



INFORME DE DESEMPEÑO 2017

Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Contenido

I. RESUMEN EJECUTIVO	5
II. ASPECTOS GENERALES DE LA ENTIDAD PRESTADORA	7
II.1. Composición accionaria del Concesionario	7
II.2. Principales características de la Concesión	7
II.3. Principales activos	11
II.4. Área de influencia	12
III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	13
IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	14
IV.1. Servicios aeroportuarios	14
IV.2. Servicios no aeroportuarios	22
V. REGULACIÓN TARIFARIA	24
V.1. Tarifas reguladas	24
V.2. Cargos de acceso	25
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	27
VI.1. Desempeño comercial	27
VI.2. Calidad al usuario intermedio y final	27
VI.3. Reclamos	33
VII. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	34
VII.1. Inversiones	34
VII.2. Aporte por regulación	36
VIII. INDICADORES COMERCIALES	36
IX. CONCLUSIONES	39
ANEXOS	41
ANEXO 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO	42
ANEXO 2 FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN	43
ANEXO 3 RESUMEN DE ADENDAS AL CONTRATO DE CONCESIÓN ; NO DEFINIDO.	43
ANEXO 4 RESUMEN ESTADÍSTICO	48

Cuadros

Cuadro N° 1 Obras obligatorias a ser ejecutadas en el Primer Grupo de Aeropuertos.....	9
Cuadro N° 2 Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia: Adendas suscritas	11
Cuadro N° 3 Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.....	12
Cuadro N° 4 Servicios aeroportuarios prestados en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	14
Cuadro N° 5 ADP: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2007 – 2017	15
Cuadro N° 6 Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2017*	17
Cuadro N° 7 Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2017.....	18
Cuadro N° 8 Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2017	20
Cuadro N° 9 Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2017.....	20
Cuadro N° 10 Tráfico de carga nacional, por aeropuerto 2007 – 2017.....	22
Cuadro N° 11 Tráfico de carga internacional, por aeropuerto 2007 – 2017	22
Cuadro N° 12 Tarifas Máximas en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, 2017	25
Cuadro N° 13 Cargos de acceso a la rampa, 2017	26
Cuadro N° 14 Cargos de acceso al abastecimiento y almacenamiento de combustibles, 2017	26
Cuadro N° 15 Nivel de Servicio IATA “D” en los aeropuertos de Cajamarca y Tumbes: Resultados de las mediciones realizadas en 2017.....	28
Cuadro N° 16 Nivel de Servicio IATA “C” en los aeropuertos de Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2017.....	29
Cuadro N° 17 Pasajeros y acompañantes: Resultado de satisfacción por servicios/procesos...	31
Cuadro N° 18 Aerolíneas: Resultado de satisfacción por servicios/procesos	32
Cuadro N° 19 Concesionarios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos	32
Cuadro N° 20 Usuarios intermedios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos	33
Cuadro N° 21 Reclamos presentados y resueltos 2017.....	33
Cuadro N° 22 Actualización de Planes Maestros de Desarrollo	35
Cuadro N° 23 Participación de cada aeropuerto en los ingresos– 2017.....	38

Gráficos

Gráfico N° 1 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	16
Gráfico N° 2 Tráfico de pasajeros, 2002 – 2017	19
Gráfico N° 3 Tráfico de carga 2002 – 2017.....	21
Gráfico N° 4 Evolución de ingresos no regulados, 2006-2017.....	23

Gráfico N° 5 Composición de los ingresos no aeroportuarios - 2017.....	23
Gráfico N° 6 Ingresos promedio por pasajero y por WLU*	27
Gráfico N° 7 Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2007-2017.....	34
Gráfico N° 8 Aporte por regulación, 2007-2017.....	36
Gráfico N° 9 Evolución de los ingresos totales 2007 – 2017.....	37
Gráfico N° 10 Composición de los ingresos 2017.....	38

INFORME DE DESEMPEÑO 2017

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



I. Resumen Ejecutivo

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2017 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 2017	USD 107,86 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.

En el año 2017, 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 5,35 millones, lo cual equivale a 10% pasajeros adicionales a los atendidos el año 2017. Asimismo, en 2017, todos los aeropuertos de la concesión, salvo el aeropuerto de Huaraz, registraron un mayor número de pasajeros movilizados en vuelos nacionales que el año anterior. En particular, los aeropuertos de Iquitos, Piura y Tarapoto se mantienen como los aeropuertos que han transportado el mayor flujo de pasajeros, concentrando, en conjunto, el 51% 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 0,28%.

La carga movilizada en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante 2017 alcanzó las 18,2 mil toneladas, volumen que significó un incremento del 13,5% en relación al movilizado en 2016. 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 2017, contribuyendo con el 51,1% del volumen total, seguido por los aeropuertos de Pucallpa, Piura y Tarapoto que, en conjunto, representaron 32% del total de carga movilizada en los aeropuertos de ADP.

En 2017, se registraron aproximadamente 144,7 mil de movimientos de aeronaves, cifra superior en 12,6% a la registrada el año anterior. De este total, el aeropuerto de Pisco concentró el 41,9%, atendiendo principalmente a vuelos de instrucción u operaciones militares, mientras que en vuelos comerciales, los aeropuertos que registraron el mayor movimiento fueron los de Chiclayo, Tarapoto, Pucallpa e Iquitos.

La prestación de los servicios aeroportuarios se encuentra sujeta a regulación tarifaria, por lo que el Concesionario deberá cobrar las Tarifas Máximas establecidas en el Contrato de Concesión, las cuales se reajustan anualmente por la inflación correspondiente. De otro lado, los servicios no aeroportuarios como playa de estacionamiento, publicidad, alquiler de espacios para *retail* y otros, no se encuentran dentro del ámbito regulatorio, por lo que el Concesionario puede establecer libremente sus precios. Los ingresos no regulados presentaron un crecimiento sostenido desde el inicio de las operaciones hasta 2015, durante 2016 se observa una reducción del 3,2% en dichos ingresos y para el año 2017 se observa una recuperación del 4% con respecto al 2016 y un 0,2% mayor a lo registrado en el 2015.

La inversión acumulada al 31 de diciembre de 2017 fue de USD 107,1 millones (incluido IGV), lo que equivale el 51,6% del compromiso de inversión total asumido por el Concesionario para el periodo de 25 años de duración del Contrato. Durante el año 2017, las inversiones ejecutadas por ADP y reconocidas por OSITRAN alcanzaron un total de sólo USD 9,2 millones, cifra superior a los USD 2,4 millones registrados 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, estas alcanzaron la suma de S/ 1,34 millones durante 2017, superando en 14% las transferencias de 2016.

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 2017 los ingresos totales obtenidos alcanzaron la suma de S/. 87 millones, de los cuales la prestación de servicios representó el 90,7%, mientras que los ingresos por cofinanciamientos devengados solo representaron el 9,3% de los ingresos totales. Cabe indicar que, en el 2017, tanto los ingresos aeroportuarios, como los no aeroportuarios se incrementaron 12% y 0,3% en relación con 2016, respectivamente. En tanto, los ingresos por cofinanciamiento sumaron cerca de S/. 8 millones, monto 26,7% inferior al registrado en 2016.

INFORME DE DESEMPEÑO 2017

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 <i>Investments</i> 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

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.

que las obras constituyan proyectos de inversión pública, se deberá obtener la viabilidad correspondiente conforme al SNIP (ahora Sistema de Inversiones INVIERTE.PE⁴), debiendo presentar los estudios de pre inversión requeridos.

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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:

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

Donde:

⁴ Mediante Decreto Legislativo N° 1252, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 01 de noviembre de 2016, se creó el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (INVIERTE.PE), el mismo que reemplazará al SNIP. Esta norma entró en vigencia al día siguiente de la publicación de su reglamento, es decir el 24 de febrero de 2017.

- 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 demanda⁵.

Modificaciones contractuales

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

⁵ En el caso del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales, ello se encuentra establecido en la Cláusula 7.7.8 del Contrato de Concesión; mientras que en el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales se encuentra especificado en la Cláusula 9.1.9 del Contrato de Concesión.

Cuadro N° 2
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia: Adendas suscritas

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

Fuente: Adendas suscritas

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

II.3. Principales activos

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

Cuadro N° 3
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

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

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

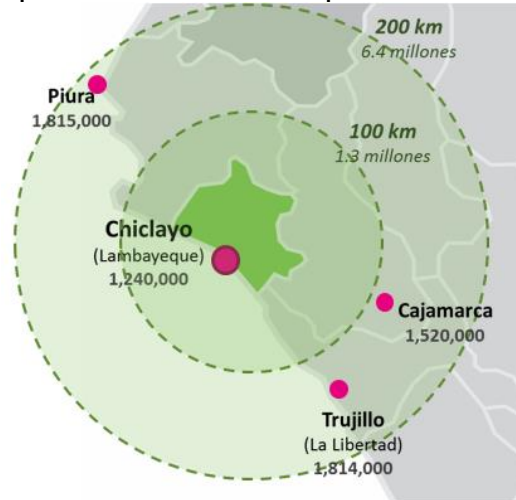
Ilustración N° 1
Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP)

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

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



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP)

III. Oferta de servicios prestados en la infraestructura

20. 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.
21. Los servicios aeroportuarios son aquellos que se prestan habitualmente para el transporte de pasajeros y la carga/descarga de aeronaves. En su mayoría, estos se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso debido a que son actividades o unidades de negocios derivados de la explotación de la infraestructura aeroportuaria cuya prestación no se realiza en condiciones de competencia (efectiva o potencial). El siguiente cuadro muestra los servicios aeroportuarios que se prestan en el Primer Grupo de Aeropuertos, así como el tipo de regulación.

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

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

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

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

3/ Iquitos y Trujillo.

Fuente: Contrato de Concesión

22. 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

23. 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.
24. 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 2017 son los siguientes: Lan Peru, LCPeru, Peruvian Airlines, StarPeru, Taca, Aerodiana, Atsa y Copa Airlines.

ii. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

25. 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.
26. Como se observa en el cuadro N° 5, desde el inicio de explotación de la concesión, la clasificación de los aeropuertos ha ido cambiando concentrándose en torno a los Grupos I y II debido al importante incremento en el tráfico de pasajeros registrados anualmente en los aeropuertos regionales. Por ejemplo, al inicio de la concesión, ningún aeropuerto registraba un tráfico mayor a 500 mil pasajeros y sólo un aeropuerto registraba un tráfico de entre 250 y 500 mil pasajeros (el aeropuerto de Iquitos), mientras que al cierre de 2017, seis (6) aeropuertos se ubican en el Grupo I.

Cuadro N° 5 ADP: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2007 – 2017				
Año	Grupos (según número de pasajeros al año)			
	Grupo I > 500 mil	Grupo II 250 - 500 mil	Grupo III 100 - 250 mil	Grupo IV < 100 mil
2007	-	Iquitos	Trujillo, Tarapoto y Pucallpa	Tumbes, Talara, Cajamarca, Huaraz y Chachapoyas
2008	-	Iquitos y Pucallpa	Trujillo, Tarapoto y Chiclayo	Tumbes, Talara, Cajamarca, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2009	Iquitos	Pucallpa, Trujillo y Tarapoto	Chiclayo y Piura	Tumbes, Talara, Cajamarca, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2010	Iquitos	Pucallpa, Tarapoto y Piura	Cajamarca, Trujillo y Chiclayo	Tumbes, Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2011	Iquitos	Pucallpa, Tarapoto y Piura	Cajamarca, Trujillo y Chiclayo	Tumbes, Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2012	Iquitos y Piura	Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo	Cajamarca, Tumbes y Trujillo	Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2013	Iquitos, Piura y Tarapoto	Pucallpa, Trujillo y Chiclayo	Cajamarca y Tumbes	Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2014	Iquitos, Piura y Tarapoto	Pucallpa, Tarapoto, Chiclayo y Cajamarca	Tumbes	Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2015	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo y Pucallpa	Chiclayo y Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2016	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa	Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2017	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa	Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco

Fuente: ADP

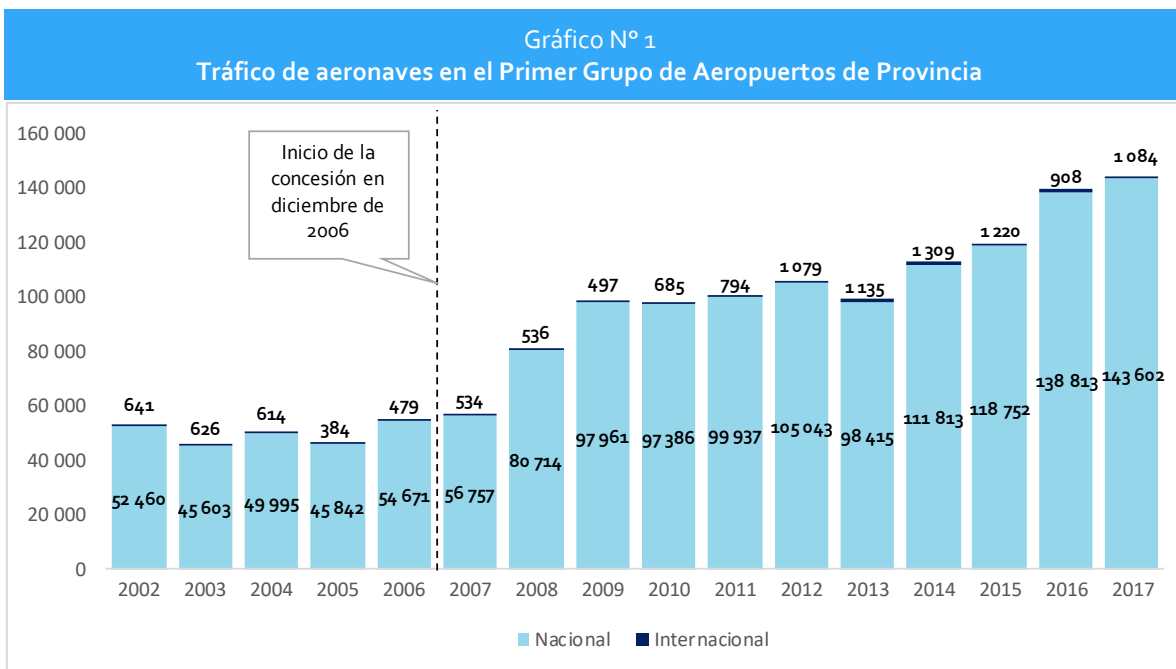
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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.

27. 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 2017, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 22,6%, 32,3% y 38,3% del total de pasajeros, carga y operaciones de vuelos nacionales de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. En cuanto a los vuelos internacionales, ADP tuvo una participación poco significativa en relación con el total de operaciones, pasajeros y carga que se registraron en la red aeroportuaria nacional en dicho año.

Tráfico de aeronaves

28. 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 2017, siendo las operaciones internacionales poco significativas y esporádicas.
29. 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 – 2017) se registró un importante crecimiento promedio anual de 9,7%, explicado principalmente por el importante crecimiento de 41,8% registrando en 2008.



* 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

30. En este punto, es importante mencionar que el incremento del tráfico de aeronaves en 2008 se explica principalmente por el dinamismo registrado en el aeropuerto de Pisco (el cual forma parte de la concesión desde febrero de 2008). En efecto, en dicho año, el tráfico de aeronaves en el aeropuerto de Pisco se incrementó 132% (es decir, en 15 185

operaciones) en relación al 2007, al pasar de 10,7 mil a 26,4 mil operaciones. La mayor parte del tráfico que registra dicho aeropuerto se debe a los servicios de sobrevuelo que brinda (principalmente a las Fuerzas Aéreas del Perú y a diversas escuelas de pilotos), así como a los vuelos turísticos hacia las líneas de Nazca (atendiendo a empresas como Aerodiana S.A.C.), los cuales han registrado un aumento importante a partir de 2008. En efecto, en 2017, 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%.

31. Durante 2017, el tráfico total de aeronaves alcanzó un nivel de 144 686 mil movimientos, lo que representó un incremento de 12,6% en relación al año anterior, siendo que el tráfico en vuelos nacionales se incrementó 12,6%; mientras que el aumento en vuelos internacionales fue de 13%. Este incremento en el número de vuelos internacionales, que pasaron de 959 a 1084 operaciones, se dio principalmente en el aeropuerto de Chiclayo donde se incrementaron el número de vuelos internacionales de 189 a 307 entre el 2016 y 2017 por la mayor cantidad de frecuencias de Copa Airlines (Panamá) que incrementó el número de vuelos de 108 a 192.
32. Analizando la evolución de las operaciones nacionales por aeropuerto, se aprecia que el aeropuerto de Pisco es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo representado el 41,9% de las operaciones en 2017, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (11,8%), Chiclayo (9,9%), Trujillo (8,7%), Tarapoto (8,1%), Piura (6,9%) e Iquitos (6,5%).
33. Todos los aeropuertos (con excepción de los aeropuertos de Huaraz y Cajamarca) han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2007 y 2017, en tasas promedio anual que varían entre 1,5% y 44,7% (ver siguiente cuadro). Durante 2017, se observa un importante aumento del número de operaciones nacionales en el aeropuerto de Chiclayo, debido al incremento del número de vuelos del ejército y de enseñanza, y Chachapoyas por un incremento de vuelos comerciales en la ruta Chachapoyas-Tarapoto.

Cuadro N° 6												
Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2017*												
(En número de operaciones)												
Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual
Pisco	11 242	26 428	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	54 000	60 491	18,3%
Pucallpa	10 112	11 860	10 972	13 973	15 333	15 910	17 848	14 561	16 336	20 270	17 068	5,4%
Chiclayo	4 585	4 542	7 930	5 815	6 268	6 211	6 231	6 194	9 207	7 537	13 970	11,8%
Trujillo	5 507	6 396	6 307	7 365	8 405	7 420	7 836	8 253	11 833	12 703	12 369	8,4%
Tarapoto	4 337	5 816	5 612	6 524	7 681	7 402	8 447	9 949	9 361	11 826	11 758	10,5%
Piura	6 194	7 197	3 460	5 525	7 376	7 092	7 677	8 326	10 489	11 198	9 785	4,7%
Iquitos	8 027	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	12 085	9 334	1,5%
Cajamarca	3 378	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 467	3 368	3 805	3 318	-0,2%
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 536	2 090	45,0%
Tumbes	1 224	878	900	1 046	1 460	1 174	1 218	1 373	1 572	1 723	1 567	2,5%
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1 043	1 486	1 300	6,9%
Huaraz	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	644	552	-9,1%
Nacional	56 757	80 714	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 813	118 752	138 813	143 602	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

34. En relación a las operaciones internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo, siendo los principales aeropuertos Chiclayo Tumbes, Trujillo y Piura, los cuales explicaron el 28,3%, 19,3%, 15,3% y 13,3% del total de tráfico internacional de aeronaves en 2017, respectivamente; mientras que en los aeropuertos de Tarapoto, Cajamarca, Chachapoyas y no se registraron movimientos internacionales. Entre 2007 y 2017, el tráfico de aeronaves en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en los aeropuertos de Tumbes, Chiclayo, Trujillo y Piura. En 2017, se observa un incremento del 13% en el número total de operaciones internacionales, lo que se explica por el incremento del número de vuelos en la ciudad de Chiclayo (62,4%), que compenso la reducción de las operaciones en los aeropuertos de Pucallpa (-73,3%) y Pisco (-31,9%).

Cuadro N° 7
Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2017
(En número de operaciones)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual
Chiclayo	55	116	76	67	104	140	88	125	137	187	307	18,8%
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	28,5%
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	152	166	8,6%
Piura	42	44	35	140	93	179	201	183	210	116	144	13,1%
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	0,3%
Pisco	118	33	24	10	60	83	48	44	108	92	92	-2,5%
Tarapoto	2	5	0	0	0	1	2	4	10	0	13	20,6%
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	-20,4%
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	-8,4%
Cajamarca	0	0	4	10	6	0	0	4	2	0	2	-
Huaraz	2	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Chachapoyas	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	-
Internacional	534	536	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	908	1 084	6,1%

Fuente: ADP

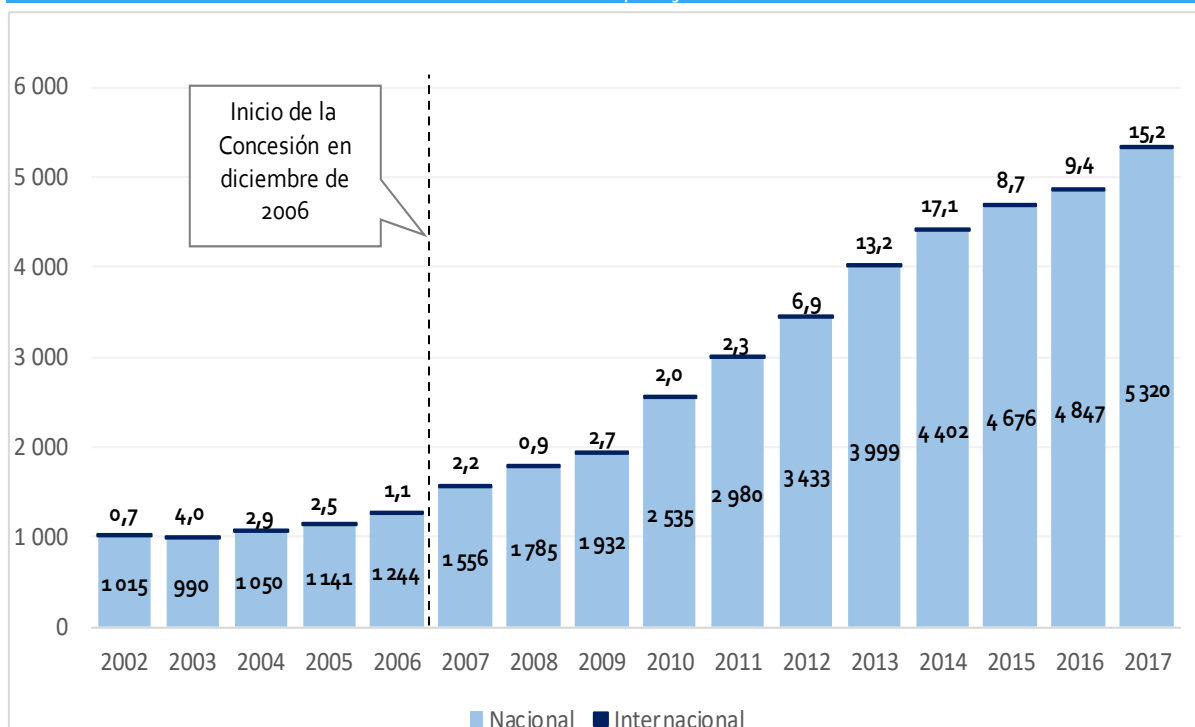
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tráfico de pasajeros

35. Entre 2002 y 2017, 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.
36. 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 2017) se registró un crecimiento promedio anual de 16,9%. El mayor dinamismo se produjo en 2010 (año de recuperación de la economía de la recesión de 2009), al registrarse un importante incremento de 31,2% en el tráfico total de pasajeros, lo cual coincide con un incrementó de 7,1% del PBI per cápita (ver Anexo N° 3). Asimismo, a partir de 2010 se observa un incremento de las rutas desde Lima a la región del norte y oriente⁷, así como de la frecuencia de vuelos principalmente hacia la capital.

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

Gráfico N° 2
Tráfico de pasajeros, 2002 – 2017
(en miles de pasajeros)



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

Fuente: ADP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

37. Durante 2017, el tráfico total de pasajeros alcanzó un nivel de 5 335 mil pasajeros, lo que representó un incremento de 9,9% en relación al año anterior, apreciándose que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales se incrementó 9,8%; mientras que el tráfico de pasajeros internacionales aumento 62%.
38. El aeropuerto de Iquitos es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo captado el 18,8% del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales en 2017, seguido por los aeropuertos de Piura (17%), Tarapoto (14,9%) y Trujillo (11,9%). Como se observa en el cuadro N° 8, todos los aeropuertos han registrado un crecimiento del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales entre 2007 y 2017, siendo el aeropuerto de Pisco y Chachapoyas los que registraron el mayor dinamismo. En el último año, se observa una contracción en el número de pasajeros nacionales en los aeropuertos de Huaraz (-18,7%).

Cuadro N° 8
Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2017
 (En miles de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual
Iquitos	492	549	529	676	676	769	897	1 020	1 064	955	999	7,3%
Piura	194	230	291	402	546	642	733	764	841	863	906	16,6%
Tarapoto	181	215	217	270	374	437	548	668	654	681	794	15,9%
Trujillo	167	202	223	293	350	405	443	491	504	585	635	14,3%
Pucallpa	209	241	240	307	314	365	448	470	503	515	611	11,3%
Chiclayo	150	175	204	277	318	373	426	450	468	526	567	14,2%
Cajamarca	76	97	127	177	201	227	252	258	275	326	359	16,7%
Tumbes	63	59	80	96	133	122	153	181	189	184	197	12,0%
Talara	9,9	5,0	3,0	0,2	12,6	11,8	0,4	16,6	106,5	145,6	172,1	33,1%
Pisco	1,7	2,1	7,9	23,9	47,3	69,3	85,5	69,7	56,4	46,8	52,6	40,8%
Chachapoyas	0,4	1,5	1,0	3,3	1,7	0,1	0,4	0,6	0,2	9,0	19,6	49,2%
Huaraz	10,0	8,2	8,7	9,2	7,3	11,9	11,3	12,4	14,6	10,0	8,1	-2,0%
Nacional	1 556	1 785	1 932	2 535	2 980	3 433	3 999	4 402	4 676	4 847	5 320	13,1%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

39. En relación a los pasajeros en vuelos internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo (ver cuadro N° 9). Sin embargo, como se aprecia en el siguiente cuadro, entre 2007 y 2017, el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en los principales aeropuertos.

Cuadro N° 9
Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2017
 (En número de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual
Chiclayo	118	54	874	224	388	2 218	89	61	203	7 788	13 542	60,7%
Trujillo	176	21	207	233	248	132	1 769	774	243	480	601	13,1%
Piura	50	25	63	252	228	381	448	450	475	286	382	22,5%
Pisco	16	6	5	0	80	88	135	746	237	147	343	35,9%
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171	141	6,1%
Iquitos	1 438	418	744	561	847	3 632	8 499	14 770	7 214	436	93	-24,0%
Cajamarca	0	0	31	37	11	0	0	41	12	0	26	-
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	-22,1%
Tarapoto	5	254	0	0	0	0	0	7	19	0	21	15,4%
Talara	30	16	0	32	96	93	23	34	31	3	11	-9,5%
Huaraz	8	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Chachapoyas	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Internacional	2 206	902	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 373	15 182	38,3%

Fuente: ADP

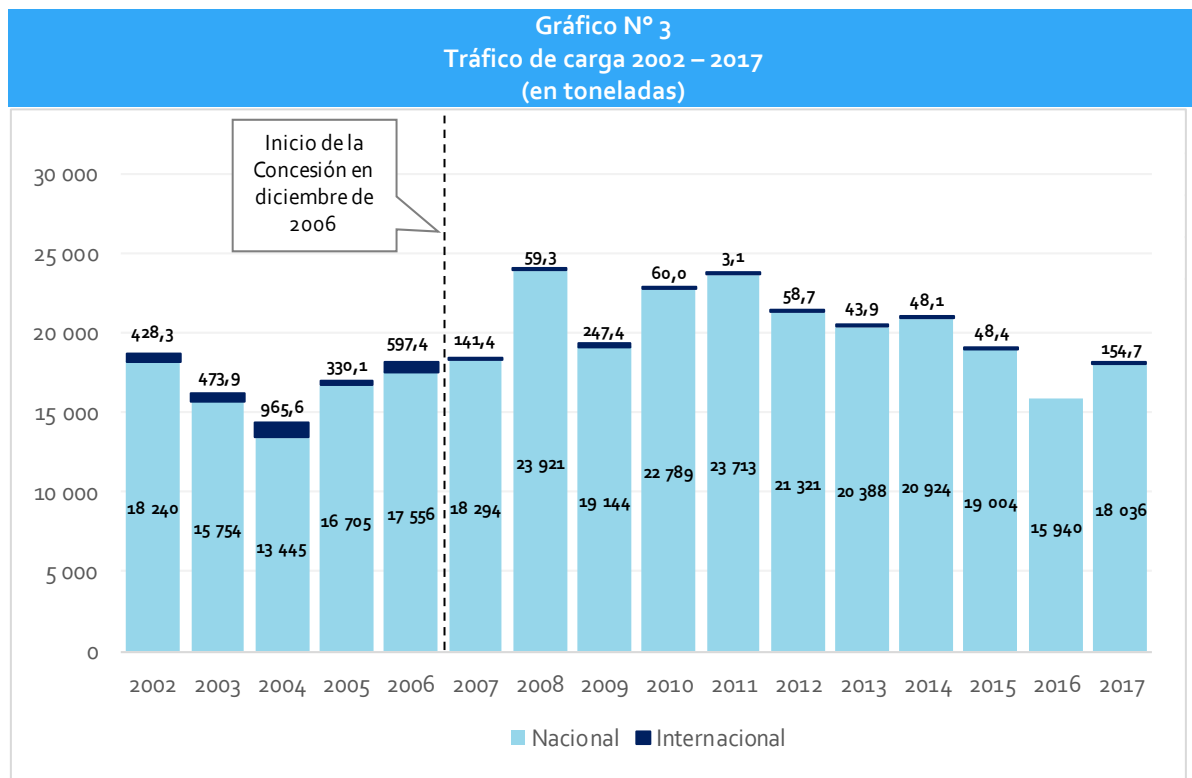
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

40. En particular, durante 2017, se observa un importante crecimiento en el tráfico de pasajeros internacionales en el aeropuerto de Chiclayo (8,9%), el cual captó el 89,2% 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 89,2% del total de tráfico internacional desde Chiclayo.

Tráfico de carga

41. 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 2017, 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 2017, corresponde a carga nacional, siendo el volumen de la carga internacional poco significativo.



* 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

42. Durante 2017, se han movilizado 18,2 mil toneladas de carga nacional, apreciándose que los mismos registraron un incremento con respecto al año 2016 en donde se reportaron 16 toneladas de carga, un 13,5% más.
43. 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 51,2% del tráfico en 2017, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (12,4%), Piura (10,3%) y Tarapoto (9,4%). Como se observa en el siguiente cuadro, los aeropuertos que registraron un mayor dinamismo del movimiento de carga nacional fueron los de Piura y Trujillo, al registrar un crecimiento promedio anual de 6,7% y 6%,

respectivamente. Durante 2017, todos los aeropuertos regionales de Iquitos y Pucallpa experimentaron una caída en el movimiento de carga nacional del 1,2% y 3,9%.

Cuadro N° 10
Tráfico de carga nacional, por aeropuerto 2007 – 2017
(En toneladas)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual
Iquitos	10 454	15 959	12 110	15 118	14 135	11 940	12 307	12 752	11 518	9 316	9 182	-1,3%
Pucallpa	3 342	3 246	2 693	2 907	4 435	4 027	2 696	2 723	2 291	1 931	2 245	-3,9%
Piura	968	1 268	1 107	1 165	1 253	1 385	1 562	1 576	1 429	1 449	1 831	6,6%
Tarapoto	1 209	1 673	1 641	1 722	1 856	1 896	1 869	1 964	1 754	1 452	1 712	3,5%
Trujillo	528	474	479	571	609	569	602	493	546	444	948	6,0%
Chiclayo	572	578	485	601	693	656	646	717	737	664	880	4,4%
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	510	495	461	791	7,4%
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	10,9%
Chachapoyas	5	13	0	0	0	0	0	0	0	0	9	6,3%
Huaraz	42	0	8	1	3	1	0	0	0	0	5	-19,4%
Talara	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	-22,0%
Pisco	604	3	0	0	0	55	0	0	0	0	0	-55,1%
Nacional	18 294	23 921	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	-0,1%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

44. 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 2017, apreciándose que el aeropuerto de Iquitos explicó el 80% del total de carga internacional, siendo el único aeropuerto que registró movimientos de manera sostenida a lo largo de dicho periodo (ver siguiente cuadro).

Cuadro N° 11
Tráfico de carga internacional, por aeropuerto 2007 – 2017
(En toneladas)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual
Iquitos	74,6	55,7	231,1	36,9	3,0	25,3	43,7	47,3	47,6	0,0	124,1	5,2%
Pucallpa	0,9	0,3	16,3	23,1	0,1	15,0	0,2	0,8	0,8	0,0	0,0	-100,0%
Chiclayo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	18,5	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	-
Piura	0,0	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27,3	-
Trujillo	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Pisco	65,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Internacional	141,4	59,3	247,4	60,0	3,1	58,7	43,9	48,1	48,4	0,0	154,7	0,9%

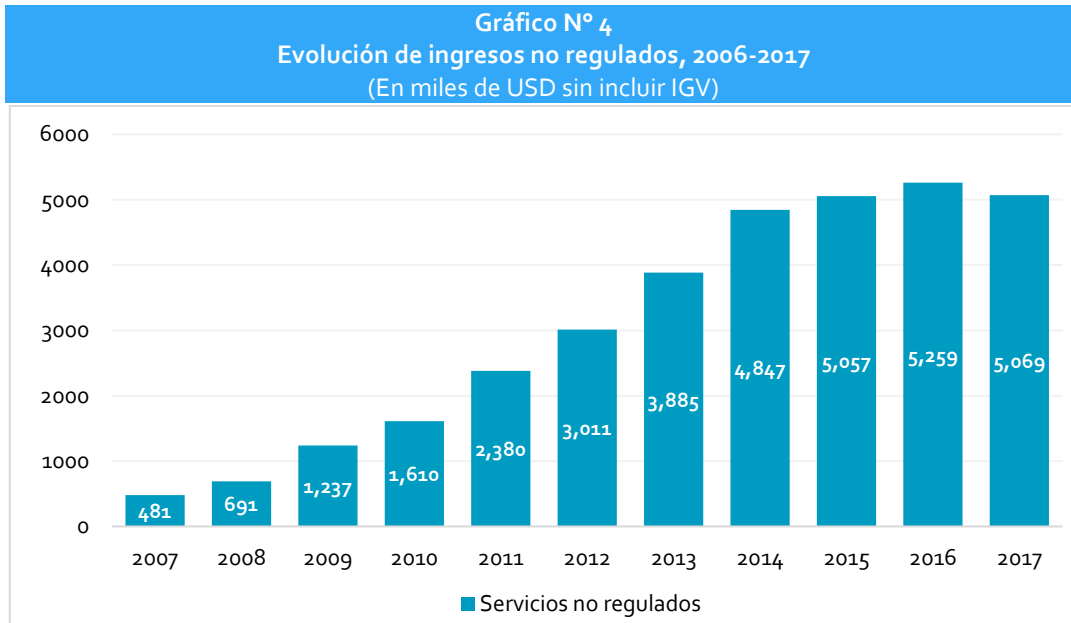
Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.2. Servicios no aeroportuarios

45. 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.

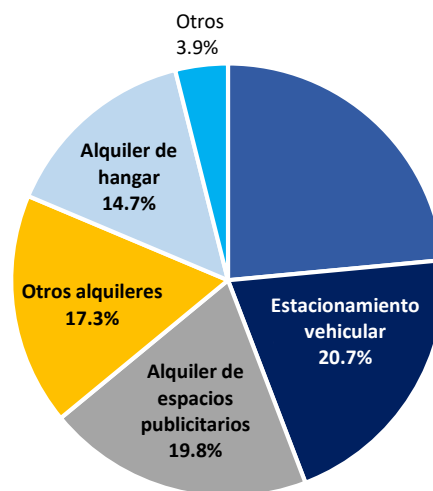
46. Como se aprecia en el siguiente gráfico, la demanda por estos servicios se ha incrementado, lo cual se puede apreciar en la evolución creciente de los ingresos por servicios no regulados registrada desde el inicio de la Concesión. No obstante, durante 2017, se observa una reducción de los ingresos por los servicios no regulados en relación con el año anterior (-3,2%), lo que evidencia una tendencia a la desaceleración.



Fuente: ADP. Formato de ingresos
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

47. Cabe mencionar que, durante el 2017, el 80% del total de ingresos por servicios no aeroportuarios provino del alquiler de locales comerciales (24,5%), playa de estacionamiento (20,7%), alquiler de espacios publicitarios (19,8%) y alquiler de almacenes y hangar (14,7%).

Gráfico N° 5
Composición de los ingresos no aeroportuarios - 2017
(En miles de USD sin incluir IGV)



Fuente: ADP
Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

V. Regulación tarifaria

48. 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.
49. Dicha cláusula establece que el Concesionario deberá reajustar las tarifas y cargos de acceso el 1º 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.

V.1. Tarifas reguladas

50. Conforme a lo establecido en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, para los siguientes servicios aeroportuarios se establecen tarifas máximas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, embarque y desembarque mediante puentes de abordaje (mangas), uso de instalaciones de carga y a tención en horas extras.
51. Tal como se establece en dicho anexo, las tarifas serán aplicadas en función del Grupo donde se encuentre ubicado cada Aeropuerto, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado en el último año. Así, tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro, las tarifas correspondientes a los aeropuertos que registran la mayor cantidad de tráfico de pasajeros (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa y Chiclayo) se ubican en niveles mayores que las registradas en los aeropuertos con el menor tráfico (Tumbes, Talara y Pisco).
52. A continuación, se muestran las tarifas máximas correspondientes al año 2017.

Cuadro N° 12
Tarifas Máximas en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, 2017
(En USD, no inc. IGV)

SERVICIO	UNIDAD DE COBRO	PRIMEROS 9 AEROPUERTOS ENTREGADOS				3 AEROPUERTOS RESTANTES	
		Iquitos, Tarapoto, Pucallpa y Trujillo	Cajamarca	Tumbes y Talara	Chachapoyas y Huaraz	Chiclayo y Piura	Pisco
1. Tarifa Única por Uso de Aeropuerto (TUUA)							
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,63	3,85	3,74	3,74	4,44	3,62
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	12,85	12,85	12,85	12,85	12,36	12,36
2. Aterrizaje y Despegue Internacional Diurno¹							
Hasta 10 TM	Operación	20,64	15,48	10,32	5,16	19,87	4,97
Más de 10 hasta 35 TM	Operación	3,83	3,28	2,73	2,19	3,69	2,11
Más de 35 hasta 70 TM	Operación	4,64	3,99	3,32	2,58	4,47	2,48
Más de 70 hasta 105 TM	Operación	4,89	4,19	3,50	2,80	4,71	2,69
Más de 106 TM	Operación	5,01	4,30	3,57	2,86	4,82	2,76
3. Aterrizaje y Despegue Nacional Diurno¹							
Hasta 10 TM	Operación	10,32	7,74	5,16	2,58	9,93	2,48
Más de 10 hasta 35 TM	Operación	2,23	1,24	1,11	0,86	2,15	0,83
Más de 35 hasta 70 TM	Operación	2,79	1,29	1,16	0,90	2,68	0,87
Más de 70 hasta 105 TM	Operación	2,90	1,34	1,21	0,94	2,79	0,91
Más de 106 TM	Operación	2,98	1,38	1,24	0,97	2,87	0,93
4. Estacionamiento Internacional²							
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,52	0,39	0,26	0,13	0,50	0,12
Más de 10 hasta 35 TM	TM/hora o fracción	0,10	0,08	0,07	0,06	0,09	0,05
Más de 35 hasta 70 TM	TM/hora o fracción	0,12	0,10	0,08	0,07	0,11	0,06
Más de 70 hasta 105 TM	TM/hora o fracción	0,12	0,10	0,09	0,07	0,12	0,07
Más de 106 TM	TM/hora o fracción	0,13	0,11	0,09	0,07	0,12	0,07
5. Estacionamiento Nacional							
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,26	0,19	0,13	0,07	0,25	0,06
Más de 10 hasta 35 TM	TM/hora o fracción	0,06	0,03	0,03	0,02	0,05	0,02
Más de 35 hasta 70 TM	TM/hora o fracción	0,07	0,03	0,03	0,02	0,07	0,02
Más de 70 hasta 105 TM	TM/hora o fracción	0,07	0,03	0,03	0,02	0,07	0,02
Más de 106 TM	TM/hora o fracción	0,08	0,03	0,03	0,03	0,07	0,02
6. Otros servicios							
Uso de instalaciones de carga aérea	Kilogramo	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010

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

V.2. 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)⁸ y servicios comerciales. Los cobros por la prestación de estos servicios están sujetos a la regulación de acceso, es decir, que en caso el Concesionario y la aerolínea no arriben a un acuerdo, OSITRAN podrá determinar un cargo y demás condiciones de acceso.

54. A continuación, se muestran los cargos de acceso vigentes para el acceso a rampa durante 2017. Como se aprecia, los cargos de acceso en los aeropuertos que registran la mayor cantidad de tráfico de pasajeros (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa y Chiclayo), se ubican en niveles superiores que los cargos aplicados para el resto de aeropuertos.

Cuadro N° 13 Cargos de acceso a la rampa, 2017 (En USD, no inc. IGV)						
Servicios	Unidad de cobro	Iquitos, Tarapoto, Pucallpa y Trujillo	Cajamarca	Tumbes, Talara, Chachapoyas y Huaraz	Piura y Chiclayo	Pisco
PMD:						
Hasta 10 TM	Por operación	3,2	2,6	2,6	3,1	2,5
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	14,8	11,6	12,9	14,3	12,4
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	35,5	21,9	27,0	34,1	26,1
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	49,0	32,3	46,4	47,2	44,7
105 TM a más	Por operación	72,2	51,6	80,0	69,5	77,0

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

55. Por otra parte, a continuación, se muestran los cargos de acceso vigentes durante 2017 para el abastecimiento y almacenamiento de combustibles. Este servicio incluye las instalaciones y espacio físico empleados para el almacenamiento del combustible y sistema hidrante, mangas u otros medios de transporte empleados para desplazar el combustible desde el punto de almacenaje hasta la aeronave. Dicho servicio también puede prestarse a través de instalaciones o unidades móviles en aquellos aeropuertos en los que no se cuente con la facilidad esencial

Cuadro N° 14 Cargos de acceso al abastecimiento y almacenamiento de combustibles, 2017 (En USD, no inc. IGV)	
Aeropuerto	Cargo por galón
Trujillo	0,070
Iquitos	0,065
Chiclayo	0,060
Pucallpa	0,040
Talara	0,030
Pisco	0,030
Tarapoto	0,026

Fuente: ADP

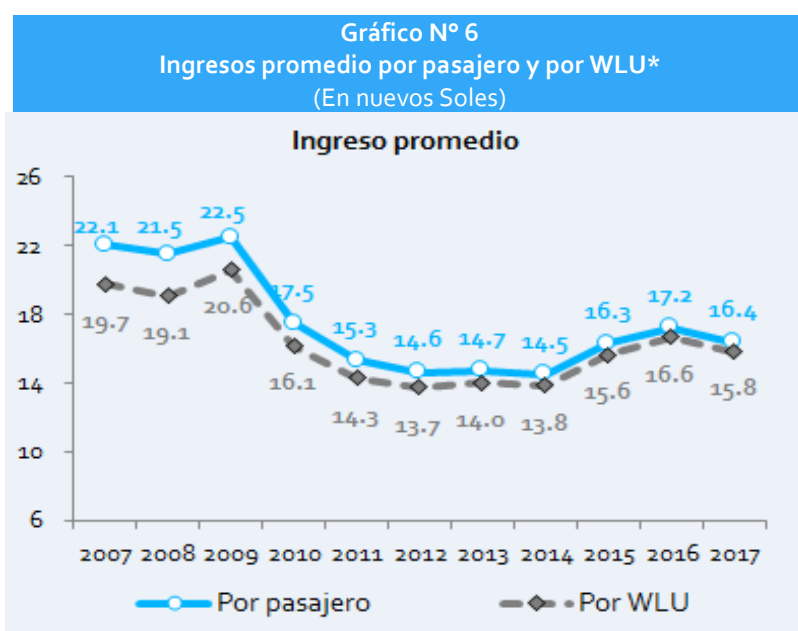
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

⁸ Comprende: (i) servicio de mostradores para la atención a los pasajeros que se embarcan y/o realizan otras actividades (counters), (ii) locales para el desarrollo de las actividades propias de las aerolíneas (oficinas necesarias para la operación), (iii) salones VIP, (iv) Almacén / Depósito operativos, (v) talleres de apoyo; y, (vi) terrenos.

VI. Desempeño operativo

VI.1. Desempeño comercial

56. 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.
57. En el siguiente gráfico se muestra la evolución anual de los ingresos promedio por pasajero y por WLU. Como se aprecia, dichos indicadores registraron una tendencia decreciente entre 2007 y 2014, mostrando una tendencia creciente entre el 2015 y 2016. Sin embargo, para el 2017 esta tendencia se revirtió reduciéndose el ingreso promedio por pasajero a S/. 16,4, lo cual representó una reducción del 4,8% respecto del nivel registrado el año anterior. Asimismo, y de forma similar, se observó una caída en el indicador de ingresos por WLU⁹, el cual alcanzó los S/. 15,8, cifra inferior en 5% a la registrada el año anterior.



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

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI.2. Calidad al usuario intermedio y final

Niveles de servicio y productividad

58. 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

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

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.

59. 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 2017.
60. 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 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.
61. 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 2017. Como se observa en el siguiente cuadro, los aeropuertos de Cajamarca, Tumbes y Talara y (que tuvieron un tráfico de 358 mil, 197 mil y 172 mil pasajeros durante 2017, 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° 15
Nivel de Servicio IATA "D" en los aeropuertos de Cajamarca y Tumbes: Resultados de las mediciones realizadas en 2017

PARÁMETRO	NIVEL "D" IATA REQUERIDO	CAJAMARCA		TALARA		TUMBES	
		RESULTADO 2017	CONCLUSIÓN	RESULTADO 2017	CONCLUSIÓN	RESULTADO 2017	CONCLUSIÓN
CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.1 m2	0.69 m2	NO CUMPLE	0.48 m2	NO CUMPLE	0.69 m2	NO CUMPLE
ANTES DE CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.1 m2	0.51 m2	NO CUMPLE	0.55 m2	NO CUMPLE	0.63 m2	NO CUMPLE
DESPUÉS DE CHECK IN – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.6 m2	1.56 m2	NO CUMPLE	0.50 m2	NO CUMPLE	0.18 m2	NO CUMPLE
ÁREA DE SEGURIDAD – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	0.8 m2	0.22 m2	NO CUMPLE	0.39 m2	NO CUMPLE	0.51 m2	NO CUMPLE
SALAS DE ESPERA – ÁREA MÍN. POR PASAJERO SENTADO	1.7 m2	1.20 m2	NO CUMPLE	1.19 m2	NO CUMPLE	0.95 m2	NO CUMPLE
SALAS DE ESPERA – ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO DE PIE	1.2 m2	0.50 m2	NO CUMPLE	1.20 m2	CUMPLE	3.88 m2	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE - ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.3 m2	0.36 m2	NO CUMPLE	0.50 m2	NO CUMPLE	0.70 m2	NO CUMPLE
SALAS DE ESPERA – TASA DE OCUPACIÓN	0.80	1.85	NO CUMPLE	1.23	NO CUMPLE	1.04	NO CUMPLE

* Asumiendo 40% uso de carritos

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – GSF

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

62. 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, de Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa y Tarapoto (que tuvieron un tráfico de 999 mil, 905 mil, 793mil, 634 mil, 610 mil y 515 mil pasajeros durante 2017, 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° 16
Nivel de Servicio IATA "C" en los aeropuertos de Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2017

ÁREA/SERVICIO	PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	CHICLAYO		IQUITOS		PIURA	
			RESULTADO 2017	CONCLUSIÓN	RESULTADO 2017	CONCLUSIÓN	RESULTADO 2017	CONCLUSIÓN
CHECK IN ^a	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m2	1.92 m2	CUMPLE	1.8 m2	CUMPLE	0.58 m2	NO CUMPLE
ANTES DEL CHECK IN ^b	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.3 m2	1.12 m2	NO CUMPLE	1.48 m2	NO CUMPLE	0.59 m2	NO CUMPLE
DESPUES DEL CHECK IN ^c	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.8 m2	1.12 m2	NO CUMPLE	2.35 m2	CUMPLE	0.51 m2	NO CUMPLE
SEGURIDAD ^d	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m2	1.11 m2	CUMPLE	0.28 m2	NO CUMPLE	0.33 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA	ÁREA MÍN. POR PASAJERO SENTADO	1.7 m2	1.02 m2	NO CUMPLE	1.03 m2	NO CUMPLE	1.03 m2	NO CUMPLE
	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO DE PIE	1.2 m2	1.2 m2	CUMPLE	6.00 m2	CUMPLE	0.82 m2	NO CUMPLE
	TASA DE OCUPACIÓN	0.65	0.72	NO CUMPLE	0.72	CUMPLE	0.82 m2	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m2	1.16 m2	NO CUMPLE	2.08 m2	CUMPLE	0.44 m2	NO CUMPLE
ÁREA/SERVICIO	PARÁMETRO	NIVEL "C" IATA REQUERIDO	PUCALLPA		TARAPOTO		TRUJILLO	
			RESULTADO 2017	CONCLUSIÓN	RESULTADO 2017	CONCLUSIÓN	RESULTADO 2017	CONCLUSIÓN
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.2 m2	2.29 m2	CUMPLE	1.29 m2	NO CUMPLE	1.33 m2	CUMPLE
ANTES DEL CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	2.3 m2	2.40 m2	CUMPLE	1.75 m2	NO CUMPLE	1.09 m2	NO CUMPLE
DESPUES DEL CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.8 m2	1.63 m2	NO CUMPLE	0.79 m2	NO CUMPLE	1.09 m2	NO CUMPLE
SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.0 m2	0.46 m2	NO CUMPLE	0.34 m2	NO CUMPLE	0.29 m2	NO CUMPLE
SALA DE ESPERA	ÁREA MÍN. POR PASAJERO SENTADO	1.7 m2	1.07 m2	NO CUMPLE	1.07 m2	NO CUMPLE	1.04 m2	NO CUMPLE
	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO DE PIE	1.2 m2	13.70 m2	CUMPLE	2.09 m2	CUMPLE	16.24 m2	CUMPLE
	TASA DE OCUPACIÓN	0.65	0.71	CUMPLE	1.02	CUMPLE	0.80	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.7 m2	1.98 m2	CUMPLE	1.10 m2	NO CUMPLE	0.45 m2	NO CUMPLE

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

63. De acuerdo a las mediciones efectuadas en 2017, 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.

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

Satisfacción de usuarios

65. 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.
66. 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 los doce aeropuertos de la concesión durante el segundo semestre de 2017.
- Pasajeros y acompañantes
67. La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 2569 pasajeros y 908 acompañantes para el periodo comprendido entre el 16 de noviembre y 10 de diciembre de 2017¹⁰. 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).
68. En el siguiente cuadro se presentan los resultados generales para los segmentos de pasajeros y acompañantes, en relación a los servicios de check-in, embarque, servicios generales e infraestructura y equipos.

¹⁰ Cabe mencionar que, en los aeropuertos de Chachapoyas, Huaraz, 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

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

Proceso /servicio	Iquitos	Pucallpa	Tarapoto	Trujillo	Cajamarca	Huaraz	Tumbes	Chiclayo	Piura	Talara	Pisco	Chachapoyas
Pasajeros												
Check In ¹	4.1	4.1	4.0	4.1	4.0	4.2	4.1	4.1	4.0	4.1	4.9	4.0
Embarque ²	4.2	4.1	4.0	4.1	4.0	4.4	4.2	4.2	4.0	4.0	4.9	4.0
Llegada de pasajeros	4.2	4.1	4.0	4.1	4.0	4.3	4.2	4.1	4.0	4.0	4.9	4.0
Servicios Generales ³	4.0	3.9	3.9	3.9	3.9	4.3	4.1	4.0	3.9	3.8	4.9	4.0
Infraestructura y equipamiento ⁴	4.0	4.0	3.9	3.9	3.9	3.9	4.0	3.9	3.9	3.9	4.5	4.0
Promedio total	4.1	4.0	4.0	4.0	4.0	4.2	4.1	4.1	4.0	4.0	4.8	4.0
Pasajeros												
Check In ¹	4.1	4.0	4.0	4.1	3.8	-	4.1	4.0	4.0	4.0	-	-
Servicios Generales ³	4.0	4.0	4.0	3.9	3.5	-	3.9	4.0	3.9	3.8	-	-
Infraestructura y equipamiento ⁴	4.0	4.0	3.9	3.9	3.7	-	4.0	3.9	3.9	3.7	-	-
Promedio total	4.0	4.0	4.0	4.0	3.7	-	4.0	4.0	3.9	3.8	-	-

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 2017-II

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos"

69. 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
70. La encuesta se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales (13) y concesionarios de locales comerciales (81) que operan en los 12 aeropuertos de la concesión para el periodo comprendido entre el 16 de noviembre al 18 de diciembre de 2017. 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).
71. 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 Trujillo (3,9), Tumbes (3,9) y Piura (3,9).

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

Proceso/ servicio	IQUITOS	PUCALLPA	TARAPOTO	TRUJILLO	CAJAMARCA	HUARAZ	TUMBES	CHICLAYO	PIURA	TALARA	PISCO	CHACHAPOYAS
ZONAS	3.6	3.6	3.8	3.9	3.6	4.0	3.7	4.1	3.7	3.3	3.7	4.1
Check In ²	3.7	3.4	3.6	4.0	3.7	4.0	3.6	4.0	3.3	3.4	3.2	4.2
Embarque ²	3.6	3.3	3.7	3.9	2.7	4.0	3.6	4.0	3.9	2.3	3.6	4.4
Llegada de pasajeros	3.3	3.4	4.0	3.9	3.6	4.0	3.4	4.2	3.9	3.5	4.0	4.0
Rampa	3.7	4.1	3.9	4.0	4.0	4.0	4.0	4.1	3.5	4.0	3.8	3.6
Áreas operativas	3.5	3.8	3.8	4.0	4.0	4.0	4.0	4.3	4.0	3.0	4.0	4.3
SERVICIOS GENERALES	3.3	3.7	3.9	3.8	3.4	4.0	4.0	3.9	4.1	2.9	3.9	4.3
Perifoneo	3.5	3.7	4.0	3.7	4.0	--	4.0	4.3	4.1	2.0	4.0	4.3
Pantallas de información de vuelos	2.6	3.6	4.0	3.8	2.0	4.0	4.0	3.0	4.0	4.0	--	4.0
Otros Servicios	3.3	3.7	3.6	3.9	3.8	4.0	4.0	4.1	4.2	2.4	3.8	4.3
4. Administración del Aeropuerto	3.7	3.9	3.9	3.8	4.0	4.0	4.0	4.1	4.0	3.0	4.0	4.6
Promedio Total	3.4	3.6	3.8	3.9	3.5	4.0	3.9	4.0	3.9	3.1	3.8	4.2

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

72. 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° 19
Concesionarios: Resultado de satisfacción por servicios/procesos

Proceso/ servicio	IQUITOS	PUCALLPA	TARAPOTO	TRUJILLO	CAJAMARCA	HUARAZ	TUMBES	CHICLAYO	PIURA	TALARA
HALL PRINCIPAL	4.1	4.1	3.7	3.9	4.1	4.3	3.9	3.8	3.9	4.1
OTROS SERVICIOS	4.0	4.1	3.9	3.9	4.0	4.8	4.0	4.1	4.0	3.9
ADMINISTRACIÓN DEL AEROPUERTO	4.1	4.3	3.8	4.0	4.0	4.2	3.7	4.0	3.9	4.2
PROMEDIO TOTAL	4.0	4.2	3.8	3.9	4.0	4.4	3.8	3.9	3.9	4.0

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

- Usuarios intermedios

73. 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 usuarios¹¹) para el periodo comprendido entre el 16 de noviembre y 18 de diciembre de 2017. En particular, se evaluaron los servicios relacionados con zona de *check in*, zona de embarque, zona de Llegada, zona rampa, otras áreas operativas, perifoneo, pantallas de información de vuelos, otros servicios y administración del aeropuerto. La encuesta emplea la misma escala de puntuación del 1 al 5¹².
74. 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.

¹¹ En el Aeropuerto de Chachapoyas ni Huaraz se realizaron las entrevistas a usuarios intermedios.

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

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

Proceso/ servicio	IQUITOS	PUCALLPA	TARAPOTO	TRUJILLO	CAJAMARCA	HUARAZ	TUMBES	CHICLAYO	PIURA	TALARA
Hall Principal	4.1	4.1	3.7	3.9	4.1	4.3	3.9	3.8	3.9	4.1
Otros servicios	4.0	4.1	3.9	3.9	4.0	4.8	4.0	4.1	4.0	3.9
Administración del aeropuerto	4.1	4.3	3.8	4.0	4.0	4.2	3.7	4.0	3.9	4.2
Promedio total	4.0	4.2	3.8	3.9	4.0	4.4	3.8	3.9	3.9	4.0

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

75. Durante 2017, se resolvieron 193 reclamos presentados en relación a los servicios e infraestructura del primer grupo de aeropuertos, cifra que representa un incremento de 3,7% en relación al número de reclamos presentados en 2016 (186).
76. El 14% 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), 13,5% con el maltrato del personal, 8,8% con retraso de los vuelos y 7,3% con el daño o pérdida de bienes personales, entre otros.

Cuadro N° 21
Reclamos presentados y resueltos 2017

Servicio	N°	Part. %
Infraestructura	27	14,0%
Maltrato personal	26	13,5%
Aerolíneas - Itinerario/Vuelos	17	8,8%
Playa de estacionamiento	16	8,3%
Daño/Pérdida de bienes	14	7,3%
Aerolíneas - Maltrato personal	7	3,6%
Retención de Objetos	10	5,2%
Seguridad Aeroportuaria	5	2,6%
Tarifa Aeroportuaria	5	2,6%
Otros	66	34,2%
Total	193	100%

Fuente: ADP

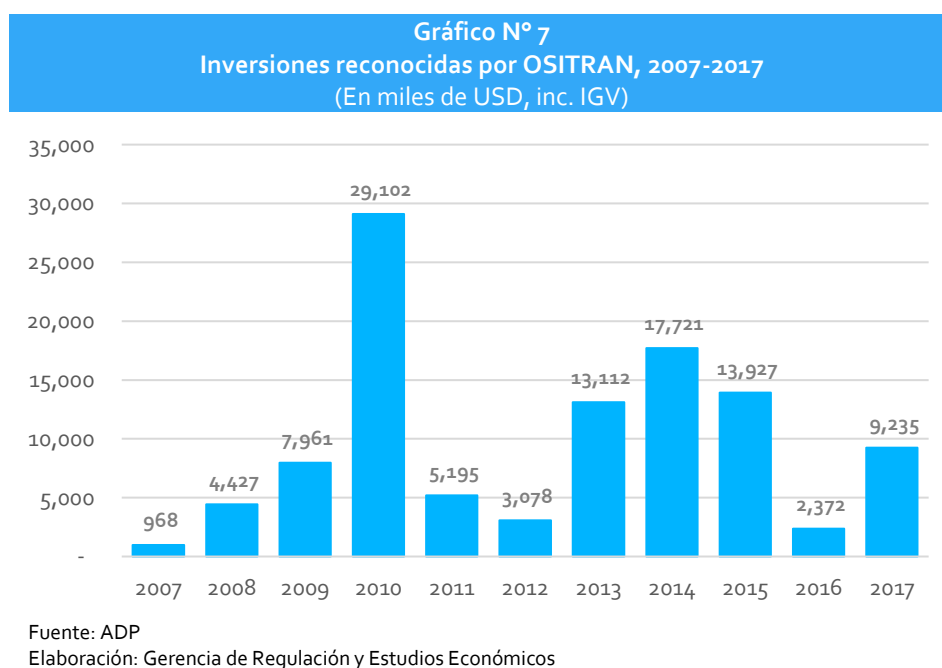
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

77. 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

78. 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 2017, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario¹³, que ha sido reconocida por OSITRAN, ascendió a USD 107 millones, lo cual representa un avance de 51% en el compromiso total de inversión de ADP (USD 207,7 millones).



79. Durante 2017, se han reconocido inversiones por un monto de USD 9,23 millones, lo que representó un aumento incremento respecto a los USD 2,35 millones ejecutados el año anterior. Cabe señalar que, durante 2017 se ejecutaron las siguientes inversiones: (i) construcción de almacenes en el aeropuerto de Pucallpa; (ii) ampliación de sala de embarque del aeropuerto de Cajamarca y el Programa de Rehabilitación; y, (iii) Mejoramiento Lado Aire de los aeropuertos de la concesión.
80. 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.

¹³ Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas por el Regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica y con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.

81. En el caso de las inversiones que debe ejecutar el concesionario en el periodo remante (2009 – 2031), conforme a los planes y programas aprobados, debe señalarse que existen retrasos en la ejecución de las mismas debido a la falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, así como por demoras en la revisión y aprobación de los estudios de pre inversión en el marco del Sistema de Inversiones INVIERTE.PE y de los Estudios Definitivos de ingeniería (EDI). Estos retrasos son producto tanto por la demora del concesionario en levantar las observaciones, así como por las demoras en la Oficina de Programaciones e Inversiones del MTC¹⁴.
82. Como parte de las obras del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire (PRMLA) de los aeropuertos concesionados por parte de AdP, durante el 2017 se publicó el proceso de selección del proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo y Piura” con montos de inversión de S/ 166 y S/ 167 millones. Se estima que para mediados del año 2018 se inicien las obras.
83. Por otra parte, cabe mencionar que, durante el año 2017, el concesionario continuó con el proceso de revisión y levantamiento de observaciones a la actualización de los Plan Maestro de Desarrollo (PMD) del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú de acuerdo al siguiente cronograma de remisión

Cuadro N° 22 Actualización de Planes Maestros de Desarrollo		
Grupo	Aeropuerto	Periodo
Grupo 1	Tarapoto	Dic-17
	Anta	Dic-17
Grupo 2	Pucallpa	Dic-17
	Chiclayo	Dic-17
Grupo 3	Iquitos	Jul - ago. 2017
	Cajamarca	Jul - ago. 2017
	Chachapoyas	Jul - ago. 2017
Grupo 4	Talara	Jul - ago. 2017
	Iquitos	Jul - ago. 2017
	Cajamarca	Jul - ago. 2017

Fuente: Plan de negocios 2017

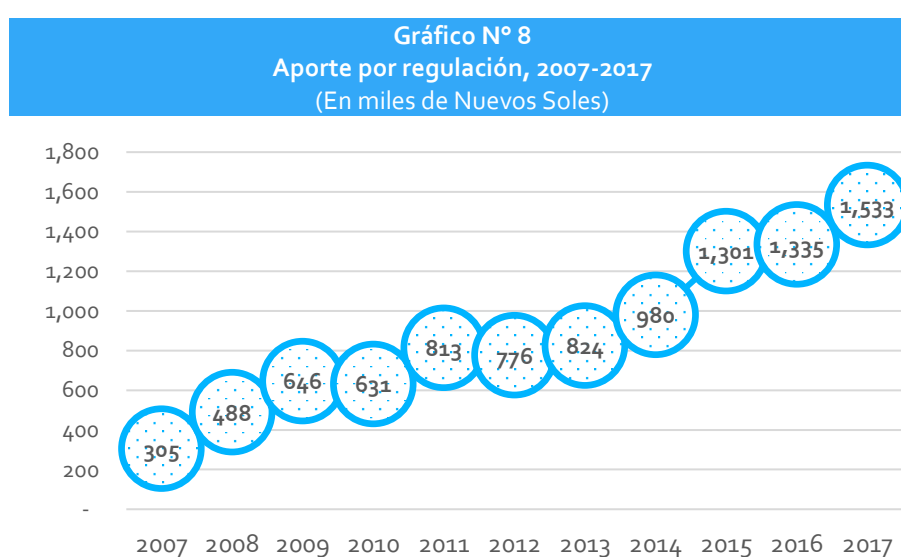
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

84. En el cuadro se observa que al cierre del 2017 se habían remitido 10 de los 12 planes maestros, los cuales se encontraban en revisión por parte del Ministerio de Economía y Finanzas
85. El MTC a través de la Oficina General de Administración (OGA), ha continuado con el proceso de saneamiento físico legal de los terrenos que conforman los aeropuertos. A finales del 2017 se continuaba con el desarrollo de expedientes requeridos para la valorización de los terrenos, con la finalidad de adquirir los mismos para el desarrollo de los PMD.

¹⁴ En ambos proyectos, los expedientes técnicos fueron aprobados por el Concedente. No obstante, de manera posterior, el concesionario ha presentado al Concedente un pedido de variación en el plazo de ejecución de las obras, el mismo que se e hasta la fecha no ha sido respondida por el MTC.

VII.2. Aporte por regulación

86. 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-PCM¹⁵, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos.
87. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, en el 2017 ADP realizó aportes por regulación a OSITRAN por la suma de S/. 1.533 mil, lo cual representó un aumento de 14% 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

VIII. Indicadores comerciales

88. Los ingresos totales del concesionario se encuentran comprendidos por los ingresos por servicios aeroportuarios (TUUA, aterrizaje y despegue, cargos de acceso, servicios por horas extras, servicios de carga, estacionamiento de aeronaves y arrendamiento de oficinas y counters), servicios no aeroportuarios (arrendamiento de espacios, locales y otros alquileres, estacionamiento de vehículos, entre otros) y los ingresos por cofinanciamiento correspondientes al PAMO¹⁶.

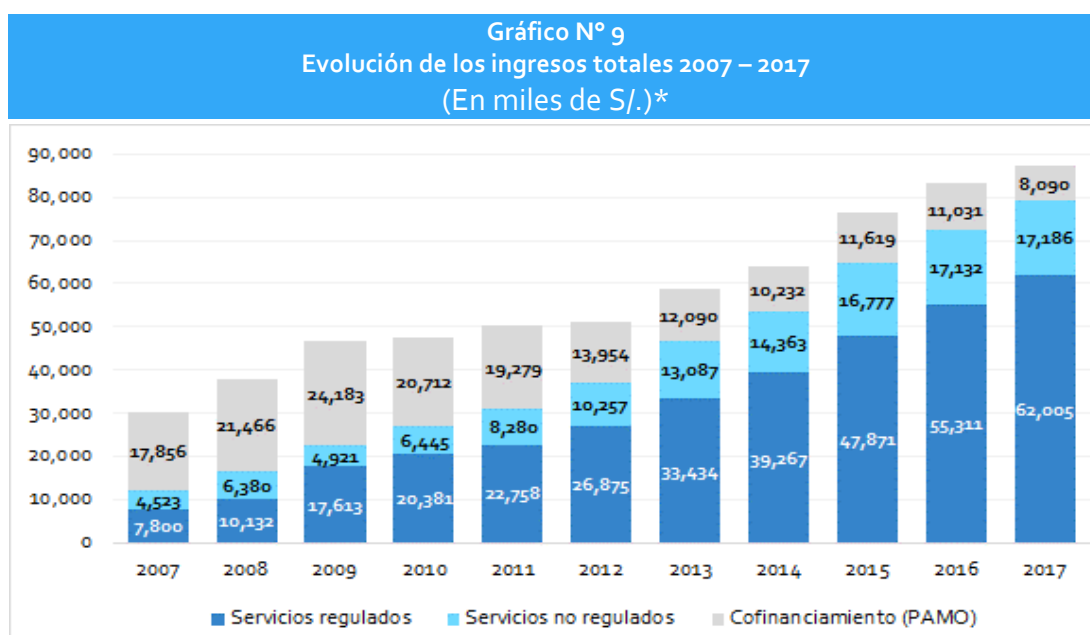
¹⁵ De conformidad con el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM, la alícuota del aporte por regulación a que hace referencia el artículo 10 de la Ley N° 27332 para OSITRAN será del 1% (uno por ciento) de la facturación anual de las empresas y entidades bajo su ámbito, deducido el Impuesto General a las Ventas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

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

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

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

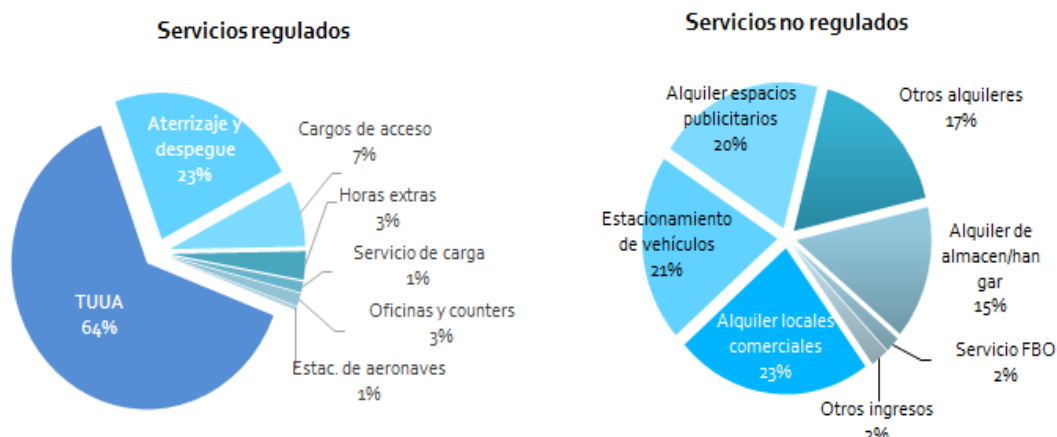
89. Entre 2007 y 2017, los ingresos totales de ADP (ingresos por servicios regulados, servicios no regulados y cofinanciamiento) han registrado un incremento promedio anual de 11,20%, al pasar de S/. 30,1 millones a S/. 87,3 millones. Dicho periodo, los ingresos por servicios regulados explicaron el 54,2% del total de ingresos, seguidos por el cofinanciamiento (26,9%) y los ingresos por servicios no regulados (18,8%). Como se aprecia, los ingresos regulados experimentaron un importante crecimiento durante el periodo, a una tasa promedio anual de 20.4%, lo que ha incidido en una caída promedio anual de 7,6% del cofinanciamiento. Así; mientras que en 2007 el cofinanciamiento representó el 59,2% de los ingresos totales de ADP, en 2017 dicho porcentaje se redujo a 9,2%.



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

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

Gráfico N° 10
Composición de los ingresos 2017
 (En porcentajes)



Fuente: ADP
 Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

91. 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° 23
Participación de cada aeropuerto en los ingresos– 2017
 (En porcentajes)

N°	Aeropuerto	Servicios regulados	Servicios no regulados	Total de servicios
1	Iquitos	20.5%	22.0%	20.8%
2	Piura	16.6%	14.3%	16.1%
3	Tarapoto	16.3%	9.2%	14.8%
4	Pucallpa	12.4%	8.6%	11.6%
5	Trujillo	11.9%	16.6%	12.9%
6	Chiclayo	10.9%	10.8%	10.9%
7	Cajamarca	5.1%	5.3%	5.1%
8	Tumbes	2.6%	5.8%	3.3%
9	Talara	2.5%	3.8%	2.8%
10	Pisco	0.8%	3.1%	1.3%
11	Chachapoyas	0.2%	0.0%	0.2%
12	Huaraz	0.1%	0.4%	0.2%
Total		100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: ADP
 Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IX. Conclusiones

92. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias en el año 2017, 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 2017, la Concesión contribuyó con el 38,3%, 22,6% y 32,3% del total de operaciones, pasajeros y carga del ámbito nacional, respectivamente. Para el 2017, el tráfico de aeronaves, pasajeros y cargos se incrementaron en 4,6% y 3,6% y 14,1% con respecto al año 2016.
 - (iii) En relación al desempeño operativo de ADP durante el año 2017, se ha verificado lo siguiente:
 - El desempeño comercial del concesionario ha sido poco favorable durante 2017, apreciándose una reducción de 4,8% y 5,0% en el ingreso promedio por pasajero y por WLU en relación con el año anterior, respectivamente.
 - En aquellos aeropuertos del Primer Grupo en los que corresponde verificar el cumplimiento de los niveles de servicio IATA D (Cajamarca 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 193 reclamos en relación a los servicios e infraestructura del primer grupo de aeropuertos, cifra que representó un incremento de 3,2% en relación al número de reclamos presentados el año anterior.
 - (iv) Al 31 de diciembre de 2017, el total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por OSITRAN ascendieron a USD 107,1 millones, lo que representa un avance de 51% en el compromiso total de inversión de ADP. En 2017, se reconocieron inversiones por un total de USD 9,23 millones orientadas a efectuar mejoras en la infraestructura de almacenes en Pucallpa, sala de embarque en Cajamarca y el Programa de Rehabilitación y Mejoramiento Lado Aire de los aeropuertos de la concesión. 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 2017, las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de OSITRAN bajo el concepto de aporte por regulación ascendieron a USD 1 535 mil, monto que superó en 14,8% las transferencias efectuadas en el 2016.
- (vi) Durante el año 2017, los ingresos obtenidos por el Concesionario, que incluye los ingresos por servicios aeroportuarios, por servicios no aeroportuarios y por cofinanciamiento PAMO, alcanzaron los USD 87,3 millones, cifra que representó un aumento de 4,6% en relación con el año anterior. Dicho crecimiento se explica por el principalmente por los mayores ingresos por servicios aeroportuarios (+9,3%), 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)

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

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Nº	Tema	Contenido	Ref.
7	Capital mínimo	US\$2 millones de capital suscrito, 25% pagadero al momento de constituir la Sociedad Concesionaria y el saldo pagadero a más tardar al finalizar segundo año de la Concesión	Cláusula 3.3.1. (p. 27)
8	Garantías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 2 millones, que debe ser renovada anualmente por el 25% de los ingresos del año anterior si este monto fuera mayor a los US\$ 2 millones. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 20% del monto total de la obra. ▪ Garantía de Adelanto de Pago por las Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo: carta fianza por el 20% del importe de la factura 	Cláusula 10.2 (p. 67-68)
9	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso. ▪ Garantiza el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil. ▪ Garantiza la no construcción, ni operación de nuevo aeropuerto de uso comercial en un radio de 150 km. ▪ Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos que generen impactos ambientales, el Concedente se encargará de retirarlos. 	Cláusula 10.1 (p.67)
10	Compromiso de inversión	<p>Monto de inversión: aprox.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras obligatorias <ul style="list-style-type: none"> - Obras de rápido impacto (primeros 9 meses) (aprox. US\$ 4 millones) - Obras de seguridad (primeros 18 meses) - Ampliación y remodelación terminal (solo Cajamarca, Piura y Tumbes) (primeros 24 meses) ▪ Obras Plan Maestro Detallado de Desarrollo (Año 2 al año 25) ▪ Obras de Rehabilitación (año 2 al año 25) 	Cláusula 8.2. (p 51-54) Anexo 25. Inversiones Obligatorias Anexo 27. Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías
11	Penalidades	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Faltas graves:</u> de US\$100 mil a US\$500 mil <ul style="list-style-type: none"> - Pérdida del certificado de operación - Reducción participación socio estratégico - Integrar capital inicial en plazo estipulado en contrato - Insolvencia, liquidación, etc. - Cualquier incumplimiento doloso del Concesionario que implique un delito de acción pública - Transferencia de derechos del concesionario - No lograr la Estructuración Financiera - Disposición de bienes afectados a la Concesión - Atraso en ejecución de obras - Otros ▪ <u>Faltas No Graves:</u> de US\$ 2 mil a US\$ 30 mil. <ul style="list-style-type: none"> - Atraso en presentar Plan Maestro: Plan Anual de Inversiones, Programa de Mantenimiento, entre otros (entre US\$ 2 y 4 mil por día) - Incumplimiento en los niveles de servicio de áreas de Check in, TUUA, Salas de Embarque (US\$4 mil por vez) - Otros. 	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p.335-339)
12	Solución de controversias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo ▪ Arbitraje 	Cláusula 16.4. (p. 102)

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

PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

Nº	Tema	Contenido	Ref.
		a) De Conciencia: Controversias Técnicas b) De Derecho: Controversias No Técnicas - Internacional - CIADI: más de US\$ 5 millones - Nacional: menos de US\$ 5 millones	Cláusula 16.5. (p. 103)
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> <p>Reducción de los ingresos anuales en 5% o más;</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Incremento en los costos y/o gastos anuales en 5% o más; ▪ O el efecto compuesto de las dos anteriores: <p>Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico-financiero.</p>	Cláusula 19 (p.109-110)
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la Concesión y las acciones o participaciones que correspondan a la Participación Mínima.	Cláusula 10.4 (p.69-73)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley. ▪ Seguros de Responsabilidad y Propiedad: <ul style="list-style-type: none"> - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño y pérdidas. - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas. - Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos y de la naturaleza. - Seguro de Dishonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	Cláusula 11.2 (p.74-75)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la toma de posesión. La cual ocurrirá en <u>un acto único</u> en la fecha de cierre.	Cláusula 3.3 (p.27-30)

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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
18	Estándares de servicio	Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos: <ul style="list-style-type: none"> International Standards Organization (ISO) International Airline Transport Association (IATA) Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) Airport Council International (ACI) 	Cláusula 1.39 (p. 11) Cláusula 1.105 (p. 19) Cláusula 7.1.1 (p. 41)
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, puentes de abordaje, uso de instalaciones de carga, Atención en Horas Extras. Cargos de acceso. Almacenamiento y Despacho de Combustible, Uso de Instalaciones para Servicio de Rampa, Alquiler de locales para líneas aéreas y servicios comerciales. 	Cláusula 7.7. (p. 45) Anexo 7 (p 315-321)
20	Reajuste de tarifas	<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. 	Cláusula 7.7.7 (p. 46-47) Cláusula 7.7.8 (p.47)
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. 	Cláusula 1.104 (p. 19) Anexo 17, numeral 2.4 (p. 369-370)
22	Pago en efectivo	El pago en efectivo se realiza contra la presentación de liquidaciones por parte del concesionario, en los siguientes casos: <ul style="list-style-type: none"> Obras de rápido impacto y equipamiento mínimo del período inicial. Pago del 30% de las inversiones en el período remanente. Mantenimiento correctivo 	Anexo 17, numeral 2.6 (p. 377-380)
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 periodo inicial y remanente. El concedente decide si el PAO será pagado utilizando Certificados de Avance de Obra (CAO) o con pagos diferidos del Fideicomiso. 	Adenda 3 Anexo 17, numeral 2.5 (p. 370-371)
24	CAO	<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 anexo18 	Adenda 6 Cláusula 1.20 (p.9) Adenda 6

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

Nº	Tema	Contenido	Ref.
25	Hito	Se considerará como Hito al avance de las obras, conforme a lo establecido en el anexo 18.	Adenda 6 Cláusula 1.55 (p.12)
26	CRPAO	Es cada uno de los certificados de reconocimiento de derechos del PAO, a ser emitidos por el concedente, con el motivo de la expedición de cada CAO, que certifica y acredita la obligación directa, general, incondicional e irrevocable del Concedente de pagar el monto establecido en dicho certificado por concepto de PAO, en los plazos establecidos. Cada CRPAO se registrará exclusivamente por los términos y condiciones establecidos en el mismo.	Adenda 6 Cláusula 1.36 (p.9) Anexo 18, numeral 8. (p. 393)
27	PAMO	<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 	Anexo 17, numeral 2, 5 y 7 (p. 364 y p. 384-385) Circular N° 046 del 3 de abril del 2006.

ANEXO 3 RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS REGIONALES

Concesionario	AEROPUERTOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Período:	2007 - 2017

a.Tráfico												
Indicador	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Pasajeros totales	Unidades	1,211,203	1,555,110	1,934,820	2,537,368	2,963,096	3,439,727	4,011,717	4,418,950	4,685,055	4,856,286	5,335,287
Nacionales	Unidades	1,209,181	1,554,230	1,931,177	2,535,409	2,960,789	3,432,839	3,998,509	4,401,883	4,676,339	4,846,913	5,320,105
Internacionales	Unidades	2,022	880	3,643	1,959	2,307	6,888	13,208	17,067	8,716	9,373	15,182
Tránsito y transferencia	Unidades											
Carga total	Toneladas	16,226	22,696	19,391	22,849	23,706	21,380	20,432	20,972	19,052	15,940	18,345
Nacional	Toneladas	16,150	22,640	19,144	22,789	23,703	21,321	20,388	20,924	19,004	15,940	18,191
Internacional	Toneladas	76	56	247	60	3	59	44	48	48	0	155
- Exportación	Toneladas	0.8	31.5	35.5	23.4	0.8	8.0	2.1	1.6	12.8	0.0	0.0
- Importación	Toneladas	75.3	24.6	211.9	36.6	2.3	50.7	41.9	46.5	35.6	0.0	155.0
Operaciones totales	Unidades	35,055	72,507	98,458	98,071	100,680	106,122	99,550	113,122	119,972	128,548	144,686
Nacionales	Unidades	34,736	72,013	97,769	97,386	99,886	105,043	98,415	111,813	118,752	127,589	143,602
Internacionales	Unidades	319	494	689	685	794	1,079	1,135	1,309	1,220	959	1,084

b.Ingresos												
Ingresos	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos Aeronáuticos	Miles de Soles	7,800	10,132	14,193	20,472	22,876	26,860	33,567	39,314	47,850	55,311	55,311
Ingresos No aeronáuticos	Miles de Soles	4,523	6,380	8,340	6,354	7,513	36,198	45,638	14,451	16,753	17,132	17,132
Otros Ingresos	Miles de Soles	17,856	21,466	24,183	20,712	19,279	13,954	12,090	10,232	11,619	11,672	7,252
Total	Miles de Soles	30,179	37,978	46,717	47,538	49,668	77,012	91,295	63,997	76,222	84,115	79,695

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Indicadores por Aeropuertos

1) Tráfico de pasajeros

a) Nacional

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Iquitos	492	549	529	676	676	769	897	1,020	1,064	955	999.44
Piura	194	230	291	402	546	642	733	764	841	863	905.57
Tarapoto	181	215	217	270	374	437	548	668	654	681	793.53
Trujillo	167	202	223	293	350	405	443	491	504	585	634.93
Pucallpa	209	241	240	307	314	365	448	470	503	515	610.62
Chiclayo	150	175	204	277	318	373	426	450	468	526	567.49
Cajamarca	76	97	127	177	201	227	252	258	275	326	358.95
Tumbes	63	59	80	96	133	122	153	181	189	184	197.12
Talara	9.9	5.0	3.0	0.2	12.6	11.8	0.4	16.6	106.5	145.6	172.07
Pisco	1.7	2.1	7.9	23.9	47.3	69.3	85.5	69.7	56.4	46.8	52.63
Chachapoyas	0.4	1.5	1.0	3.3	1.7	0.1	0.4	0.6	0.2	9.0	19.62
Huaraz	10.0	8.2	8.7	9.2	7.3	11.9	11.3	12.4	14.6	10.0	8.14
Total	1,556	1,785	1,932	2,535	2,980	3,433	3,999	4,402	4,676	4,847	5,320

b) Internacional

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Chiclayo	118	54	874	224	388	2,218	89	61	203	7,788	13,542.00
Trujillo	176	21	207	233	248	132	1,769	774	243	480	601.00
Piura	50	25	63	252	228	381	448	450	475	286	382.00
Pisco	16	6	5	0	80	88	135	746	237	147	343.00
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2,235	156	163	171	141.00
Iquitos	1,438	418	744	561	847	3,632	8,499	14,770	7,214	436	93.00
Cajamarca	0	0	31	37	11	0	0	41	12	0	26.00
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22.00
Tarapoto	5.0	254.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.0	19.0	0.0	21.00
Talara	30.0	16.0	0.0	32.0	96.0	93.0	23.0	34.0	31.0	3.0	11.00
Huaraz	8.0	0.0	3.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
Chachapoyas	20.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.00
Total	2,206	902	2,740	1,957	2,307	6,888	13,208	17,067	8,716	9,373	15,182

2) Número de operaciones

a) Nacional

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Pisco	11,242	26,428	46,592	39,302	38,561	44,301	32,229	44,832	41,468	54,000	60,491
Pucallpa	10,112	11,860	10,972	13,973	15,333	15,910	17,848	14,561	16,336	20,270	17,068
Chiclayo	4,585	4,542	7,930	5,815	6,268	6,211	6,231	6,194	9,207	7,537	13,970
Trujillo	5,507	6,396	6,307	7,365	8,405	7,420	7,836	8,253	11,833	12,703	12,369
Tarapoto	4,337	5,816	5,612	6,524	7,681	7,402	8,447	9,949	9,361	11,826	11,758
Piura	6,194	7,197	3,460	5,525	7,376	7,092	7,677	8,326	10,489	11,198	9,785
Iquitos	8,027	13,009	11,525	13,732	10,502	10,713	12,475	13,597	13,203	12,085	9,334
Cajamarca	3,378	2,844	2,885	2,288	2,683	3,138	3,256	3,467	3,368	3,805	3,318
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1,536	2,090
Tumbes	1,224	878	900	1,046	1,460	1,174	1,218	1,373	1,572	1,723	1,567
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1,043	1,486	1,300
Huaraz	1,434	1,279	1,330	1,242	1,078	1,131	956	786	780	644	552
Total	56,757	80,714	97,961	97,386	99,937	105,043	98,445	111,813	118,752	138,813	143,602

b) Internacional

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Chiclayo	55	116	76	67	104	140	88	125	137	187	307
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	152	166
Piura	42	44	35	140	93	179	201	183	210	116	144
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138
Pisco	118	33	24	10	60	83	48	44	108	92	92
Tarapoto	2	5	0	0	0	1	2	4	10	0	13
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5
Cajamarca	0	0	4	10	6	0	0	4	2	0	2
Huaraz	2	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Chachapoyas	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Total	534	536	497	685	794	1,079	1,135	1,309	1,220	908	1,084

3) Carga movilizada (toneladas)

a) Nacional

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Iquitos	10,454	15,959	12,110	15,118	14,135	11,940	12,307	12,752	11,518	9,316	9,306
Pucallpa	3,342	3,246	2,693	2,907	4,435	4,027	2,696	2,723	2,291	1,931	2,245
Piura	968	1,268	1,107	1,165	1,253	1,385	1,562	1,576	1,429	1,449	1,859
Tarapoto	1,209	1,673	1,641	1,722	1,856	1,896	1,869	1,964	1,754	1,452	1,712
Trujillo	528	474	479	571	609	569	602	493	546	444	948
Chiclayo	572	578	485	601	693	656	646	717	737	664	883
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	510	495	461	791
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430
Chachapoyas	5	13	0	0	0	0	0	0	0	0	9
Huaraz	42	0	8	1	3	1	0	0	0	0	5
Talara	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3
Pisco	604	3	0	0	0	55	0	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	18,191

b) Internacional

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Iquitos	74.6	55.7	231.1	36.9	3.0	25.3	43.7	47.3	47.6	0.0	124.1
Pucallpa	0.9	0.3	16.3	23.1	0.1	15.0	0.2	0.8	0.8	0.0	0.0
Chiclayo	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.5	0.0	0.0	0.0	0.0	3.3
Piura	0.0	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	27.3
Trujillo	0.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
Pisco	65.3	0.0	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	154.7

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De La Sotta
Jefe de Estudios
Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista
Wilmer Zela Moraya - Especialista
Victor Chang Rojas - Analista
Oscar Ubillús Ramirez – Analista
Andrea Raza Herrera – Practicante
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante