Aeropuerto de Chiclayo: del 22/01/15 al 02/02/15, Aeropuerto de Iquitos: del 30/01/15 al 13/02/15, Aeropuerto de Piura: del 30/01/15 al 07/02/15, Aeropuerto de Pucallpa: del 12/02/15 al 20/02/15, Aeropuerto Tarapoto: del 12/02/15 al 20/02/15, Aeropuerto de Trujillo: del 28/01/15 al 05/02/15, Aeropuerto de Tumbes: del 23/01/15 al 31/01/15. Cabe precisar que, a la fecha de elaboración de este documento, no se cuenta con información sobre los resultados de las mediciones efectuadas durante 2016.

59. En el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por OSITRAN sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA D en los aeropuertos de Cajamarca y Tumbes durante 2016. Como se observa en el siguiente cuadro, los aeropuertos de Cajamarca y Tumbes (que tuvieron un tráfico de 326 mil y 184 mil pasajeros durante 2016, respectivamente) incumplieron la mayoría de los niveles de servicio IATA D. En particular, aquellos relacionados con el área mínima de *check in*, área mínima de circulación antes del *check in*, velocidad mínima de circulación después del *check in* y área de la sala de embarque, área de recojo de equipaje, área de seguridad mínima por pasajero y número de servicios de seguridad.

Cuadro N° 13
Nivel de Servicio IATA "D" en los aeropuertos de Cajamarca y Tumbes: Resultados de las mediciones realizadas en 2016

Área/Servicio	Indicador	Nivel de Servicio D	Cajamarca		Tumbes	
			2016	Cumple	2016	Cumple
Área de Check In	Área mínima por pasajero	1.1 m2	0,77	X	0,41	X
	Máximo tiempo de espera	30 min	08:32	✓	18:00	✓
Control TUUA	Máximo tiempo de espera	10 min	01:22	✓	02:10	✓
Área de circulación antes de check-in	Área Mínima por pasajero	2.1 m2	0,57	X	0,38	X
	Velocidad mínima de circulación por pasajero	1.1 mts/seg	1,37	✓	1,00	X
Área de circulación después de check-in	Área Mínima por pasajero	1.6m2	1,73	✓	0,11	X
	Velocidad mínima de circulación	1.3 mts/seg	0,92	X	1,1	X
Sala de Embarque	Área Mínima por pasajero sentado	1.7 m2	1,17	X	0,91	X
	Área Mínima por pasajero de pie	1.2 m2	0,61	X	0,85	X
	Máxima tasa de ocupación	80%	169%	X	165%	X
Sala de recojo de equipajes	Área Mínima por pasajero*	1.3 m2	0,39	X	0,29	X
Seguridad	Área mínima por pasajero	0,8	0,24	X	0,15	X
	Máximo tiempo de espera	10 min	01:00	✓	00:41	✓

* Asumiendo 40% uso de carritos

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – GSF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

60. Por otra parte, en el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por OSITRAN sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA C en los aeropuertos Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa (que tuvieron un tráfico de 955 mil, 863 mil, 681 mil, 585 mil, 526 mil y 515 mil pasajeros durante 2016, respectivamente). Como se observa, los resultados difieren según cada aeropuerto, apreciándose que el mayor nivel de incumplimiento se encuentra en los indicadores relacionados con el área mínima de circulación por pasajero antes y después del *check in*, área mínima de la sala de embarque (pasajeros sentados), máxima tasa de ocupación de la sala de embarque y área de seguridad mínima por pasajero. Por su parte, el mayor nivel de cumplimiento se ha producido en los indicadores relacionados con el área de *check in*, tiempo máximo de espera en *check in*, TUUA y área de seguridad, así como la velocidad mínima de circulación por pasajero en área de circulación antes y después de *check in*.

Cuadro N° 14
Nivel de Servicio IATA "C" en los aeropuertos de Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2016

Área/Servicio	Indicador	Nivel C de IATA	Chiclayo		Iquitos		Pucallpa		Piura		Tarapoto		Trujillo	
			2016	Cumple	2016	Cumple	2016	Cumple	2016	Cumple	2016	Cumple	2016	Cumple
Área de Check In	Área mín. por pasajero	1,2 m2	2,07	✓	1,93	✓	2,47	✓	0,63	✗	1,89	✓	1,38	✓
	Máx. tiempo espera	30 min	08:17	✓	10:45	✓	06:43	✓	13:41	✓	08:10	✓	06:50	✓
Control TUUA	Máx. tiempo espera	10 min	02:05	✓	03:23	✓	01:31	✓	02:06	✓	03:19	✓	01:39	✓
Área de circulación antes de check in	Área mín. por pasajero	2,3 m2	1,2	✗	1,57	✗	2,59	✓	0,65	✗	2,56	✓	1,13	✗
	Velocidad mín. circulación	0,9 mts/seg	0,88	✗	1,27	✓	1,4	✓	1,12	✓	1,35	✓	1,15	✓
Área de circulación antes de check in	Área mín. por pasajero	1,8m2	1,07	✗	2,6	✓	1,76	✗	0,56	✗	1,15	✗	1,13	✗
	Velocidad mín. circulación	1,1 mts/seg	1,07	✗	1,3	✓	1,11	✓	1,21	✓	1,12	✓	1,15	✓
Después de Migraciones	Área mín. por pasajero	1,5 m2	1,01	✗	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Migraciones (Salida)	Área mín. por pasajero	1,0 m2	0,67	✗	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Máx. tiempo de espera	10 min	06:40	✓	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Sala de Embarque	Área mín./pasajero sentado	1,7 m2	0,87	✗	1,08	✗	1,08	✗	1,21	✗	1,12	✗	1,02	✗
	Área mín. / pasajero de pie	1,2 m2	1,2	✓	9,82	✓	43,39	✓	0,84	✗	11	✓	32,88	✓
	Máx. tasa de ocupación	65%	54%	✓	67%	✗	68%	✗	14,1%	✗	81%	✗	79%	✗
Sala de recojo de equipajes	Área mín. por pasajero*	1,7 m2	0,89	✗	1,42	✗	2,02	✓	0,58	✗	1,92	✓	0,29	✗
Migraciones (Llegadas)	Área mín. por pasajero	1,0 m2	1,24	✓	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Máx. tiempo de espera	15 min	16:11	✗	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Seguridad	Área mín. por pasajero	1,0 m2	1,08	✓	0,31	✗	0,51	✗	0,36	✗	0,50	✗	0,31	✗
	Máx. tiempo de espera	10 min	01:19	✓	00:50	✓	01:56	✓	00:59	✓	00:50	✓	00:35	✓

* Asumiendo 40% uso de carritos

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – GSF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

61. De acuerdo a las mediciones efectuadas en 2016, si bien el Concesionario ha logrado el cumplimiento de diversos parámetros de calidad; también se ha verificado que existen diversos aspectos en los que la empresa no ha alcanzado los parámetros mínimos previstos en el Contrato, principalmente relacionados con la capacidad de la infraestructura. Esta situación se ha complicado debido a las demoras por parte del concesionario en la entrega de los terrenos necesarios para realizar ampliaciones en diversos aeropuertos, así como a las demoras en la aprobación de los documentos técnicos necesarios para iniciar inversiones (estudios de preinversión y Planes Maestros), como se explicará más adelante.
62. Cabe mencionar que, los resultados de las mediciones han sido puestos en conocimiento del Concesionario con la finalidad de que adopte las acciones necesarias (incluidas la planificación de la infraestructura aeroportuaria, las proyecciones de tráfico y el análisis de demanda/capacidad) para cumplir con los Niveles de Servicio IATA de acuerdo a lo señalado en el numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión.

Satisfacción de usuarios

63. En el numeral 2 del anexo 8 del Contrato de Concesión se establece que el Concesionario realizará semestralmente encuestas a los pasajeros y acompañantes del Primer Grupo de Aeropuertos, a fin de establecer su grado de satisfacción con los servicios prestados.

Dichas encuestas deben ser realizadas por una empresa encuestadora de prestigio aceptada por el OSITRAN y no vinculada al Concesionario. Los resultados deberán ser remitidos al OSITRAN, junto con la información técnica utilizada para la formulación de las mismas.

64. A continuación se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Usuarios del Primer Grupo de Aeropuertos, realizado por la consultora Cuore Consumer Research – CCR para medir los niveles de satisfacción de pasajeros, acompañantes, líneas aéreas y concesionarios en once (11) de los aeropuertos de la concesión durante el segundo semestre de 2016.
- Pasajeros y acompañantes
65. La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 3 026 pasajeros y 1 045 acompañantes para el periodo comprendido entre el 07 de noviembre y 10 de diciembre de 2016²². En el segmento de pasajeros se evaluaron los servicios relacionados con el hall principal, atención en counters, pago de TUUA, control de seguridad, sala de embarque, sala de llegada, pantallas de información, estacionamiento, seguridad e infraestructura y equipamiento; mientras que en el segmento de acompañantes se evaluaron los servicios relacionados con el hall principal, pantallas de información, estacionamiento, seguridad e infraestructura y equipamiento. Al final de la encuesta se hace una pregunta de satisfacción general. La encuesta, al igual que otras encuestas similares, emplea una escala de puntuación del 1 al 5 (desde insatisfecho a muy satisfecho).
66. En el siguiente cuadro se presentan los resultados generales para los segmentos de pasajeros y acompañantes, en relación a los servicios de check-in, embarque, servicios generales e infraestructura y equipos.

Cuadro N° 15 Pasajeros y acompañantes: Resultado de satisfacción por servicios/procesos												
Proceso/servicio	Iquitos	Pucall- pa	Tara- poto	Truji- llo	Caja- marca	Huaraz	Tum- bes	Chi- clayo	Piura	Tala- ra	Pisco	Chacha- poyas
Pasajeros												
Check in ¹	4,1	4,0	4,0	4,1	4,0	4,2	4,0	3,9	4,1	4,4	4,7	4,9
Embarque ²	4,2	4,0	4,1	4,2	3,9	4,2	4,1	4,2	4,0	4,2	4,7	4,9
Llegada de pasajeros	4,1	4,0	4,0	4,2	4,0	4,1	4,0	4,1	4,0	4,0	4,7	4,9
Servicios generales ³	3,9	3,6	4,0	4,2	3,8	4,3	3,9	4,0	3,9	4,0	4,8	4,9
Infraestructura/equipos ⁴	4,0	3,9	4,0	4,1	3,8	3,8	3,8	4,1	3,9	3,9	4,4	5,0
Promedio total	4,1	3,9	4,0	4,2	3,9	4,1	4,0	4,1	4,0	4,1	4,6	4,9
Acompañantes												
Check in ¹	4,1	4,2	4,2	4,2	3,9	-	4,1	4,1	4,0	-	-	-
Servicios generales ³	3,9	3,6	4,2	4,1	3,7	-	3,9	3,9	3,9	-	-	-
Infraestructura/equipos ⁴	4,1	3,9	4,1	4,0	3,8	-	3,9	4,0	3,9	-	-	-
Promedio total	4,0	3,9	4,1	4,1	3,8	-	3,9	4,0	3,9	-	-	-

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

² Control de seguridad para embarque y sala de embarque

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

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos"

²² Cabe mencionar que, en los aeropuertos de Chachapoyas, Huaraz, Pisco y Talara solo se entrevista a pasajeros, debido al poco flujo de acompañantes en estos aeropuertos. En el caso del aeropuerto de Chachapoyas no se realizaron las entrevistas a pasajeros y/o acompañantes, ya que al momento de la medición no se contaba con operaciones regulares de vuelo

67. Como se aprecia, en la mayoría de los aeropuertos los pasajeros se encuentran en general satisfechos con los servicios de *check in* y los procesos de embarque y llegadas de pasajeros; mientras que en el caso de los servicios generales y la infraestructura en algunos aeropuertos los pasajeros se encuentran entre indiferentes y satisfechos. En el caso de los acompañantes la percepción es similar a la de los pasajeros.
- Aerolíneas y concesionarios de locales comerciales
68. La encuesta se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales (25) y concesionarios de locales comerciales (120) que operan en los 12 aeropuertos de la concesión para el periodo comprendido entre el 07 de noviembre y 10 de diciembre de 2016. En el segmento de líneas aéreas se evaluaron los servicios relacionados con la zona de *check in*, zona de embarque, zona de llegada, zona de rampa, otras áreas operativas, perifoneo, pantallas de información, otros servicios y administración del aeropuerto; mientras que en el caso de los concesionarios se evaluaron los servicios relacionados con el hall principal, otros servicios y administración del aeropuerto. La encuesta emplea la misma escala de puntuación que la encuesta de pasajeros y acompañantes, del 1 al 5 (donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho).
69. En el siguiente cuadro se muestran los resultados generales sobre la percepción de las aerolíneas. Como se aprecia, destaca el bajo nivel de satisfacción de las aerolíneas con relación a los servicios de pantallas de información brindados en los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa y Chachapoyas. Los aeropuertos que registraron los menores niveles de satisfacción promedio de las aerolíneas en relación a los distintos servicios y procesos fueron los aeropuertos de Iquitos (3,6), Pucallpa (3,5) y Piura (3,4), siendo que en el caso de Iquitos y Piura es donde se registra el mayor movimiento de pasajeros.

Cuadro N° 16
Aerolíneas: Resultado de satisfacción por servicios/procesos

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

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

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

los concesionarios del aeropuerto de Tarapoto en relación a los otros servicios y a la administración del aeropuerto.

Cuadro N° 17 Concesionarios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos											
Proceso/servicio	Iquitos	Pucallpa	Tarapoto	Trujillo	Cajamarca	Huaraz	Tumbes	Chiclayo	Piura	Talara	Pisco
Hall principal	4,1	3,9	4,0	4,1	4,0	3,9	4,1	4,1	3,8	4,0	4,0
Otros servicios	4,1	4,1	3,6	4,2	3,9	4,6	4,2	4,1	3,8	3,9	4,0
Administración del aeropuerto	4,1	3,9	3,3	4,3	3,9	4,0	4,3	4,1	4,0	4,0	4,0
Promedio total	4,1	4,0	3,6	4,2	3,9	4,1	4,2	4,1	3,9	4,0	4,0

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

- Usuarios intermedios

71. La encuesta se aplicó a los usuarios intermedios (abastecimiento de combustible, rampas y counters) que operan en 10 de los aeropuertos de la concesión (en total 19 usuarios¹³) para el periodo comprendido entre el 07 de noviembre y 10 de diciembre de 2016. En particular, se evaluaron los servicios relacionados con zona de *check in*, zona de embarque, zona de Llegada, zona rampa, otras áreas operativas, perifoneo, pantallas de información de vuelos, otros servicios y administración del aeropuerto. La encuesta emplea la misma escala de puntuación del 1 al 5¹⁴.
72. Como se aprecia en el siguiente cuadro, en general los usuarios intermedios se encuentran satisfechos con los procesos y servicios brindados en los aeropuertos de la concesión. En el caso del aeropuerto de Piura destaca el reducido nivel de satisfacción en relación a otros servicios de zona de rampa y otras áreas operativas.

Cuadro N° 18 Usuarios intermedios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos											
Proceso/servicio	Iquitos	Pucallpa	Tarapoto	Trujillo	Cajamarca	Tumbes	Chiclayo	Piura	Talara	Pisco	
Check in y sala de embarque	3,8	4,2	3,9	3,9	4,0	3,8	4,0	3,5	3,6	-	
Zona rampa y otras áreas operativas	3,8	4,2	3,4	3,8	4,0	3,7	4,0	2,7	3,9	3,6	
Otros servicios ¹	3,4	3,8	3,8	3,9	3,8	3,9	4,0	3,5	3,9	4,6	
Administración del aeropuerto	3,6	4,4	3,8	4,0	4,3	5,0	4,3	4,0	4,0	4,2	
Promedio total	3,7	4,2	3,7	3,9	4,0	4,1	4,1	3,4	3,8	4,1	

¹ Anuncios de información de vuelos, pantalla de vuelos

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

VI.3. Reclamos

73. Durante 2016, se resolvieron 186 reclamos presentados en relación a los servicios e infraestructura del primer grupo de aeropuertos, cifra que representa una caída de 6% en relación al número de reclamos presentados en 2015 (198).

¹³ En el Aeropuerto de Chachapoyas ni Huaraz se realizaron las entrevistas a usuarios intermedios.

¹⁴ Donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho.

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

Cuadro N° 19 Reclamos presentados y resueltos 2016		
Servicio	N°	Part. %
Infraestructura	35	18,8%
Playa de Estacionamiento	22	11,8%
Daño/Pérdida de Bienes	17	9,1%
Maltrato de Personal	13	7,0%
Aerolíneas - Itinerario/Vuelos	10	5,4%
Retención Objetos	8	4,3%
Tarifa Aeroportuaria	2	1,1%
Seguridad Aeroportuaria	2	1,1%
Otros	77	41,4%
Total	186	100%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

75. Cabe señalar que, del total de reclamos resueltos en 2016, el 83% fueron declarados infundados (50%), inadmisibles (17%) e improcedentes (16%); mientras que el 17% restantes fueron declarados fundados.
76. En particular, de la información remitida por el Concesionario, los casos más frecuentes en materia de reclamos en los aeropuertos son:
- Daño y pérdida de bienes (particularmente celulares): al momento de ingresar a la faja de seguridad y área de inspección olvidó de celular.
 - Playa de estacionamiento: Poco tiempo de tolerancia, fallas en el sistema, exceso costo de parqueo.
 - Aerolíneas-itinerario/vuelos: vuelos demorados.

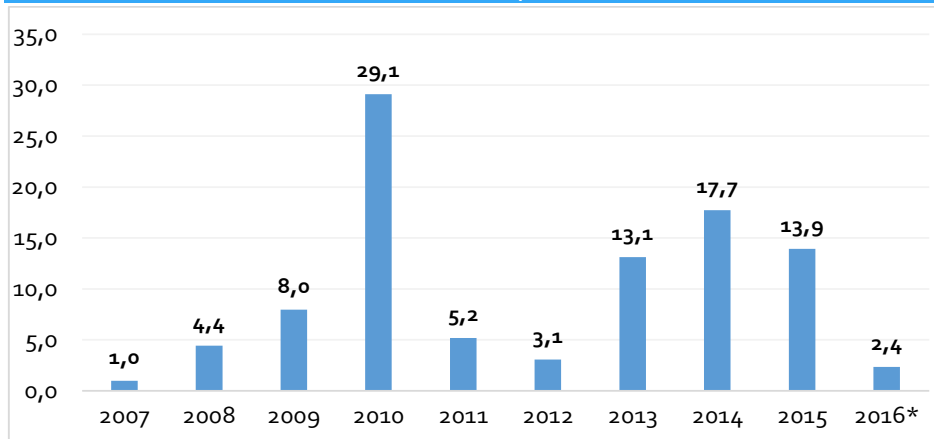
VII. Inversiones y pagos al Estado

VII.1. Inversiones

77. Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas como tales por el Regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica presentada por dicha empresa, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. A diciembre de 2016, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario¹⁵, que ha sido reconocida por OSITRAN, ascendió a USD 97,8 millones, lo cual representa un avance de 47,1% en el compromiso total de inversión de ADP (USD 207,7 millones).

¹⁵ Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas por el Regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica y con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.

Gráfico N° 7
Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2007-2016
 (En miles de USD, inc. IGV)



Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

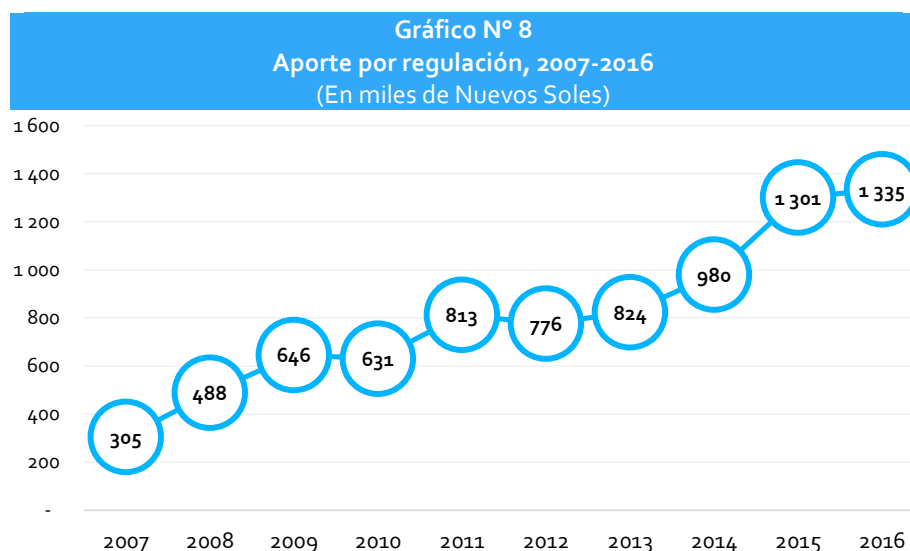
78. Durante 2016, se han reconocido inversiones por un monto de USD 2,37 millones, lo que representó un reducción de 82,7% en relación a la inversión ejecutada el año anterior. Cabe señalar que, durante 2016 se ejecutaron las siguientes obras: "Mejoramiento e Implementación del Sistema de Climatización del Terminal de Pasajeros y Sistemas de Respaldo de Energía Eléctrica para el Aeropuerto de Tumbes y Aeropuerto de Piura" y "Cercos Perimétricos del aeropuerto de Cajamarca".
79. De acuerdo a los compromisos asumidos en el Contrato de Concesión, en el año 2009, el Concesionario culminó las obras del Periodo Inicial (2006- 2009). Estas obras consistían básicamente en remodelaciones de las terminales de pasajeros, adquisición de equipamiento, y obras para la adecuación a la normatividad vigente en materia de seguridad.
80. En el caso de las inversiones que debe ejecutar el concesionario en el periodo remanente (2009 – 2031), conforme a los planes y programas aprobados, debe señalarse que existen retrasos en la ejecución de las mismas debido a la falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, así como por demoras en la revisión y aprobación de los estudios de pre inversión en el marco del SNIP y de los Estudios Definitivos de ingeniería (EDI).
81. En efecto, conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, a más tardar en un plazo de 5 años contados a partir de la toma de posesión (entre diciembre de 2006 y noviembre de 2008), el Concedente debería haber obtenido el saneamiento legal de aquellos predios que se encuentran dentro del área de concesión (es decir, entre diciembre de 2011 y noviembre de 2013). No obstante, al cierre del 2016, aún se encontraba pendiente la entrega de terrenos en casi todos los aeropuertos de la concesión. Así, al cierre de 2016, se encontraba pendiente la entrega del 65,2%, 37,3%, 32,5%, 95,3%, 96,8%, 35,4%, 69,9% y 26,9% de áreas de terrenos en los aeropuertos de Trujillo, Tumbes, Iquitos, Chiclayo, Piura, Tarapoto, Cajamarca y Pucallpa, respectivamente.
82. Asimismo, existen demoras en la revisión y aprobación de los estudios de pre inversión en el marco del SNIP y de los Estudios Definitivos de ingeniería (EDI). Estos retrasos son

producto tanto por la demora del concesionario en levantar las observaciones, así como por las demoras en la Oficina de Programaciones e Inversiones del MTC¹⁶.

83. En particular, la demora en la aprobación de los estudios viene afectando la ejecución de dos proyectos de inversión previstos para el mejoramiento del sistema de pistas y mejoramiento del cerco perimétrico de los aeropuertos de Chiclayo y Piura, cuya inversión estimada asciende a S/. 138,2 y S/. 150,2 millones (incluido IGV), respectivamente. En el caso de ambos aeropuertos, se han producido retrasos en la aprobación de los expedientes técnicos debido a modificaciones hechas por el Concedente¹⁷. Así, al cierre de 2016, los expedientes técnicos de ambos proyectos se encuentran en proceso de levantamiento de observaciones.

VII.2. Aporte por regulación

84. 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-PCM¹⁸, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos.
85. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, en el 2016 ADP realizó aportes por regulación a OSITRAN por la suma de S/. 1 335 mil, lo cual representó un ligero aumento de 2,6% 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. Se puede observar la evolución creciente en los pagos por concepto de Aporte por Regulación que viene transfiriendo el Concesionario desde el inicio de la Concesión.



Fuente: OSITRAN
Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

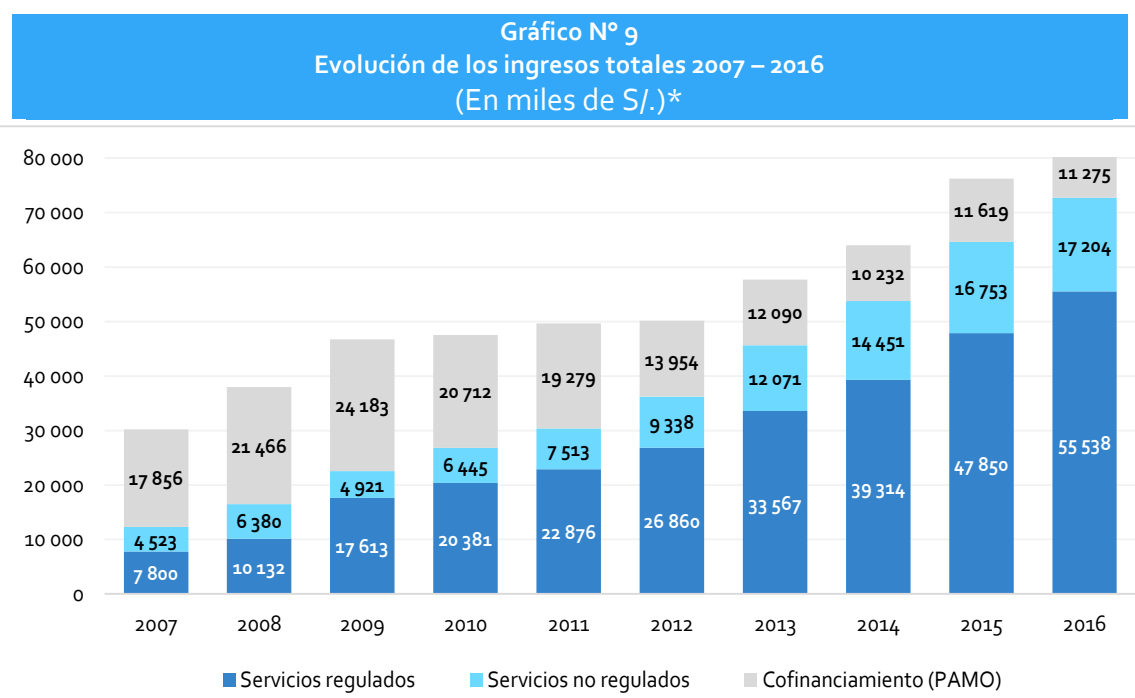
¹⁶ En ambos proyectos, los expedientes técnicos fueron aprobados por el Concedente. No obstante, de manera posterior, el concesionario ha presentado al Concedente un pedido de variación en el plazo de ejecución de las obras, el mismo que hasta la fecha no ha sido respondida por el MTC.

¹⁷ OSITRAN observó los expedientes técnicos, pues constató que estos tenían sus presupuestos en moneda extranjera, contraviniendo lo señalado por el Concedente, así como por las variaciones realizadas por el Concesionario en los plazos de ejecución de los proyectos en cuestión.

¹⁸ 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. Indicadores comerciales

86. Los ingresos totales del concesionario se encuentran comprendidos por los ingresos por servicios aeroportuarios (TUUA, aterrizaje y despegue, cargos de acceso, servicios por horas extras, servicios de carga, estacionamiento de aeronaves y arrendamiento de oficinas y counters), servicios no aeroportuarios (arrendamiento de espacios, locales y otros alquileres, estacionamiento de vehículos, entre otros) y los ingresos por cofinanciamiento correspondientes al PAMO¹⁹.
87. Entre 2007 y 2016, los ingresos totales de ADP (ingresos por servicios regulados, servicios no regulados y cofinanciamiento) han registrado un incremento promedio anual de 12%, al pasar de S/. 30,1 millones a S/. 84 millones. Dicho periodo, los ingresos por servicios regulados explicaron el 51,8% del total de ingresos, seguidos por el cofinanciamiento (29,9%) y los ingresos por servicios no regulados (18,3%). Como se aprecia, los ingresos regulados experimentaron un importante crecimiento durante el periodo, a una tasa promedio anual de 24,4%, lo que ha incidido en una caída promedio anual de 5% del cofinanciamiento. Así; mientras que en 2007 el cofinanciamiento representó el 59,2% de los ingresos totales de ADP, en 2016 dicho porcentaje se redujo a 13,4%.



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

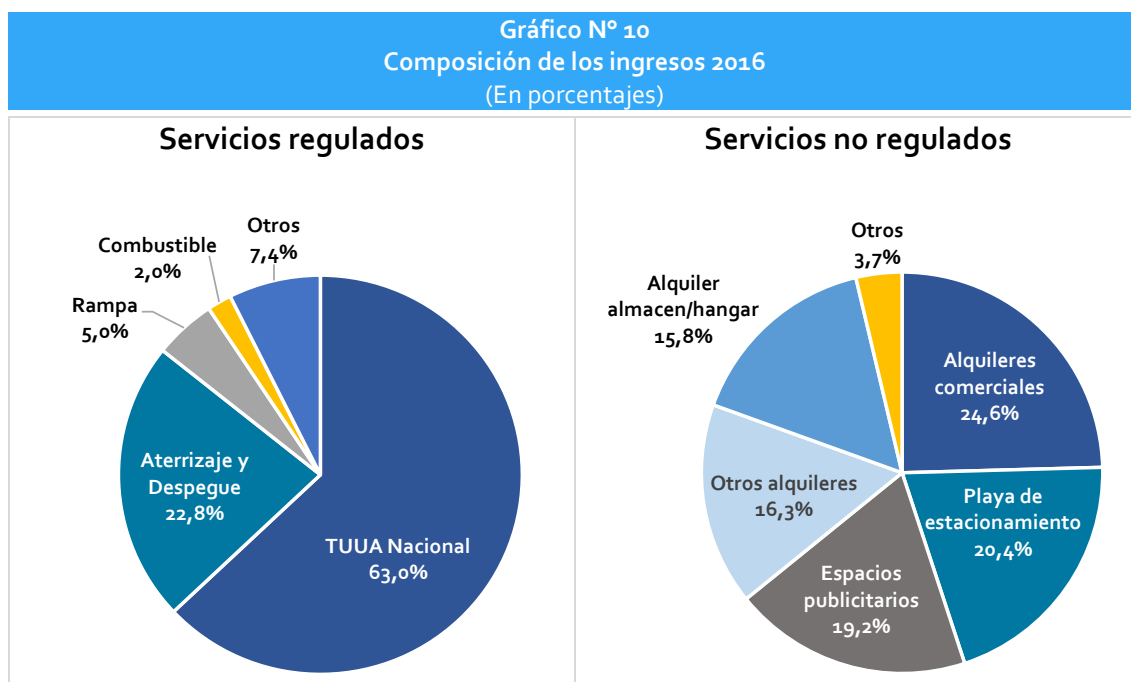
88. Cabe mencionar que, durante el 2016, el TUUA nacional explicó el 63% de los ingresos totales por servicios regulados, seguido de los servicios de aterrizaje y despegue (22,8%) y servicios de rampa (5%). En el caso de los servicios no regulados, el 80% del total de ingresos provino del alquiler de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

¹⁹ Conforme ha sido explicado, si el PAMO es mayor que la suma de los ingresos regulados (servicios aeroportuarios) más los ingresos no regulados (servicios no aeroportuarios), el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:

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

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

vehicular (20,4%), alquiler de espacios publicitarios (19,2%) y alquiler de almacenes y hangar (15,8%).



Fuente: ADP
Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

89. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2016, los aeropuertos que explicaron la mayor parte de los ingresos regulados y no regulados de ADP han sido Iquitos (23,2%), Piura (17,1%), Tarapoto (14,2%), Trujillo (13,6%) y Pucallpa (10,3%), los cuales en conjunto representaron cerca del 80% del total de ingresos; mientras que los aeropuertos de Pisco, Huaraz y Chachapoyas han tenido una participación poco significativa, representando menos del 2% del total de ingresos en conjunto.

Cuadro N° 20
Participación de cada aeropuerto en los ingresos– 2016
(En porcentajes)

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

Fuente: ADP
Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IX. Conclusiones

90. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias en el año 2016, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) La red de aeropuertos de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia conecta a las ciudades de la zona norte y centro con la ciudad de Lima, y a través de 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 2016, la Concesión contribuyó con el 27,4%, 22,1% y 31,2% del total de operaciones, pasajeros y carga del ámbito nacional, respectivamente. Dicho año, el tráfico de aeronaves y pasajeros se incrementó 7,2% y 6,1% con respecto al año 2015, respectivamente; mientras que el tráfico de carga experimentó una importante caída de 16,3%
 - (iii) En relación al desempeño operativo de ADP durante el año 2016, se ha verificado lo siguiente:
 - El desempeño comercial del concesionario ha sido favorable durante 2016, apreciándose un incremento de 6,5% y 7,4% en el ingreso promedio por pasajero por pasajero y por WLU en relación con el año anterior, respectivamente.
 - En aquellos aeropuertos del Primer Grupo en los que corresponde verificar el cumplimiento de los niveles de servicio IATA D (Cajamarca y Tumbes) y IATA C (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa y Chiclayo), se ha verificado el incumplimiento de una serie de parámetros, principalmente aquellos relacionados con el tamaño de las áreas mínimas por pasajero en el terminal (área de *check in*, sala de embarque, recojo de equipaje, seguridad, entre otros).
 - Se resolvieron un total de 186 reclamos en relación a los servicios e infraestructura del primer grupo de aeropuertos, cifra que representó una caída de 6% en relación al número de reclamos presentados el año anterior. De dicho total, 83% fueron declarados infundados, inadmisibles e improcedentes; mientras el 17% restante fueron declarados fundados.
 - (iv) Al 31 de diciembre de 2016, el total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN ascendieron a USD 97,8 millones, lo que representa un avance de 47,1% en el compromiso total de inversión de ADP. En 2016, se reconocieron inversiones por un total de USD 2,4 millones orientadas a efectuar mejoras en los sistemas de climatización y energéticos de los aeropuertos de Piura y Tumbes, así como al mejoramiento del cerco perimétrico en el aeropuerto de Cajamarca. No obstante, las inversiones programadas durante el periodo

remanente de la concesión (2009 – 2031), no han sido ejecutadas conforme a los cronogramas establecidos, lo que se debe, en parte, a la demora en la entrega de los terrenos por parte del Concedente.

- (v) Durante el año 2016, las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación ascendieron a USD 1 335 mil, monto que superó en 2,6% las transferencias efectuadas en el 2015.
- (vi) Durante el año 2016, los ingresos obtenidos por el Concesionario, que incluye los ingresos por servicios aeroportuarios, por servicios no aeroportuarios y por cofinanciamiento PAMO, alcanzaron los USD 84 millones, cifra que representó un aumento de 10,2% en relación con el año anterior. Dicho crecimiento se explica por el principalmente por los mayores ingresos por servicios aeroportuarios (+16,1%), los cuales están explicados principalmente por el TUUA nacional.

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			
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)
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)

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

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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) 	<p>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</p>
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 <ul style="list-style-type: none"> a) De Conciencia: Controversias Técnicas b) De Derecho: Controversias No Técnicas <ul style="list-style-type: none"> - Internacional - CIADI: más de US\$ 5 millones - Nacional: menos de US\$ 5 millones 	<p>Cláusula 16.4. (p. 102) Cláusula 16.5. (p. 103)</p>

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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
13	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento del plazo ▪ Mutuo acuerdo ▪ Incumplimiento del concesionario ▪ Incumplimiento del concedente ▪ Decisión unilateral del concedente ▪ Fuerza mayor o caso fortuito 	Cláusula 15 (p. 91-99)
14	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reducción de los ingresos anuales en 5% o más; ▪ Incremento en los costos y/o gastos anuales en 5% o más; ▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores: <p>Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico-financiero.</p>	Cláusula 19 (p.109-110)
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la Concesión y las acciones o participaciones que correspondan a la Participación Mínima.	Cláusula 10.4 (p.69-73)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley. ▪ Seguros de Responsabilidad y Propiedad: <ul style="list-style-type: none"> - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño y pérdidas. - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas. - Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos y de la naturaleza. - Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	Cláusula 11.2 (p.74-75)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la toma de posesión. La cual ocurrirá en <u>un acto único</u> en la fecha de cierre.	Cláusula 3.3 (p.27-30)
18	Estándares de servicio	<p>Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ International Standards Organization (ISO) ▪ International Airline Transport Association (IATA) ▪ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ▪ Airport Council International (ACI) 	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 	Cláusula 7.7. (p. 45) Anexo 7 (p 315-321)

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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		<p>instalaciones de carga, Atención en Horas Extras.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cargos de acceso. Almacenamiento y Despacho de Combustible, Uso de Instalaciones para Servicio de Rampa, Alquiler de locales para líneas aéreas y servicios comerciales. 	
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 regirá exclusivamente por los términos y condiciones establecidos en el mismo.</p>	<p>Adenda 6</p> <p>Cláusula 1.36 (p.9)</p> <p>Anexo 18, numeral 8. (p. 393)</p>

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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
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 los numerales 1.20, 1.36, 1.55; numeral 2.5 del Anexo 17; y Anexo 18; así como adicionar el numeral 16.6, el numeral 2.5.3 al Anexo 17 y los literales n), o) y p) al numeral 3 del Anexo 17, y el Anexo 9 al Contrato de Concesión
Séptima	31/03/2011	Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbre con relevancia jurídica definidas como Controversias No Técnicas, y en consecuencia modificar el segundo párrafo del Acápito ii) del Literal b) del Numeral 16.5.1 de la Cláusula 16.5 del Contrato de Concesión
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:	2007 - 2016

a. Tráfico											
Indicador	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Pasajeros totales	Unidades	1 211 203	1 555 110	1 934 820	2 537 368	2 963 096	3 439 727	4 011 717	4 418 950	4 685 055	4 848 498
Nacionales	Unidades	1 209 181	1 554 230	1 931 177	2 535 409	2 960 789	3 432 839	3 998 509	4 401 883	4 676 339	4 839 125
Internacionales	Unidades	2 022	880	3 643	1 959	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 373
Tránsito y transferencia	Unidades	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Carga total	Toneladas	16 226	22 696	19 391	22 849	23 706	21 380	20 432	20 972	19 052	15 940
Nacional	Toneladas	16 150	22 640	19 144	22 789	23 703	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940
Internacional	Toneladas	76	56	247	60	3	59	44	48	48	0
Operaciones totales	Unidades	35 055	72 507	98 458	98 071	100 680	106 122	99 550	113 122	119 972	128 548
Nacionales	Unidades	34 736	72 013	97 769	97 386	99 886	105 043	98 415	111 813	118 752	127 589
Internacionales	Unidades	319	494	689	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	959

b. Ingresos											
Ingresos	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015
Ingresos Aeronáuticos	Miles de Soles	7 800	10 132	14 193	20 472	22 876	26 860	33 567	39 314	47 850	55 538
Ingresos No aeronáuticos	Miles de Soles	4 523	6 380	8 340	6 354	7 513	36 198	45 638	14 451	16 753	17 204
Otros Ingresos	Miles de Soles	17 856	21 466	24 183	20 712	19 279	13 954	12 090	10 232	11 619	11 275
Total	Miles de Soles	30 179	37 978	46 717	47 538	49 668	77 012	91 295	63 997	76 222	84 017

Indicadores por Aeropuerto

A) TRÁFICO DE PASAJEROS

A.1) Nacional

Aeropuerto	Unidad	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cajamarca	Unidades	3 124	76 487	97 187	127 102	177 447	201 235	227 423	252 291	258 201	275 165	326 346
Chachapoyas	Unidades	0	359	1 504	1 047	3 339	1 669	58	387	569	233	10 012
Huaraz	Unidades	172	9 983	8 186	8 712	9 222	7 340	11 903	11 335	12 419	14 569	8 955
Iquitos	Unidades	26 970	491 783	549 010	528 547	675 796	675 513	768 968	897 146	1 020 417	1 064 362	955 258
Pucallpa	Unidades	10 044	209 351	240 702	240 472	307 281	313 708	364 994	447 826	469 752	503 491	514 536
Talara	Unidades	81	9 854	4 955	3 016	206	12 579	11 776	421	16 573	106 511	145 634
Tarapoto	Unidades	8 277	180 662	215 233	217 466	270 184	374 335	436 505	548 476	668 216	653 688	681 495
Trujillo	Unidades	7 087	167 427	202 080	223 440	293 017	349 911	404 864	443 334	491 410	503 821	585 255
Tumbes	Unidades	3 302	63 275	59 211	79 525	96 284	132 891	121 648	152 649	180 578	188 747	183 714
Pisco	Unidades	0	0	1 784	7 880	23 860	47 314	69 330	85 456	69 731	56 394	46 764
Chiclayo	Unidades	0	0	147 032	203 529	276 899	317 571	372 934	425 985	450 109	468 403	517 902
Piura	Unidades	0	0	27 346	291 344	401 874	545 518	642 436	733 203	763 908	840 955	863 254
Total	Unidades	59 057	1 209 181	1 554 230	1 932 080	2 535 409	2 979 584	3 432 839	3 998 509	4 401 883	4 676 339	4 839 125

A.2) Internacional

Aeropuerto	Unidad	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cajamarca	Unidades	0	0	0	31	37	11	0	0	41	12	0
Chachapoyas	Unidades	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Huaraz	Unidades	0	8	0	3	0	0	0	0	0	0	0
Iquitos	Unidades	5	1 438	418	744	561	847	3 632	8 499	14 770	7 214	436
Pucallpa	Unidades	7	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62
Talara	Unidades	0	30	16	0	32	96	93	23	34	31	3
Tarapoto	Unidades	233	5	254	0	0	0	0	0	7	19	0
Trujillo	Unidades	2	176	21	207	233	248	132	1 769	774	243	480
Tumbes	Unidades	0	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171
Pisco	Unidades	0	0	6	5	0	80	88	135	746	237	147
Chiclayo	Unidades	0	0	51	874	224	388	2 218	89	61	203	7 788
Piura	Unidades	0	0	6	63	252	228	381	448	450	475	286
Total	Unidades	247	2 022	880	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 373

B) TRÁFICO DE CARGA

B.1) Nacional

Aeropuerto	Unidad	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cajamarca	Toneladas	12	388	501	497	519	589	601	499	510	495	461
Chachapoyas	Toneladas	0	5	13	0	0	0	0	0	0	0	0
Huaraz	Toneladas	0	42	0	8	1	3	1	0	0	0	0
Iquitos	Toneladas	672	10 454	15 959	12 110	15 118	14 135	11 940	12 307	12 752	11 518	9 316
Pucallpa	Toneladas	90	3 342	3 246	2 693	2 907	4 435	4 027	2 696	2 723	2 291	1 931
Talara	Toneladas	0	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5
Tarapoto	Toneladas	51	1 209	1 673	1 641	1 722	1 856	1 896	1 869	1 964	1 754	1 452
Trujillo	Toneladas	29	528	474	479	571	609	569	602	493	546	444
Tumbes	Toneladas	8	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219
Pisco	Toneladas	0	0	0	0	0	0	55	0	0	0	0
Chiclayo	Toneladas	0	0	452	485	601	693	656	646	717	737	664
Piura	Toneladas	0	0	116	1 107	1 165	1 253	1 385	1 562	1 576	1 429	1 449
Total	Toneladas	862	16 150	22 640	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940

B.2) Internacional

Aeropuerto	Unidad	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cajamarca	Kilogramos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chachapoyas	Kilogramos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Huaraz	Kilogramos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Iquitos	Kilogramos	21 270	74 606	55 717	231 062	36 878	3 010	25 262	43 729	47 335	47 646	0
Pucallpa	Kilogramos	0	857	300	16 316	23 149	60	14 981	208	804	764	0
Talara	Kilogramos	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tarapoto	Kilogramos	643	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trujillo	Kilogramos	0	646	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tumbes	Kilogramos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pisco	Kilogramos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chiclayo	Kilogramos	0	0	0	0	0	0	18 457	0	0	0	0
Piura	Kilogramos	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0
Total	Kilogramos	21 913	76 110	56 017	247 378	60 027	3 070	58 729	43 937	48 139	48 410	0

C) N° de Operaciones

A.1) Nacional

Aeropuerto	Unidad	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cajamarca	Unidades	156	3 378	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 467	3 368	3 274
Chachapoyas	Unidades	0	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 216
Huaraz	Unidades	40	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	564
Iquitos	Unidades	421	8 027	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	10 544
Pucallpa	Unidades	530	10 112	11 860	10 972	13 973	15 333	15 910	17 848	14 561	16 336	18 026
Talara	Unidades	18	666	320	376	354	472	541	178	391	1 043	1 290
Tarapoto	Unidades	208	4 337	5 816	5 612	6 524	7 681	7 402	8 447	9 949	9 361	10 053
Trujillo	Unidades	251	5 507	6 396	6 307	7 365	8 405	7 420	7 836	8 253	11 833	11 379
Tumbes	Unidades	52	1 224	878	900	1 046	1 460	1 174	1 218	1 373	1 572	1 463
Pisco	Unidades	0	0	25 409	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	53 160
Chiclayo	Unidades	0	0	3 712	7 930	5 815	6 268	6 211	6 231	6 194	9 207	6 731
Piura	Unidades	0	0	344	3 460	5 525	7 376	7 092	7 677	8 326	10 489	9 940
Total	Unidades	1 676	34 736	72 013	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 813	118 752	127 640

C.2) Internacional

Aeropuerto	Unidad	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cajamarca	Unidades	0	0	0	4	10	6	0	0	4	2	0
Chachapoyas	Unidades	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Huaraz	Unidades	0	2	8	1	0	0	0	0	0	0	0
Iquitos	Unidades	6	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131
Pucallpa	Unidades	2	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30
Talara	Unidades	2	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6
Tarapoto	Unidades	2	2	5	0	0	0	1	2	4	10	0
Trujillo	Unidades	1	73	106	82	86	134	128	196	167	154	152
Tumbes	Unidades	0	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194
Pisco	Unidades	0	0	33	24	10	60	83	48	44	108	92
Chiclayo	Unidades	0	0	116	67	67	104	140	88	125	137	187
Piura	Unidades	0	0	2	35	140	93	179	201	183	210	116
Total	Unidades	13	319	494	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	908



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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré (e)
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré
Jefe de Estudios
Económicos

Melina Caldas Cabrera (e)
Jefe de Regulación

ELABORACIÓN

Sandra Queija de la Sotta