

2016

# DOCUMENTO DE GESTIÓN ANUAL



Jefatura de Contratos Aeroportuarios

OSITRAN

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

## CONTENIDO

### JEFATURA DE CONTRATOS AEROPORTUARIOS.

Visión y Misión

Valores

Organigrama

### EQUIPO HUMANO.

Aeropuertos Concesionados.

Resultados de las operaciones de los aeropuertos supervisados.

### I. INFRAESTRUCUTRA AEROPORTUARIA.

### II. CUMPLIMIENTO DEL PLAN ANUAL DE SUPERVISIÓN.

2.1 Inspecciones.

2.2 Reuniones de Trabajo.

2.3 Supervisión de Gabinete.

### III. ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA.

3.1 Mandatos de Acceso.

3.2 Modificación del REMA.

3.3 Gestión de Proyectos de Contratos de Acceso.

3.4 Gestión de Proyectos de Adenda a Contratos de Acceso.

### IV. GESTIÓN DE CONTRATOS DE SUPERVISIÓN.

### V. MODIFICACIÓN O RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE CONCESIÓN.

### VI. INVERSIONES RECONOCIDAS.

### VII. DETERMINACIÓN DEL COFINANCIAMIENTO.

7.1 Aeropuertos del Perú S.A.

7.2 Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

### VIII. NIVELES DE SERVICIO EN AEROPUERTOS.

8.1 Lima Airport Partners S.R.L.

8.2 Aeropuertos del Perú S.A.

8.3 Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

### IX. APORTACIONES POR REGULACIÓN.

### X. GESTIÓN ORIENTADA AL USUARIO.

11.1 Atención de Reclamos.

### XI. FUNCIÓN FISCALIZADORA Y SANCIONADORA.

12.1 Procesos Administrativos Sancionadores.

12.2 Penalidades.

## Resumen Ejecutivo

La Jefatura de Contratos Aeroportuarios, pasó de tener un enfoque basado en la infraestructura, antes Jefatura de Aeropuertos, a un enfoque basado en la gestión de riesgos a partir de la matriz de riesgos de cada Contrato de Concesión. La Jefatura de Contratos Aeroportuarios además de supervisar el estricto cumplimiento de lo estipulado en los Contratos de Concesión en Aeropuertos de manera ética, imparcial y técnica, también se encarga de la determinación del Aporte por Regulación y la Retribución al Estado que pagan las entidades prestadoras de aeropuertos.

Así, en el 2016, de acuerdo al Plan Anual de Supervisión de se programaron 210 actividades de supervisión en materia aeroportuaria, de las cuales el 41% corresponde a la modalidad de inspección (supervisión en sus propias instalaciones o en la infraestructura que administre la Entidad Prestadora), el 47% corresponde a la modalidad de supervisión de gabinete y el 12% corresponde a reuniones de trabajo (realizadas por los supervisores de inversiones).

En relación al Acceso a la infraestructura de Transporte de Uso Público en materia aeroportuaria, en el año 2016, se solicitó a OSITRAN la emisión de cuatro (04) Mandatos de Acceso a solicitud de los usuarios intermedios, para el acceso a facilidades esenciales para prestar los servicios esenciales de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Oficina Operativa, Oficina Operativa-Área Gris y Counter) y mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas (Estación en Línea) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Asimismo, se resolvió se modifique el REA de AAP y el REA de LAP.

Asimismo, en el marco del REMA, se evaluó y emitió opinión con relación a 165 proyectos de Contrato de Acceso y 99 proyectos de adenda a los Contratos de Acceso.

En materia de reconocimiento de inversiones, se reconocieron un monto total de US\$ 14,6 millones de dólares americanos, correspondiendo las inversiones a la concesión del Primer Grupo de Aeropuerto de Provincias con US\$ 2,4 millones y del Aeropuertos Internacional Jorge Chávez con US\$ 12,3 millones. El Segundo Grupo de Aeropuerto de Provincias no realizó ninguna inversión durante el año 2016.

Durante este año 2016, se efectuó la contratación de una empresa de prestigio internacional para la medición conjunta de los niveles de servicio en las tres concesiones aeroportuarias (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - AIJCH, Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos), lo cual permite que OSITRAN se beneficie de las economías de escala y realice un seguimiento constante del cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y niveles de servicio IATA.

En relación a la determinación del Cofinanciamiento referido al concepto PAMO en el año 2016, Aeropuertos Andinos del Perú S.A. pago a favor del Concedente la suma de US\$ 3,01 millones, referido al excedente obtenido de la aplicación de la fórmula del Cofinanciamiento Operacional. Asimismo, el concesionario Aeropuertos del Perú S.A. recibió como cofinanciamiento del Estado un total de US\$ 3,77 millones.

Cabe señalar que AAP, en el año 2016, recibió por Pago por Obras (PAO) un monto de US\$ 359,758 dólares; respecto a Pago por Obras Obligatorias (PPO) y Mantenimiento Correctivo (MC) no se realizó ningún pago a favor del Concesionario. Asimismo, en el caso de ADP, se autorizó el pago de S/ 17,3 millones por las cuotas PAO de obras del Periodo Inicial. Asimismo, en relación al Mantenimiento Periodo (1 y 2), se aprobó el pago S/ 11,7 millones. El pago CRPAOs correspondientes al Aeropuerto de Pisco es de US\$ 7,9 millones.

Durante el 2016, el pago por aporte por regulación de las entidades prestadoras, en materia aeroportuaria, registro un incremento de 11.4% en relación al 2015, al pasar de 14,8 millones a 16,5 millones.

Durante el año 2016, se realizaron veintidós (22) investigaciones relacionadas con el inicio de Procedimientos Administrativos Sancionadores a las diversas entidades prestadoras de aeropuertos, lo que represento un crecimiento de 69.2% respecto al periodo anterior.

Finalmente, El OSITRAN emite opinión técnica no vinculante a los proyectos Adenda de Contratos de Concesión propuestas por el Concesionario y el Concedente. En el año 2016, se solicitó opinión técnica respecto a: Proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y Proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero.

En general el año 2016 fue un año de cambios y de nuevos retos para la Jefatura de Contratos Aeroportuarios, la cual se encuentra alineado con los objetivos y valores institucionales.

Atentamente,

Danilo Campos Flores  
**Jefe de Contratos Aeroportuarios**

## JEFATURA DE CONTRATOS AEROPORTUARIOS

De acuerdo a lo establecido en el Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM de fecha 28 de febrero de 2015, la JCA es la unidad orgánica responsable de administrar, conducir y coordinar la ejecución de las actividades de supervisión relacionadas con la explotación de la infraestructura de transporte de uso público efectuada a las entidades prestadoras en materia aeroportuaria.

La Jefatura de Contratos de Aeropuertos tiene entre sus principales funciones, las siguientes:

- Proponer, controlar y coordinar la ejecución de los procesos y las actividades de supervisión referidas a la explotación de infraestructura aeroportuaria, verificando el cumplimiento de las entidades prestadoras respecto de los aspectos comerciales y administrativos, económicos – financieros, estándares de calidad y niveles de servicio, operación y mantenimiento de la infraestructura, inversiones pactadas en los contratos de concesión, así como la idoneidad en la prestación del servicio, según corresponda.
- Evaluar, controlar y monitorear el cumplimiento de las obligaciones contractuales, legales, técnicas y administrativas por parte de las empresas supervisoras o terceros.
- Administrar y verificar el cumplimiento del REMA y del REA de las entidades prestadoras, emitir opinión y proponer la emisión de los mandatos de acceso, así como elaborar y proponer las bases para la subasta de acceso para la facilidad esencial, en el ámbito de su competencia.

- Informar respecto del cumplimiento de los reglamentos de solución de reclamos de usuarios de las entidades prestadoras.
- Coordinar y proponer la determinación del monto por concepto de retribución al Estado y las aportaciones por regulación.
- Evaluar, aprobar y remitir a la Jefatura de Fiscalización los informes de incumplimiento por parte de las entidades prestadoras y empresas concesionarias, así como de las empresas supervisoras o terceros.

Asimismo se encarga de la gestión de la matriz de riesgos de los contratos de concesión, de los cuales dicha asignación de riesgos en los contratos corresponde a las diferentes entidades estatales, asumir los riesgos propios de su carácter público y de las funciones que le correspondan y a los concesionarios, aquellos riesgos en los cuales se encuentran en mejor posición para su correcta administración, con miras al cumplimiento de los objetivos de los contratos y del cumplimiento de su actividad.

Se han considerado para el accionar operativo de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios – OSITRAN, los siguientes lineamientos, aprobados en el Plan Estratégico Institucional 2015-2017<sup>1</sup>.

### **Visión**

“Promovemos que el país cuente con una infraestructura de transporte de uso público de calidad, accesible y segura”.

### **Misión**

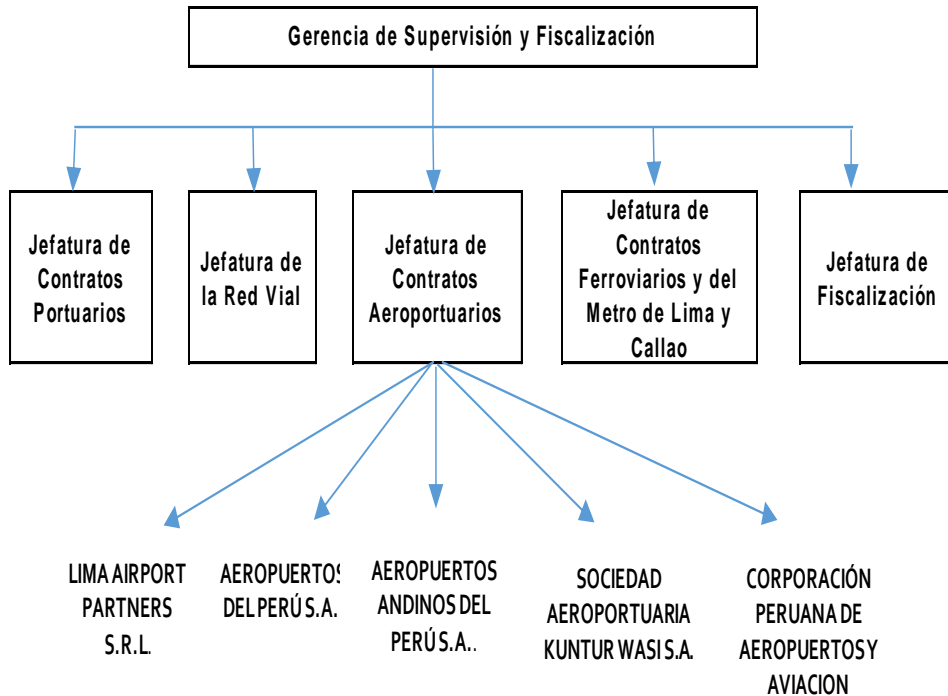
“Organismo regulador técnico que exista para garantizar el funcionamiento eficiente de los mercados que ofrecen servicios de infraestructura de transporte de uso público, mediante la regulación y supervisión de las entidades prestadoras, en beneficio de los usuarios, Estado y empresas concesionarias”.

### **Valores**

- **Excelencia:** Orientar la gestión al logro de los objetivos en la oportunidad requerida y al menor costo para la institución y sociedad en su conjunto, aplicando criterios técnicos y la creatividad en la mejora continua de los procesos.
- **Imparcialidad:** Tomar las decisiones en beneficio de la sociedad en su conjunto, respetando los intereses de cada una de las partes.
- **Compromiso:** Actuar identificados con el organismo, sus principios, funciones y objetivos de manera proactiva.
- **Ética:** Actuar respetando los principios y las opiniones o iniciativas tanto internas como externas. Actuar con honestidad, en tanto sus funciones exigen un proceso de toma de decisiones justo, objetivo, ponderado y socialmente responsable.

<sup>1</sup> Resolución de Consejo Directivo N° 063-2014-CD-OSITRAN.

## ORGANIGRAMA



## EQUIPO HUMANO-JCA

**Gerencia de Supervisión y Fiscalización**  
Ing. Francisco Jaramillo Tarazona.

- **Jefatura de Contratos Aeroportuarios**  
Eco. Danilo Campos Flores.
  - **Supervisor Económico Financiero**  
Eco. Ernesto Mamani Osorio.  
Eco. Cristian Ortiz Varias.
  - **Supervisor Inversiones**  
Ing. Renzo Suarez Salinas.  
Ing. Francis López Cárdenas.  
Ing. William Silva Camargo.  
Ing. Juan José Miki.
  - **Supervisor Operaciones**  
Ing. Oscar Herrera Benavides.  
Ing. Luis Paredes Ramirez.  
Ing. Mónica Melgarejo Sánchez.
  - **Supervisor Ambiental**  
Lic. Fernando Casanova Duran.
  - **Asesor Legal**  
Abg. Jorge Artola Grados.

### - Supervisores In Situ

**Ing. Luis Alberto Briceño Agurto** - Para la Supervisión de las Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

**Ing. Juan José Maguiña Cortez** - AdP, en los aeropuertos de Tumbes, Talara, Piura y Chiclayo.

**Ing. Yvan Jara Malpartida** – AdP, en los aeropuertos de Cajamarca, Trujillo, Anta-Huaraz y Pisco.

**Ing. Antonio Oyola Del Águila** – AdP, en los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa, Chachapoyas y Tarapoto.

**Ing. Wilson Aranda Chávez** – Para la Supervisión de las Obras en el Aeropuerto Internacional Chinchero – Cusco.

Los temas transversales que son supervisados por el personal de la Jefatura de Contratos Aeroportuarios son: supervisión de aspectos económicos – comerciales, supervisión de aspectos operativos, supervisión de inversiones y supervisión de aspectos administrativos – financieros. Al respecto, se ha distribuido de la siguiente manera al personal, para la verificación del cumplimiento de obligaciones vinculadas a los temas transversales señalados anteriormente.

**Cuadro N° 01**  
**Equipo de Trabajo de Aeropuertos**

	CORPAC	LAP	ADP	AAP	CHINCHEROS
Supervisor Económico Financiero	E MAMANI/ CORTIZ	E MAMANI/ CORTIZ	E MAMANI/ CORTIZ	E MAMANI/ CORTIZ	E MAMANI/ CORTIZ
Supervisor de Inversiones	-	W. SILVA	F. LOPEZ	R. SUAREZ	JUAN JOSÉ MIKI
Supervisor de Operaciones	-	M. MELGAREJO	O. HERRERA	L. PAREDES	-
Supervisor Ambiental	F. CASANOVA	F. CASANOVA	F. CASANOVA	F. CASANOVA	F. CASANOVA
Asesor Legal	J. ARTOLA	J. ARTOLA	J. ARTOLA	J. ARTOLA	J. ARTOLA
Secretaria	J.REATEGUI	J.REATEGUI	J.REATEGUI	J.REATEGUI	J.REATEGUI

## I. INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

Las concesiones se otorgaron como parte del proceso emprendido por el Estado para la transferencia de actividades productivas al sector privado. Este proceso tiene como objeto mejorar la calidad de los servicios y aumentar el alcance de la Infraestructura Aeroportuaria en el país, a fin de coadyuvar al desarrollo del comercio exterior, del turismo y de la imagen regional.

El objeto del derecho de las concesiones en materia aeroportuaria es el diseño, la construcción, mejora, financiamiento, operación, mantenimiento y explotación de una obra pública de infraestructura por un tiempo determinado.

Las modalidades<sup>2</sup> bajo la cual se otorgaron las Concesiones en materia Aeroportuaria son:

- **Cofinanciadas:** Son aquellos proyectos socialmente rentables, pero que requieren de un aporte del Estado para ser rentables desde el punto de vista privado. En ellos los ingresos son insuficientes para cubrir los costos de inversión, operación y mantenimiento. El concedente debe cubrir esta diferencia mediante un cofinanciamiento.
- **Autofinanciada:** Las concesiones tienen esta denominación cuando su explotación es rentable. Esta modalidad requiere una inversión nula por parte del Estado, puesto que la inversión en construcción y los costos de operación y mantenimiento los asume el concesionario.

<sup>2</sup> Factores críticos de éxito en concesiones viales en el Perú. (Mendiola, y otros, 2011)

En el siguiente cuadro se muestran los Contratos de Concesión suscritos a la fecha en materia Aeroportuaria.

**Cuadro N° 02**  
**Información relativa a los Contratos de Concesión de Aeropuertos**

Contrato de Concesión	Objeto de la concesión	Entidad Prestadora	Ubicación	Fecha Suscripción	Plazo de concesión (Años)	Modalidad	N° de Adenda
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCH	Lima Airport Partners S.R.L.	Lima	14/02/2001	30 <sup>a</sup>	Autofinanciada	6
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú	Otorgar en Concesión el diseño, la construcción, mejora, Mantenimiento y Explotación de los Aeropuertos.	Aeropuertos del Perú (ADP).	Ancash, Cajamarca, Amazonas, Loreto, Ucayali, Tumbes, San Martín, La Libertad, Lambayeque, Ica, Piura	11/12/2006	25 <sup>a</sup>	Cofinanciada	8
Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú	Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación de los Aeropuertos.	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Tacna, Arequipa, Puno, Madre de Dios, Ayacucho y Apurímac	05/01/2011	25 <sup>b</sup>	Cofinanciada	3
Aeropuerto Internacional de Chinchero en Cusco	Diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del AICC	Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.	Cusco	04/07/2014	40 <sup>a</sup>	Cofinanciada /Autofinanciada	0

Del cuadro precedente, se observan las modalidades bajo la cual se otorgaron las Concesiones en materia Aeroportuaria:

- **Cofinanciadas:** Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.
- **Autofinanciada:** Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- **Cofinanciada (etapa de ejecución de obras) y Autofinanciada (etapa de operaciones):** Aeropuerto Internacional Chinchero-Cusco.



## Aeropuertos concesionados

De los cuatro (04) Contratos de Concesión suscritos entre el Concedente y los Concesionario, OSITRAN supervisa y regula diecinueve (19) aeropuertos concesionados ubicados en distintas ciudades del territorio peruano, como se aprecia en la Grafica N° 01.



Aeropuerto Internacional Jorge Chávez



Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

- Talara
- Tumbes
- Chachapoyas
- Iquitos
- Tarapoto
- Pucallpa
- Trujillo
- Anta
- Cajamarca
- Chiclayo
- Pisco
- Piura



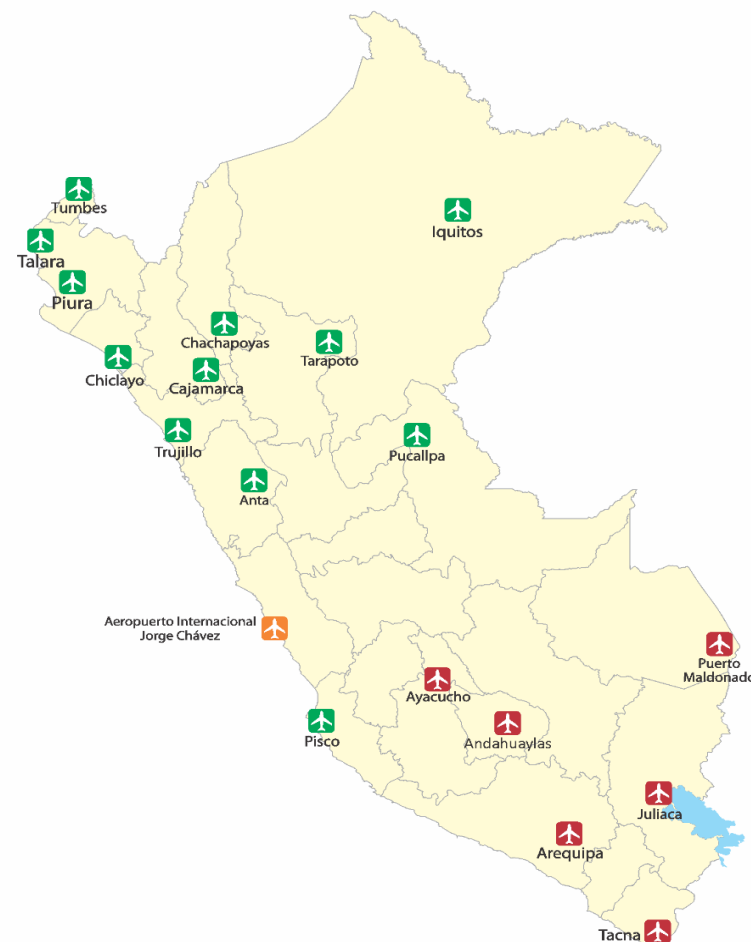
Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia

- Arequipa
- Ayacucho
- Juliaca
- Puerto Maldonado
- Tacna
- Andahuaylas\*



Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco

Gráfica N° 01  
Aeropuertos Concesionados



Además, OSITRAN supervisa y regula las tarifas y la política comercial que aplicarán la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. - CORPAC en los aeropuertos del Estado.

## I. Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

El 14 de febrero de 2001, el MTC y el consorcio LAP suscribieron el Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del AIJCH, el aeropuerto más importante del Perú y el que mayores recursos genera en este sector<sup>3</sup>. El contrato estableció una vigencia de 30 años, con la posibilidad de ser prorrogado por períodos adicionales de 10 años, hasta por un plazo máximo de 60 años.

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

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

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

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

<sup>3</sup> Cabe mencionar que, desde el 30 de mayo de 2008, la composición societaria de LAP es la siguiente: Fraport AG (70.01%); International Finance Corporation (19.99%); y AC Capitales SAFI S.A (10%).

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

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

### 1. Datos operativos del aeropuerto

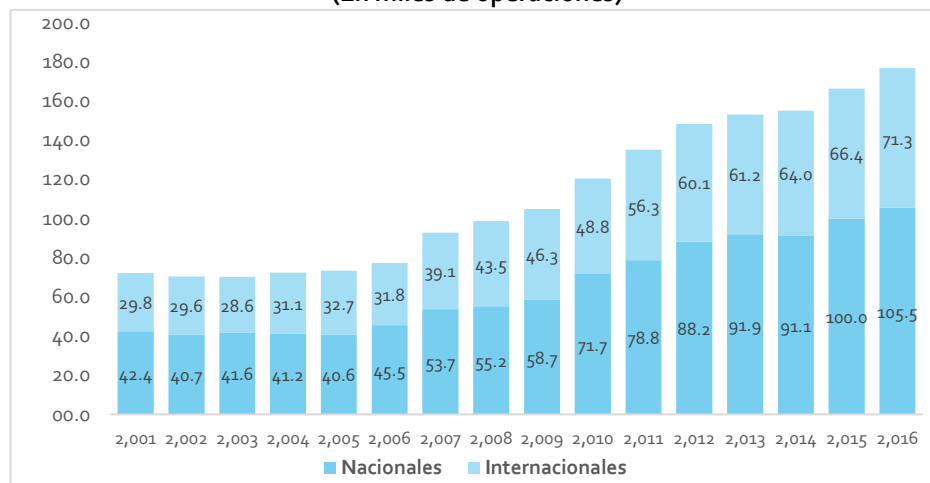
Al respecto, se presentará la evolución de los principales indicadores relacionados con el tráfico de pasajeros y/o carga, operaciones, ingresos e inversiones ejecutadas.

Según el último “Barómetro OMT del Turismo Mundial” realizado por la Organización Mundial de Turismo (OMT), la llegadas de turistas internacionales crecieron un 3.9% durante el 2016 hasta alcanzar un total de 1 235 millones, 46 millones más de turistas internacionales que el periodo anterior.

#### 1.1 Tráfico de Aeronaves

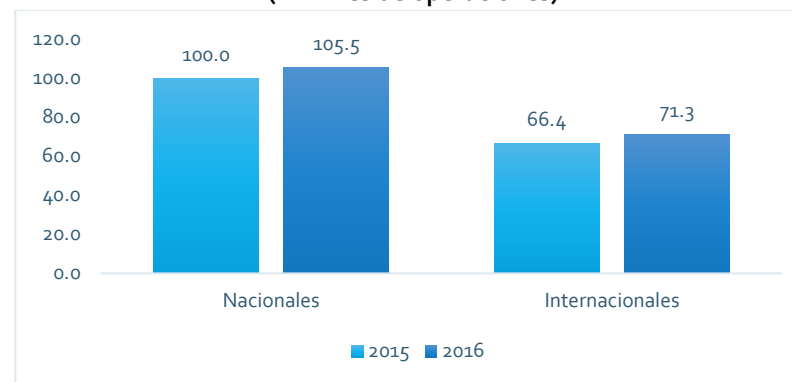
Entre 2001 y 2016, el número total de operaciones en el AIJCH experimento un crecimiento promedio anual de 6,2% al pasar de 72,2 a 176,8 miles de operaciones. En ese periodo, las operaciones nacionales se incrementaron en 6,3% promedio anual; mientras que las operaciones internacionales tuvieron un aumento promedio anual de 6,0%.

**Gráfico N° 02**  
**Tráfico de Aeronaves 2001-2016**  
 (En miles de operaciones)



Durante el periodo enero – diciembre de 2016, se mantuvo la tendencia creciente en el tráfico de aeronaves, el cual registró un aumento de 6,3% en relación al mismo periodo del año anterior. El tráfico de aeronaves de vuelos nacionales se incrementó 5,5% en dicho periodo; mientras que el número de aeronaves en vuelos internacionales se incrementó 7,4% (ver siguiente gráfico).

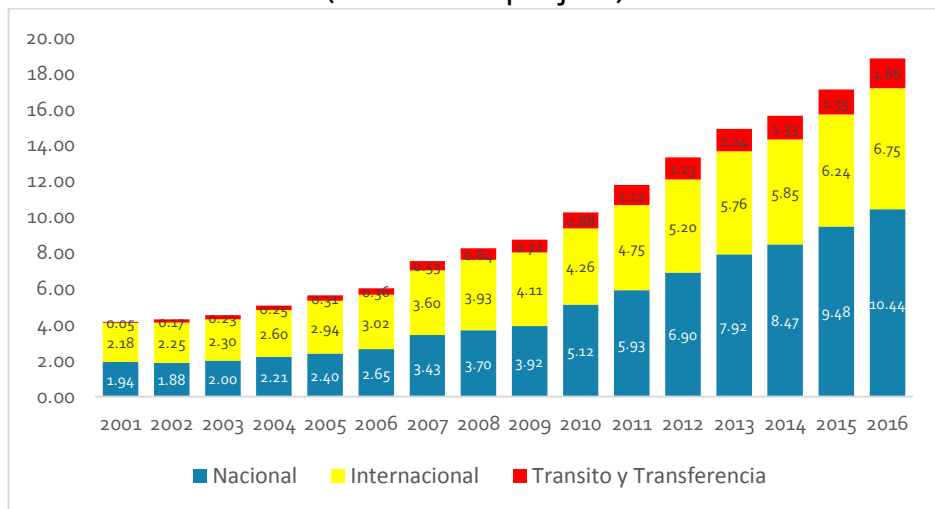
**Gráfico N° 03**  
**Tráfico de Aeronaves 2015 – 2016**  
 (En miles de operaciones)



### 1.2 Tráfico de Pasajeros

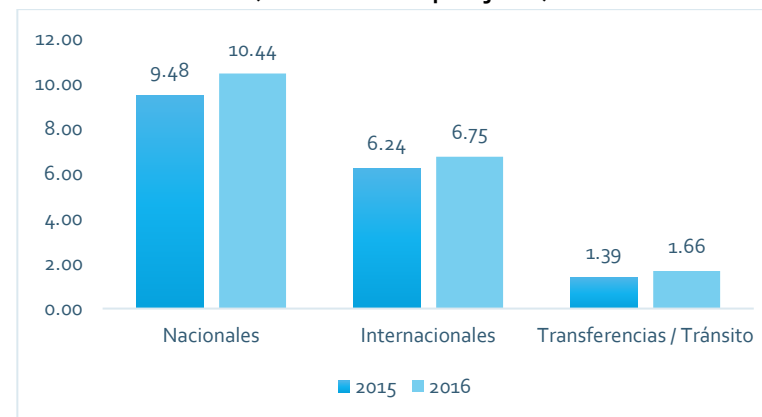
Como se observa en el gráfico N° 04, el tráfico de pasajeros desde el inicio de la Concesión ha mostrado un importante dinamismo, experimentando un crecimiento promedio anual de 10,59% entre 2001 y 2016, al pasar de 4,2 millones a 18,85 millones de pasajeros. Analizando la evolución por tipo de pasajero, se puede observar que el mayor dinamismo se produjo en el tráfico de pasajeros en tránsito, el cual experimentó un crecimiento promedio anual de 26,7% entre 2001 y 2016, mientras que el tráfico de pasajeros nacionales e internacionales mostró un crecimiento promedio anual de 11,87% y 7,83% en dicho periodo, respectivamente. Así, se observa que el importante crecimiento del tráfico de pasajeros en tránsito se ha producido en un contexto de expansión de los pasajeros de vuelos internacionales, lo que refleja el posicionamiento del AIJCH como centro de conexiones en la región o hub internacional para vuelos de conexión.

**Gráfico N° 04**  
**Tráfico de Pasajeros 2001-2016**  
 (En millones de pasajeros)



El dinamismo mostrado entre 2001 y 2016, se ha mantenido entre enero y diciembre de 2016, periodo en el cual el tráfico total de pasajeros experimentó un crecimiento de 9,22% en relación al mismo periodo de 2016, al pasar de 17,1 millones a 18,9 millones. Por su parte, el tráfico de pasajeros en tránsito y transferencias, pasajeros nacionales y pasajeros internacionales se incrementó 16,22%, 9,20% y 7,53%, respectivamente (ver siguiente gráfico).

**Gráfico N° 05**  
**Tráfico de pasajeros 2015 – 2016**  
 (En millones de pasajeros)



Cabe destacar que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales empezó a tener un mayor dinamismo a partir del año 2010, pasando de 5,12 millones de pasajeros a 10,44 millones de pasajeros, lo que significó un crecimiento promedio anual de 12,6% entre los años 2010 y 2016, mientras que en el periodo anterior (2001 – 2009) se registró un crecimiento promedio anual de 9,2%. Dicho dinamismo coincide con el desarrollo de las concesiones del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (2006) y del segundo grupo (2011), las cuales han permitido el desarrollo de nuevas rutas y el aumento de las frecuencias de vuelos.

### 1.3 Tráfico de Carga

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

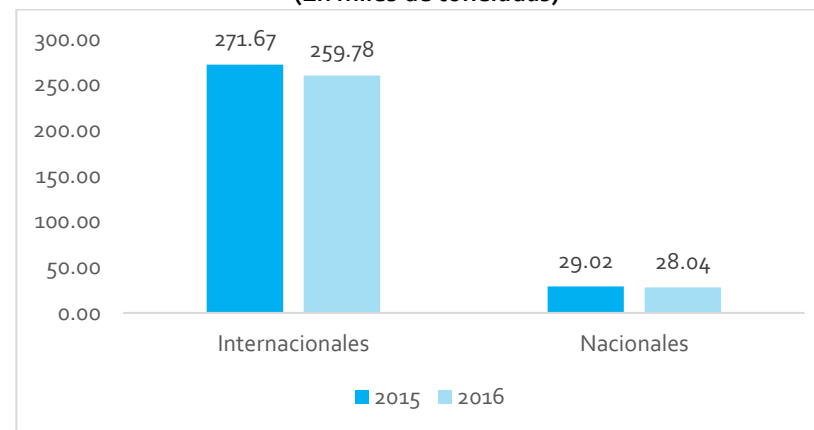
Entre 2001 y 2016, se ha observado una evolución creciente en el tráfico de carga (con excepción del 2009, en que se sintieron los efectos de la crisis financiera internacional, y del 2015, 2016 en que se produjo una leve contracción) a una tasa promedio anual de 6,4%, al pasar de 114 mil toneladas a 288. Cabe señalar, que si bien la carga internacional representa la mayor proporción de la carga movilizada, esta ha mantenido su participación de 90% aprox. durante los años 2001-2016.

**Gráfico N° 06**  
**Tráfico de carga**  
**(En miles de toneladas)**



Sin embargo, en el periodo enero – diciembre de 2016, se observa una contracción de 4,47% del tráfico de carga en relación al mismo periodo de 2015, al pasar de 300,6 a 287,8 miles de toneladas. En dicho periodo, el tráfico de carga internacional y carga nacional se contrajo 4,5% y 3,4% respectivamente (ver siguiente gráfico).

**Gráfico N° 07**  
**Tráfico de carga 2015 – 2016**  
**(En miles de toneladas)**



## II. Aeropuertos del Perú S.A.

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

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

De acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión, AdP tiene la responsabilidad de llevar a cabo el Diseño, Construcción, Financiamiento, operación y Mantenimiento de la red de aeropuertos, durante un periodo de 25 años, plazo que se pueden prorrogar –de forma automática- por 5 años adicionales a pedido de AdP.

Durante el Periodo Inicial (compuesto por los 3 primeros años de la Concesión), AdP llevo a cabo un grupo de obras ya adquisiciones de equipamiento denominado Obras de Rápido Impacto, Obras de Seguridad, Obras de Ampliaciones y Remodelaciones de Terminales, así como la Adquisición de Equipamiento Mínimo; las cuales estaban establecidas en el Contrato de Concesión y que, junto con un grupo de Obras Necesarias que AdP ejecuto, permitieron revertir las deficiencias encontradas en la infraestructura y equipamiento recibidos en concesión.

### 1. Datos operativos del aeropuerto

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

#### 1.2 Tráfico de Aeronaves

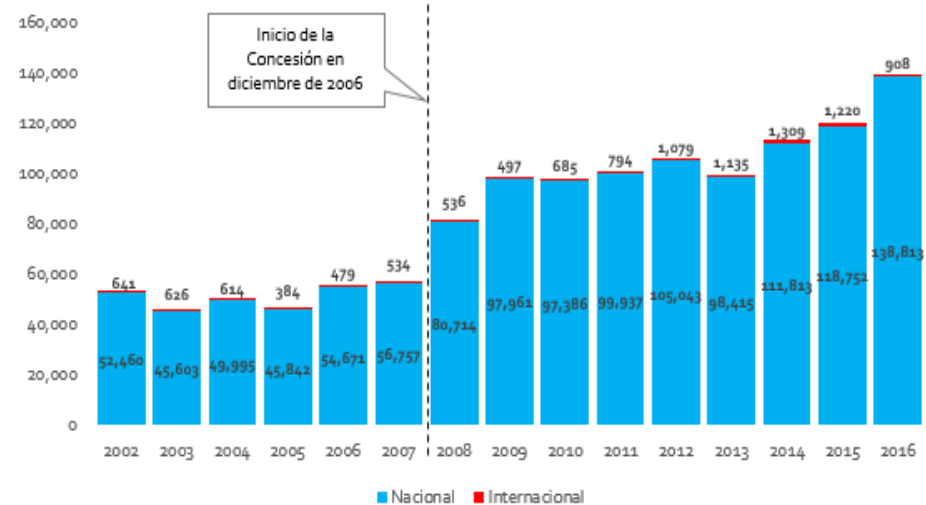
Como ha sido mencionado, los aeropuertos administrados por ADP atienden principalmente vuelos nacionales, los cuales han representado cerca del 99% de las operaciones totales durante 2016, siendo las operaciones internacionales poco significativas.

Como se observa en el gráfico N° 08, el número de operaciones de los aeropuertos concesionados a AdP, se mantuvo estable en el periodo previo al inicio de la concesión (2002 – 2006), registrando un moderado crecimiento promedio anual de 0,95%. En el periodo posterior (2007 – 2016) se registró un importante crecimiento promedio anual de 10,41%, explicado principalmente

por el importante crecimiento de 47,3% registrando en 2008 (año en el cual se terminaron de entregar todos los aeropuertos de la Concesión).

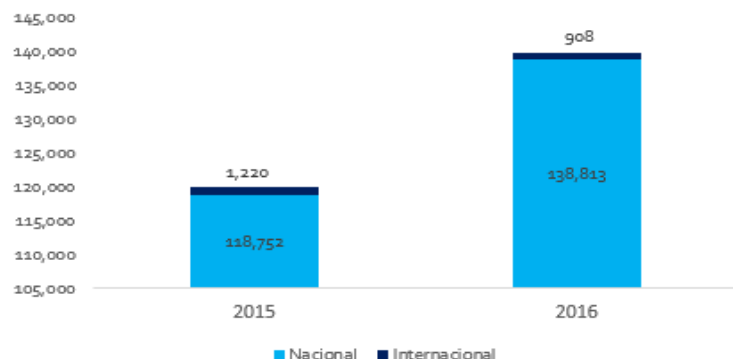
En este punto, es importante mencionar que el incremento del tráfico de aeronaves en 2008 se explica principalmente por el dinamismo registrado en el aeropuerto de Pisco (el cual forma parte de la concesión desde febrero de 2008). En efecto, en dicho año, el tráfico de aeronaves en el aeropuerto de Pisco se incrementó 146% (es decir, en 15 672 operaciones) en relación al 2007, al pasar de 10,7 mil a 26,4 mil operaciones. La mayor parte del tráfico que registra dicho aeropuerto se debe a los servicios de sobrevuelo que brinda (principalmente a las Fuerzas Aéreas del Perú y a diversas escuelas de pilotos), así como a los vuelos turísticos hacia las líneas de Nazca (atendiendo a empresas como Aerodiana S.A.C.), los cuales han registrado un aumento importante a partir de 2008.

Gráfico N° 08  
Tráfico de aeronaves 2002 – 2016  
(En número de operaciones)



Durante 2016, el número total de operaciones registró un aumento de 16,5% en relación al mismo periodo del año anterior, impulsado por las mayores operaciones nacionales, las cuales se incrementaron 16,9% (al pasar de 118 752 a 138 813); mientras que las operaciones internacionales se contrajeron 25,6% (al pasar de 1 220 a 908).

**Gráfico N° 09**  
**Tráfico de aeronaves 2015 – 2016**  
(En número de operaciones)



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

Como se observa en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos (con excepción del aeropuerto de Huaraz) han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2007 y 2016, en tasas promedio anual que varían entre 1,3% y 46 %. Durante 2016, los aeropuertos de Pisco y Chachapoyas registraron el mayor incremento en el número de operaciones nacionales.

**Cuadro N° 03**  
**Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2016**  
(En número de operaciones)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual	Enero - Diciembre		Var. % (16/15)
												2015	2016	
Pisco	11,242	26,428	46,592	39,302	38,561	44,301	32,229	44,832	41,468	54,000	19.0%	41,468	54,000	30.2%
Pucallpa	10,112	11,860	10,972	13,973	15,333	15,910	17,848	14,561	16,336	20,270	8.0%	16,336	20,270	24.1%
Trujillo	5,507	6,396	6,307	7,365	8,405	7,420	7,836	8,253	11,833	12,703	9.7%	11,833	12,703	7.4%
Iquitos	8,027	13,009	11,525	13,732	10,502	10,713	12,475	13,597	13,203	12,085	4.7%	13,203	12,085	-8.5%
Tarapoto	4,337	5,816	5,612	6,524	7,681	7,402	8,447	9,949	9,361	11,826	11.8%	9,361	11,826	26.3%
Piura	6,194	7,197	3,460	5,525	7,376	7,092	7,677	8,326	10,489	11,198	6.8%	10,489	11,198	6.8%
Chiclayo	4,585	4,542	7,930	5,815	6,268	6,211	6,231	6,194	9,207	7,537	5.7%	9,207	7,537	-18.1%
Cajamarca	3,378	2,844	2,885	2,288	2,683	3,138	3,256	3,467	3,368	3,805	1.3%	3,368	3,805	13.0%
Tumbes	1,224	878	900	1,046	1,460	1,174	1,218	1,373	1,572	1,723	3.9%	1,572	1,723	9.6%
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1,536	46.0%	92	1,536	1569.6%
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1,043	1,486	9.3%	1,043	1,486	42.5%
Huaraz	1,434	1,279	1,330	1,242	1,078	1,131	956	786	780	644	-8.5%	780	644	-17.4%
<b>Nacional</b>	<b>56,757</b>	<b>80,714</b>	<b>97,961</b>	<b>97,386</b>	<b>99,937</b>	<b>105,043</b>	<b>98,445</b>	<b>111,813</b>	<b>118,752</b>	<b>138,813</b>	<b>9.7%</b>	<b>118,752</b>	<b>138,813</b>	<b>16.89%</b>

En relación a las operaciones internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo, siendo los principales aeropuertos Tumbes, Chiclayo, Trujillo e Iquitos, los cuales explicaron el 21,4%, 20,6%, 16,7% y 14,4% del total de tráfico internacional de aeronaves en 2016, respectivamente; mientras que en los aeropuertos de Tarapoto, Cajamarca, Chachapoyas y Huaraz prácticamente no hay movimientos internacionales.

**Cuadro N° 04**  
**Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2016**  
(En número de operaciones)

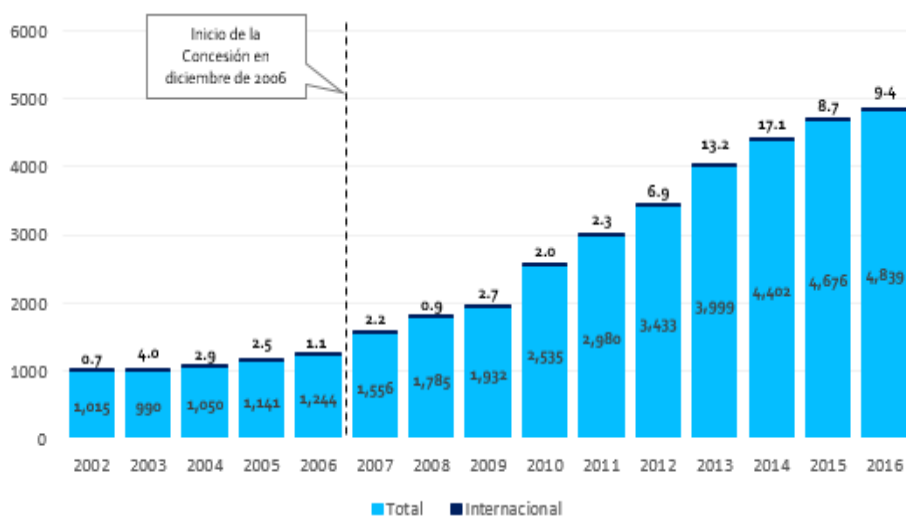
Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual	Enero - Diciembre		Var. % (16/15)
												2015	2016	
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	31.1%	169	194	14.8%
Chiclayo	55	116	76	67	104	140	88	125	137	187	14.6%	137	187	36.5%
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	152	8.5%	154	152	-1.3%
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	-0.3%	345	131	-62.0%
Piura	42	44	35	140	93	179	201	183	210	116	11.9%	210	116	-44.8%
Pisco	118	33	24	10	60	83	48	44	108	92	-2.7%	108	92	-16.8%
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	-10.1%	49	30	-38.8%
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	-7.4%	35	6	-82.9%
Huaraz	2	8	1	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0	-
Cajamarca	0	0	4	10	6	0	0	4	2	0	-	2	0	-100.0%
Chachapoyas	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	-	1	0	-100.0%
Tarapoto	2	5	0	0	0	1	2	4	10	0	-	10	0	-100.0%
<b>Internacional</b>	<b>534</b>	<b>536</b>	<b>497</b>	<b>685</b>	<b>794</b>	<b>1,079</b>	<b>1,135</b>	<b>1,309</b>	<b>1,220</b>	<b>908</b>	<b>6.1%</b>	<b>1,220</b>	<b>908</b>	<b>-25.57%</b>

## 1.2 Tráfico de pasajeros

Entre 2007 y 2016, los pasajeros en vuelos nacionales representaron cerca del 99,8% del total de pasajeros, mientras que la participación de los pasajeros en vuelos internacionales fue poco significativa a lo largo del periodo analizado.

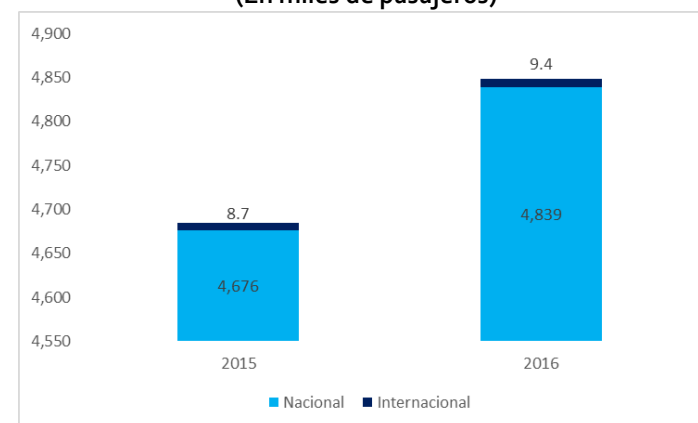
Como se aprecia en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión se ha registrado un mayor dinamismo en el tráfico de pasajeros. Así, entre 2002 y 2006 (periodo antes del inicio de la concesión), el número total de pasajeros registró un crecimiento promedio anual de 5,2%; mientras que en el periodo posterior (2007 y 2016) se registró un crecimiento promedio anual de 13,4%. El mayor dinamismo se produjo en 2010 (año de recuperación de la economía de la recesión de 2009), al registrarse un importante incremento de 31,2% en el tráfico total de pasajeros.

**Gráfico N° 10**  
Tráfico de pasajeros 2007 – 2016  
(En miles de pasajeros)



Durante 2016, el número total de pasajeros registró un aumento de 3,5% en relación al mismo periodo del año anterior, al pasar de 4,68 a 4,85 millones de pasajeros. Dicho crecimiento estuvo impulsado por el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, el cual experimentó un crecimiento de 3,5%; mientras que el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales un crecimiento de 8,1%.

**Gráfico N° 11**  
Tráfico de pasajeros 2015 – 2016  
(En miles de pasajeros)



Analizando la evolución de los pasajeros en vuelos nacionales por aeropuerto regional desde el inicio de la concesión, se aprecia que el aeropuerto de Iquitos es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo captado el 19,7% del tráfico en 2016, seguido por los aeropuertos de Piura (17,8%), Tarapoto (14,1%) y Trujillo (12,1%). Como se observa en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2007 y 2016, en tasas promedio anual que varían entre 0,03% y 44,4%. Durante 2016, los aeropuertos de Talara y Trujillo registraron el mayor incremento en el número de pasajeros nacionales; mientras que el tráfico en los aeropuertos de Iquitos, Pisco, Huaraz y Tumbes se contrajo.



**Cuadro N° 05**  
**Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2016**  
**(En miles de pasajeros)**

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual	Enero - Diciembre		Var. % (16/15)
												2015	2016	
Iquitos	492	549	529	676	676	769	897	1,020	1,064	955	7.7%	1,064	955	-10.3%
Piura	194	230	291	402	546	642	733	764	841	863	18.0%	841	863	2.7%
Tarapoto	181	215	217	270	374	437	548	668	654	681	15.9%	654	681	4.3%
Trujillo	167	202	223	293	350	405	443	491	504	585	14.9%	504	585	16.2%
Chiclayo	150	175	204	277	318	373	426	450	468	518	14.7%	468	518	10.6%
Pucallpa	209	241	240	307	314	365	448	470	503	515	10.5%	503	515	2.2%
Cajamarca	76	97	127	177	201	227	252	258	275	326	17.5%	275	326	18.6%
Tumbes	63	59	80	96	133	122	153	181	189	184	12.6%	189	184	-2.7%
Talara	9.9	5.0	3.0	0.2	12.6	11.8	0.4	16.6	106.5	145.6	34.9%	107	146	36.7%
Pisco	1.7	2.1	7.9	23.9	47.3	69.3	85.5	69.7	56.4	46.8	44.4%	56	47	-17.1%
Chachapoyas	0.4	1.5	1.0	3.3	1.7	0.1	0.4	0.6	0.2	9.0	43.0%	0	9	3743.3%
Huaraz	10.0	8.2	8.7	9.2	7.3	11.9	11.3	12.4	14.6	10.0	0.03%	15	10	-31.3%
<b>Nacional</b>	<b>1,556</b>	<b>1,785</b>	<b>1,932</b>	<b>2,535</b>	<b>2,980</b>	<b>3,433</b>	<b>3,999</b>	<b>4,402</b>	<b>4,676</b>	<b>4,839</b>	<b>13.4%</b>	<b>4,676</b>	<b>4,839</b>	<b>3.48%</b>

En relación a los pasajeros en vuelos internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo. Sin embargo, como se aprecia en el cuadro N° 06, entre 2007 y 2016, el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en algunos aeropuertos, que manera global se incrementó en 38.3%.

El principal aeropuerto es el de Chiclayo, el cual captó el 83,1% del tráfico total de pasajeros internacionales en 2016. Cabe destacar que, recién a partir de junio de 2016, el aeropuerto de Chiclayo registra un tráfico importante de pasajeros internacionales, lo que se explica porque en ese mes Copa Airlines empezó a realizar vuelos internacionales desde Chiclayo a Panamá.

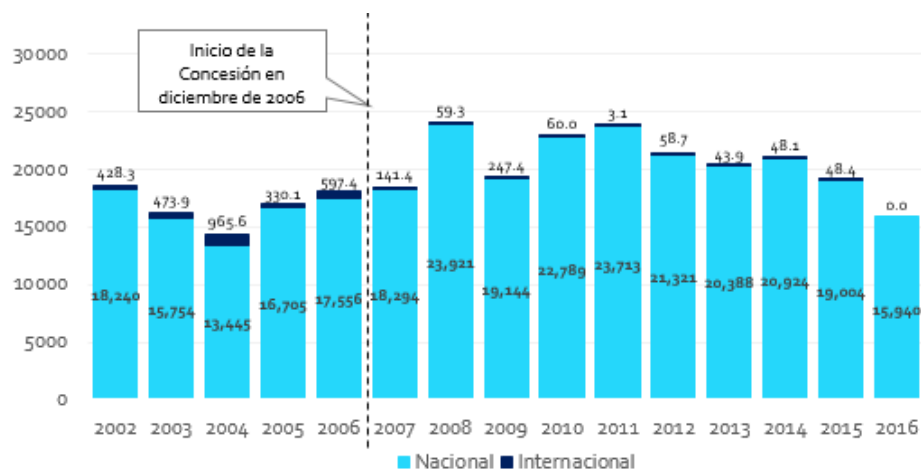
**Cuadro N° 06**  
**Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2016**  
**(En número de pasajeros)**

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual	Enero - Diciembre		Var. % (16/15)
												2015	2016	
Chiclayo	118	54	874	224	388	2,218	89	61	203	7,788	59.3%	203	7,788	3736.5%
Trujillo	176	21	207	233	248	132	1,769	774	243	480	11.8%	243	480	97.5%
Iquitos	1,438	418	744	561	847	3,632	8,499	14,770	7,214	436	-12.4%	7,214	436	-94.0%
Piura	50	25	63	252	228	381	448	450	475	286	21.4%	475	286	-39.8%
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2,235	156	163	171	9.1%	163	171	4.9%
Pisco	16	6	5	0	80	88	135	746	237	147	27.9%	237	147	-38.0%
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	-15.0%	119	62	-47.9%
Talara	30	16	0	32	96	93	23	34	31	3	-22.6%	31	3	-90.3%
Huaraz	8	0	3	0	0	0	0	0	0	0	-100.0%	0	0	-
Cajamarca	0	0	31	37	11	0	0	41	12	0	-	12	0	-100.0%
Chachapoyas	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-100.0%	0	0	-
Tarapoto	5	254	0	0	0	0	0	7	19	0	-100.0%	19	0	-100.0%
<b>Internacional</b>	<b>2,206</b>	<b>902</b>	<b>2,740</b>	<b>1,957</b>	<b>2,307</b>	<b>6,888</b>	<b>13,208</b>	<b>17,067</b>	<b>8,716</b>	<b>9,373</b>	<b>38.3%</b>	<b>8,716</b>	<b>9,373</b>	<b>7.54%</b>

### 1.3 Tráfico de carga

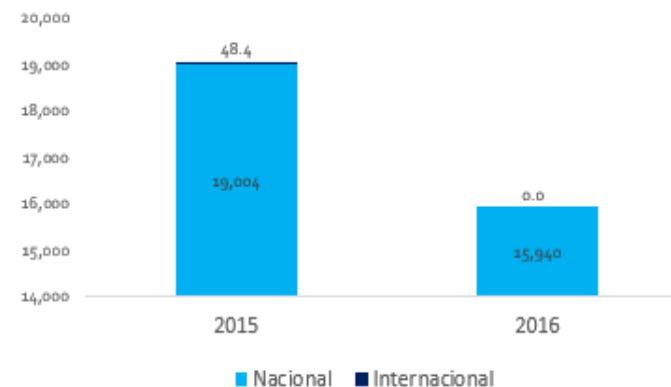
Como se observa en el gráfico N° 12, el movimiento de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales ha registrado una tendencia fluctuante entre 2002 y 2016. Entre 2002 y 2006, el tráfico total de carga experimentó una reducción promedio anual de 0,7%; asimismo entre 2007 y 2016, el tráfico de carga experimentó una reducción promedio anual de 1.52%. Cabe notar que, cerca del 99,7% del total de la carga movilizada entre 2007 y 2016, corresponde a carga nacional, siendo el volumen de la carga internacional poco significativo.

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



Durante 2016, el tráfico total de carga en los aeropuertos del primer grupo registró una caída de 16,3% en relación al 2015, al pasar de 19 052 a 15 940 toneladas. En dicho periodo, la carga nacional se contrajo 16,1%; mientras que la carga internacional se contrajo 100%, es decir, durante el año 2016 no se han registrado movimientos de carga internacional en el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales.

**Gráfico N° 13**  
Tráfico de carga 2015 – 2016  
(En toneladas)



### III. Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

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

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

## 1. Datos operativos del aeropuerto

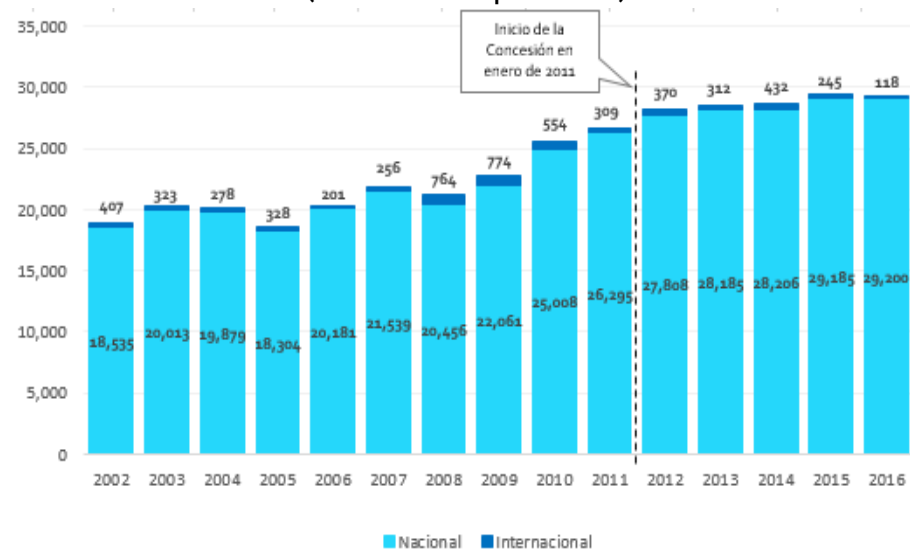
Al respecto, se presentará la evolución de los principales indicadores relacionados con el tráfico de pasajeros y/o carga, operaciones, ingresos e inversiones ejecutadas.

### 1.1 Tráfico de Aeronaves

Como se aprecia en el gráfico N° 14, el tráfico de aeronaves en el segundo grupo de aeropuertos básicamente corresponde a vuelos internos, apreciándose que a lo largo del periodo 2002 – 2016, las operaciones nacionales representaron el 98,4% del total de operaciones.

En el periodo previo al inicio de la concesión (2002 – 2010), el número total de operaciones de los aeropuertos concesionados a AAP, registró un crecimiento promedio anual de 3,8% (de 18,9 mil a 25,6 mil operaciones), principalmente explicado por el aumento de las operaciones en el aeropuerto de Arequipa en 2010. En el periodo posterior (2011 – 2016) se observa un menor dinamismo, al registrarse un moderado crecimiento promedio anual de 1,96%, (de 26,6 mil a 29,3 mil operaciones). En dicho periodo, las operaciones nacionales registraron un crecimiento promedio anual de 2,12%; mientras que las operaciones internacionales registraron una reducción promedio anual de 17,5%.

Gráfico N° 14  
Tráfico de aeronaves 2002 – 2016  
(En número de operaciones)



Durante 2016, el número total de operaciones se mantuvo prácticamente estable en relación al mismo periodo del año anterior, al registrar una leve reducción de 0,4%. En dicho periodo, las operaciones en vuelos nacionales registraron un ligero incremento de 0,1%; mientras que el tráfico de aeronaves en vuelos internacionales se contrajo 51,8%.

**Gráfico N° 15**  
**Tráfico de aeronaves 2015 – 2016**  
 (En número de operaciones)



Analizando la evolución de las operaciones nacionales por aeropuerto desde el inicio de la concesión, se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante del Segundo Grupo de Aeropuertos, habiendo explicado el 49% de las operaciones en 2016; mientras que los aeropuertos de Juliaca, Ayacucho, Tacna y Puerto Maldonado explicaron el 14,6%, 12,4%, 12,2% y 11,6%, respectivamente. Como se observa en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2011 y 2016, en tasas promedio anual que varían entre 1,6% y 4,2%. Durante 2016, los aeropuertos de Tacna y Puerto Maldonado registraron el mayor incremento en el número de operaciones nacionales.

En el caso de las operaciones internacionales, se observa que el aeropuerto de Arequipa fue el más importante entre 2011 y 2016, habiendo captado el 77% del tráfico total de aeronaves en vuelos internacionales del Segundo Grupo de Aeropuertos; no obstante, durante 2016 (enero – diciembre) se observa una importante reducción de 80% en el número de operaciones internacionales en relación al mismo periodo del año anterior. Esto se debe a que la aerolínea boliviana Línea Aérea Amazonas S.A. dejó de operar la ruta Arequipa – La Paz (Bolivia) a mediados de 2015, debido al bajo tráfico de pasajeros.

**Cuadro N° 07**  
**Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto 2011 – 2016 (En número de operaciones)**

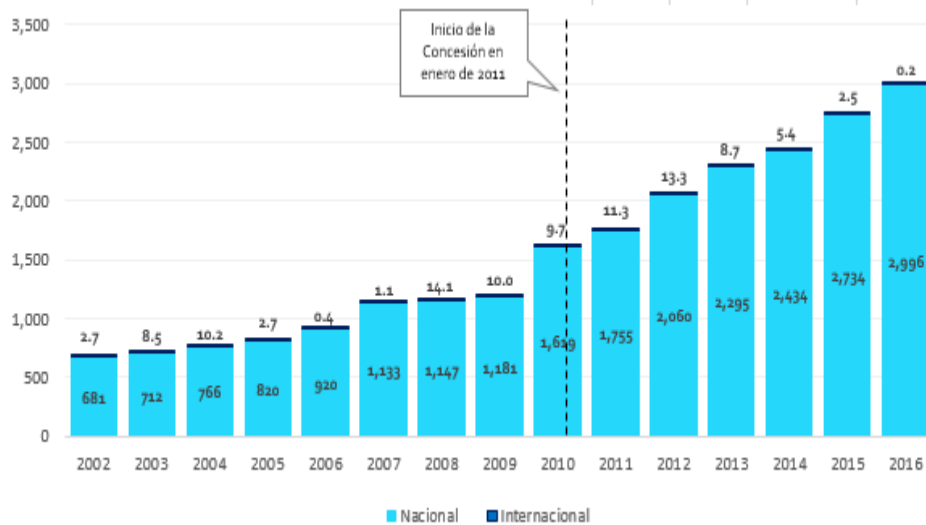
Operaciones	Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual	Enero - Diciembre		Var. % (16/15)
									2015	2016	
Nacional	Arequipa	13,271	13,675	14,319	14,009	14,254	14,348	1.6%	14,254	14,348	0.7%
	Ayacucho	2,935	3,331	2,948	3,306	3,887	3,602	4.2%	3,887	3,602	-7.3%
	Juliaca	3,853	4,008	3,836	4,095	4,318	4,261	2.0%	4,318	4,261	-1.3%
	Puerto Maldonado	2,961	3,491	3,401	3,212	3,237	3,395	2.8%	3,237	3,395	4.9%
	Tacna	3,275	3,303	3,681	3,584	3,489	3,594	1.9%	3,489	3,594	3.0%
	<b>Total Nacional</b>	<b>26,295</b>	<b>27,808</b>	<b>28,185</b>	<b>28,206</b>	<b>29,185</b>	<b>29,200</b>	<b>2.12%</b>	<b>29,185</b>	<b>29,200</b>	<b>0.1%</b>
Internacional	Arequipa	249	292	264	361	181	37	-31.7%	181	37	-79.6%
	Ayacucho	0	0	0	0	0	0	-	0	0	-
	Juliaca	2	7	6	12	11	0	-100.0%	11	0	-100.0%
	Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	3	-21.4%	4	3	-25.0%
	Tacna	48	63	39	42	49	78	10.2%	49	78	59.2%
	<b>Total Internacional</b>	<b>309</b>	<b>370</b>	<b>312</b>	<b>432</b>	<b>245</b>	<b>118</b>	<b>-17.5%</b>	<b>245</b>	<b>118</b>	<b>-51.8%</b>

### 1.2 Tráfico de pasajeros

Como se aprecia en el gráfico N° 03, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos concesionados a AAP básicamente es interno, apreciándose que a lo largo del periodo 2002 – 2016, el movimiento de pasajeros nacionales representó el 99,6% del total, siendo el número de pasajeros internacionales poco significativo.

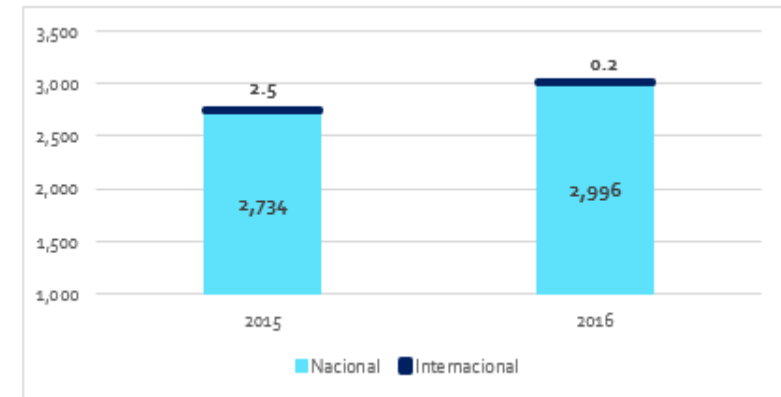
Entre 2002 y 2010, periodo previo al inicio de la concesión, el número total de pasajeros registró un crecimiento promedio anual de 11,5% (de 683 mil a 1 629 mil), principalmente explicado por el aumento de 58,4% registrado en el tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa entre 2009 y 2010 (de 593 mil a 939,4 mil). En el periodo posterior (2011 – 2016), el tráfico total de pasajeros experimentó un crecimiento promedio anual de 11,15%, también explicado en mayor medida por el incremento de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa (de 1 007 mil a 1 631 mil).

**Gráfico N° 16**  
**Tráfico de pasajeros 2002 – 2016**  
**(En miles de pasajeros)**



Durante 2016, el número total de pasajeros registró un aumento de 9,48% en relación al mismo periodo del año anterior. Dicho crecimiento estuvo impulsado por el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, el cual experimentó un crecimiento de 9,6%; mientras que el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales se contrajo en 90,4%. La mayor parte del crecimiento del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales también estuvo explicada por el mayor flujo de pasajeros en el Aeropuerto de Ayacucho.

**Gráfico N° 17**  
**Tráfico de pasajeros 2015 – 2016 (Enero – Diciembre)**  
**(En miles de pasajeros)**



Analizando la evolución del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales por aeropuerto, se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante del segundo grupo de aeropuertos, habiendo captado el 54,4% del total de pasajeros nacionales en 2016; mientras que los aeropuertos de Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho, captaron el 15,6%, 13,5%, 9,8% y 6,6%, respectivamente. Como se observa en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos han registrado un crecimiento del tráfico de pasajeros nacionales entre 2011 y 2016, siendo el aeropuerto de Ayacucho el que ha experimentado el mayor crecimiento.

**Cuadro N° 08**

**Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto 2011 – 2016 (En miles de pasajeros)**

Operaciones	Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual	Enero - Diciembre		Var. % (16/15)
									2015	2016	
<b>Nacional</b>	Arequipa	1,007	1,134	1,269	1,354	1,487	1,631	10.1%	1,487	1,631	9.7%
	Ayacucho	53	70	77	88	145	199	30.4%	145	199	37.1%
	Juliaca	254	326	353	375	440	468	13.0%	440	468	6.4%
	Puerto Maldonado	193	244	276	271	276	293	8.7%	276	293	6.1%
	Tacna	249	285	320	346	386	404	10.2%	386	404	4.7%
	<b>Total Nacional</b>	<b>1,755</b>	<b>2,060</b>	<b>2,295</b>	<b>2,434</b>	<b>2,734</b>	<b>2,996</b>	<b>11.3%</b>	<b>2,734</b>	<b>2,996</b>	<b>9.6%</b>
<b>Internacional</b>	Arequipa	11.3	13.0	8.7	5.4	2.3	0.2	-54.5%	2.3	0.2	-90.5%
	Ayacucho	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-
	Juliaca	0.01	0.05	0.06	0.03	0.10	0.00	-100.0%	0.10	0.00	-100%
	Puerto Maldonado	0.01	0.02	0.00	0.02	0.02	0.01	-7.8%	0.02	0.01	-50%
	Tacna	0.01	0.22	0.01	0.01	0.03	0.01	-2.1%	0.03	0.01	-86.7%
	<b>Total Internacional</b>	<b>11.3</b>	<b>13.3</b>	<b>8.7</b>	<b>5.4</b>	<b>2.5</b>	<b>0.2</b>	<b>-53.8%</b>	<b>2.5</b>	<b>0.2</b>	<b>-90.4%</b>

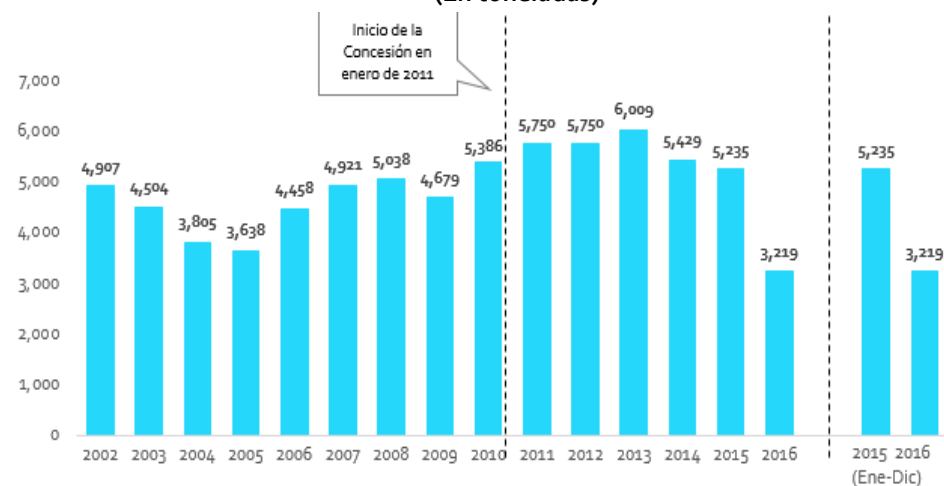
En el caso de los pasajeros de vuelos internacionales, se observa que el aeropuerto de Arequipa fue el más importante entre 2011 y 2015, habiendo captado el 98,5% del tráfico total de pasajeros internacionales del segundo grupo de aeropuertos, siendo el flujo en el resto de aeropuertos poco significativo.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

### 1.3 Tráfico de carga

Cabe precisar que a lo largo del periodo analizado no se han registrado movimientos significativos de carga internacional en los aeropuertos concesionados a AAP. Por otro lado, como se aprecia en el gráfico N° 05, a lo largo del periodo analizado, el tráfico de carga nacional ha sido fluctuante. Entre 2002 y 2010, el volumen de carga movilizada en vuelos nacionales

registró un moderado crecimiento promedio anual de 1,2%, mientras que en el periodo de la concesión (2011 – 2016), se observa una reducción promedio anual de 10,95%. Dicha tendencia se ha mantenido entre enero y diciembre de 2016, periodo en el cual el volumen de carga se redujo en 38.5% con relación al mismo periodo del año anterior.

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



En relación al tráfico por aeropuerto desde el inicio de la concesión, entre 2011 y 2016, el volumen de carga movilizada en los aeropuertos de AAP dicho indicador se contrajo. Por otro lado, se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante habiendo concentrado el 47,3% del total de la carga movilizada durante 2016 (enero – diciembre), seguido por los aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna y Ayacucho, los cuales concentraron el 18,5%, 17,5%, 16,3% y 0,4% del total de carga movilizada, respectivamente. Cabe señalar que se observa una importante contracción de la carga movilizada en todos los aeropuertos de la concesión, siendo que en el caso de

Arequipa la mayor caída se registró en el transporte de carga hacia el AIJCH (principal destino de la carga del segundo grupo de aeropuertos regionales).

**Cuadro N° 09**  
**Tráfico de carga\*, por aeropuerto 2011 – 2016**  
**(En toneladas)**

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Var. % promedio anual	Enero - Diciembre		Var. % (16/15)
								2015	2016	
Arequipa	2423	2391	2633	2356	2442	1522	-8.9%	2442	1522	-37.7%
Ayacucho	269	258	193	102	50	13	-45.4%	50	13	-74.2%
Juliaca	1067	1088	1109	987	948	595	-11.0%	948	595	-37.2%
Puerto Maldonado	1077	1069	992	975	861	564	-12.1%	861	564	-34.5%
Tacna	914	944	1083	1009	934	525	-10.5%	934	525	-43.8%
<b>Total</b>	<b>5,750</b>	<b>5,750</b>	<b>6,009</b>	<b>5,429</b>	<b>5,235</b>	<b>3,219</b>	<b>-11.0%</b>	<b>5,235</b>	<b>3,219</b>	<b>-38.5%</b>

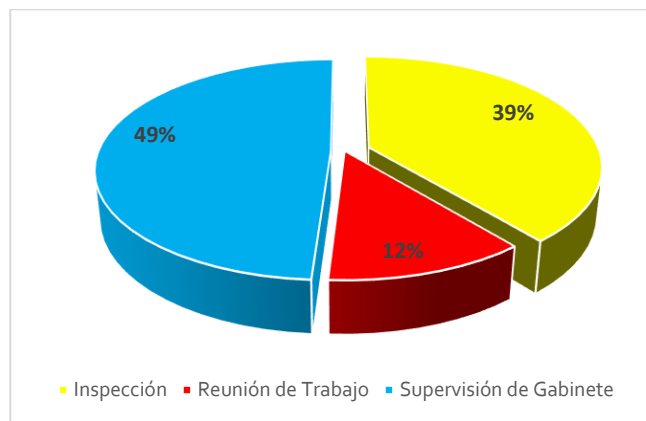
## II. CUMPLIMIENTO DE PLAN ANUAL DE SUPERVISIÓN

El Plan Anual de Supervisión es un documento de gestión que tiene como objetivo ser un instrumento orientador para la previsión, ejecución y control de las actividades a ser realizadas por OSITRAN durante el año, en cumplimiento de su función supervisora asignada mediante la Ley N° 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, Artículo 3, Numeral 3.1.

De acuerdo al Plan Anual de Supervisión de 2016<sup>4</sup>, se programaron 210 actividades de supervisión en materia aeroportuaria, de las cuales el 39% corresponde a la modalidad de inspección (supervisión en sus propias instalaciones o en la infraestructura que administre el Concesionario), el 49% corresponde a la modalidad de supervisión de gabinete y el 12% corresponde a reuniones de trabajo.

<sup>4</sup> Mediante Resolución de Gerencia General N° 173-2015-GG-OSITRAN se aprobó el Plan Anual de Supervisión de OSITRAN 2016.

**Gráfico N° 19**  
**Total de Actividades del Supervisión**



## 2.1 Inspecciones

Durante el 2016, se realizaron 82 actividades de supervisión que consiste en verificar el cumplimiento de las obligaciones de las Entidades Prestadoras, en sus propias instalaciones, o en la infraestructura que administre.

Las inspecciones se realizaron con previo aviso y sin previo aviso, debiendo constar sus resultados en un Acta de Inspección.

**Cuadro N° 10**  
**Total de Actas de Inspección**

Entidad Prestadora	Económico Comercial / Administrativo / Financiero	Operaciones	Total
ADP	19	19	38
AAP	10	10	20
CORPAC	8	0	8
LAP	4	12	16
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>82</b>

Respecto a las actas de inspección en materia económica – comercial/ administrativo – financiero, estas presentaron con frecuencia observaciones respecto a:

- Pólizas de seguro: Se encuentran vencidas al momento de la inspección y no presentan la renovación.
- Garantía de fiel cumplimiento: Se encuentran vencidas o que la garantía de fiel cumplimiento no se encuentra de acuerdo a lo establecido en el REA de las Entidades Prestadoras, que señala la Garantía debe de ser tres (03) veces el valor de la facturación mensual (actualización de la garantía de fiel cumplimiento).
- Los contratos de acceso suscritos con los usuarios intermedios no se encuentran vigentes.

Asimismo, en las actas de inspección en materia de operaciones se presentan con frecuencia observaciones respecto a:

- Luminarias fuera de servicio.
- Se requiere repintado de señalización de pista principal, en la playa vehicular, calle de rodaje y acceso.
- Se requiere desbroce de vegetación en franja de pista y drenes.

## 2.2 Reuniones de Trabajo

Durante el año 2016, se realizaron un total de 25 reuniones de trabajo, de las cuales todas fueron realizadas en materia de inversiones. Dichas reuniones de trabajo se cumplieron en un 100% respecto al plan de supervisión de 2016.

Estas reuniones de trabajo partieron que se verifique el Estado de Avance de la obra y/o coordinación de acciones sobre la gestión de una determinada materia.



### 2.3 Supervisión de gabinete

Durante el 2016, se desarrollaron 103 actividades de supervisión que consiste en verificar el cumplimiento de las obligaciones de las Entidades Prestadoras a través de la evaluación de información que esta remita, que se encuentre en su página web, que obre en poder de OSITRAN o que sea proporcionada por terceros. Su resultado constará en un Informe de Supervisión.

**Cuadro N° 11**  
**Supervisión de Gabinete**

Entidad Prestadora	Económico Comercial / Administrativo-Financiero	Inversiones	Operaciones	Total
ADP	19	1	17	37
CAAP	18	2	16	36
CKW	6	---	---	6
LAP	8	5	10	23
CORPAC	1	---	---	1
<b>Total</b>	<b>52</b>	<b>8</b>	<b>43</b>	<b>103</b>

Cabe señalar, que los informes de supervisión en materia económica – comercial/ administrativo – financiero se realizan respecto a:

- Verificación de conformación de accionariado.
- Verificación de las pólizas de seguro.
- Verificación de las garantías de fiel cumplimiento de los contratos de concesión.
- Presentación del inventario anual, informe de cobertura, plan anual de obligaciones.

Al respecto, de las 32 actividades de supervisión de gabinete en materia económica – comercial/ administrativo – financiero, dichas actividades se cumplieron en un 100% respecto al Plan Anual de Supervisión 2015.

Asimismo, los informes de supervisión en materia de inversiones se realizaron respecto a:

- Presentación del plan anual de inversiones.
- Presentación de informes trimestrales.
- Presentación de plan maestro de desarrollo, estudio de definitivo de ingeniería y presentación del programa de obras de KW.

De las 08 actividades de supervisión de gabinete en materia de inversiones, se cumplieron en un 100% respecto al plan de supervisión 2016.

Finalmente, los informes de supervisión en materia de operaciones se realizaron respecto a:

- Presentación de las encuestas de satisfacción.
- Presentación de informes mensuales y trimestrales, presentación de plan anual de mantenimiento.
- Presentación de los resultados de medición de los parámetros relacionales a los niveles de AITA.

De las 46 actividades de supervisión de gabinete en materia de operaciones, se cumplieron en un 100% respecto al Plan Anual de Supervisión de 2015.

### III. ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA

#### 3.1 Mandatos de Acceso

Durante el 2016, se solicitó a OSITRAN la emisión de cuatro (04) mandatos de acceso a solicitud de los usuarios intermedios para el acceso a facilidades esenciales para prestar los servicios esenciales en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Los cuales se detallan a continuación:

- Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios respecto a la facilidad esencial para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Alquiler de mostradores check in) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios respecto a la facilidad esencial para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios respecto a la facilidad esencial para prestar el servicio esencial de Atención de Tráfico de Pasajeros y Equipaje (Oficinas Operativas – Área Gris) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- Mandato de Acceso solicitado por los Usuarios Intermedios respecto a la facilidad esencial para prestar el servicio esencial de Mantenimiento de Aeronaves en Hangares y otras Áreas para Aerolíneas (Área de Mantenimiento) en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Cabe señalar, que se han venido emitiendo mandatos de acceso dictados a LAP a favor de los Usuarios Intermedios, desde el 2007, tal como se aprecia en los cuadros a continuación:

**Cuadro N° 12**  
**Procesos de emisión de Mandatos de Acceso a LAP**

Año	Servicio Esencial	N° de Resolución
2007	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(oficinas operativas)	017-2007-CD-OSITRAN (03 años, 31-12-2009)
	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(oficinas operativas - áreas gris)	019-2007-CD-OSITRAN (03 años, 31-12-2009)
	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(alquiler de mostradores de check - in)	020-2007-CD-OSITRAN (03 años, 31-12-2009)
	Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas	022-2007-CD-OSITRAN (03 años, 31-12-2009)
	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(depósitos para almacenaje de equipaje rezagado)	021-2007-CD-OSITRAN (05 años, 30.04.2012)
Año	Servicio Esencial	N° de Resolución
2010	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(oficinas operativas)	023-2010-CD-OSITRAN (03 años, 31.12.2012)
	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(oficinas operativas - áreas gris)	022-2010-CD-OSITRAN (03 años, 31.12.2012)
	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(alquiler de mostradores de check - in)	021-2010-CD-OSITRAN (03 años, 31.12.2012)
	Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas	024-2010-CD-OSITRAN (03 años, 31.12.2012)
2012	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(depósitos para almacenaje de equipaje rezagado)	032-2012-CD-OSITRAN (03 años, 30.04.2015)
Año	Servicio Esencial	N° de Resolución
2013	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(oficinas operativas)	032-2013-CD-OSITRAN (03 años)
	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(oficinas operativas - áreas gris)	029-2013-CD-OSITRAN (03 años)
	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(alquiler de mostradores de check - in)	031-2013-CD-OSITRAN (03 años)
	Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas	030-2013-CD-OSITRAN (03 años)
2015	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(depósitos para almacenaje de equipaje rezagado)	036-2015-CD-OSITRAN (03 años)

### **3.2 Reglamento de Acceso de las Entidades Prestadoras**

Mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN, publicado en el Diario Oficial "El Peruano" el 25 de mayo de 2003, se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), el cual fue modificado mediante Resolución del Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN, N° 006-2009-DC-OSITRAN y N° 010-2015-CD-OSITRAN, las cuales fueron publicadas en el Diario Oficial "El Peruano" el 24 de setiembre de 2005, 11 de febrero de 2009 y 18 de marzo de 2015, respectivamente.

#### **3.2.1 Lima Airport Partners S.R.L.**

Al respecto, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios requirió al concesionario Lima Airport Partners S.R.L. la adecuación de su REA, de acuerdo a lo señalado en el REMA de OSITRAN y sus modificatorias. LAP remitió a OSITRAN la propuesta de modificación de su REA, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 51° del REMA.

En ese sentido, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 012-2016-CD-OSITRAN de fecha 29 de marzo de 2016, se resolvió se modifique el REA de LAP aprobado por Resolución N° 023-2004-CD-OSITRAN, en los términos que se indican en el Informe N° 013-2016-GSF-GAJ-OSITRAN elaborado por la Gerencia Supervisión y Fiscalización y Gerencia de Asesoría Jurídica.

#### **3.2.2 Aeropuertos Andinos del Perú S.A.**

Al respecto, la Jefatura de Contratos Aeroportuarios requirió al concesionario Aeropuertos Andinos del Perú S.A la adecuación de su REA, de acuerdo a lo señalado en el REMA de OSITRAN y sus modificatorias. AAP remitió a

OSITRAN la propuesta de modificación de su REA, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 51° del REMA.

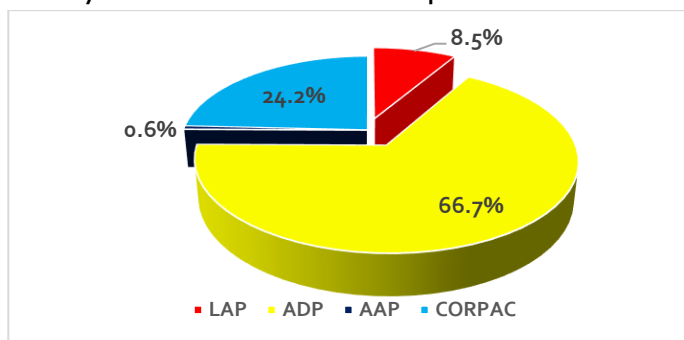
En ese sentido, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 017-2016-CD-OSITRAN de fecha 19 de abril de 2016, se resolvió se modifique el REA de AAP aprobado por Resolución N° 028-2011-CD-OSITRAN, en los términos que se indican en el Informe N° 022-2016-GSF-GAJ-OSITRAN elaborado por la Gerencia Supervisión y Fiscalización y Gerencia de Asesoría Jurídica.

### **3.3 Gestión de proyectos de Contratos de Acceso - REMA**

En el 2016, el OSITRAN evaluó y emitió opinión a 165 proyectos de contratos de acceso<sup>4</sup> visados entre las Entidades Prestadoras y los usuarios intermedios para el acceso a facilidades esenciales. De ese universo, el 66.7% (110 proyectos de contrato de acceso) fueron presentados por la entidad prestadora Aeropuertos del Perú S.A. y el 24.2% (40 proyectos de contrato de acceso) fueron presentados por la entidad prestadora CORPAC S.A. La Entidad Prestadora con el menor número de proyectos de contrato de acceso presentados fue Aeropuertos Andinos del Perú S.A. equivalente al 0.6 % del total, esto debido a que dicha entidad elabora proyectos de adenda a los contratos de acceso.

<sup>4</sup> Información referencial de proyectos de contratos de acceso presentados por las Entidades Prestadoras.

**Gráfico N° 20**  
Proyectos de Contrato de Acceso por Entidad Prestadora



Asimismo, en el Cuadro N° 06 se observa que las entidades prestadoras Aeropuertos del Perú S.A., Aeropuertos Andinos del Perú S.A. y Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. remitieron los proyectos de contratos de acceso a OSITRAN, en la mayoría de los casos para que los usuarios intermedios presten el servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas y counters), equivalente a un 69.7% del total de los proyectos remitidos.

**Cuadro N° 13**  
Proyectos de Contrato aprobados en el 2016

AEROPUERTOS	ene-16	feb-16	mar-16	abr-16	may-16	jun-16	jul-16	ago-16	sep-16	oct-16	nov-16	dic-16	ACUMULADO 2016
<b>Aeropuerto Jorge Chávez</b>	0	0	2	0	2	0	4	2	1	1	2	0	14
Traslado de carga	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Rampa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	0	0	0	0	2	0	3	1	1	1	2	0	10
Depósito de equipaje rezagado	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
<b>Primer Grupo de Aeropuertos Regionales</b>	5	1	10	15	8	7	8	16	4	27	3	6	110
Rampa	0	0	2	4	3	0	1	0	0	2	0	0	12
Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	5	1	7	6	5	7	7	6	4	22	3	6	79
Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	0	1	5	0	0	0	10	0	3	0	0	19
<b>Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales</b>	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Rampa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>CORPAC</b>	0	0	1	1	1	0	5	0	4	3	8	17	40
Rampa o asistencia en tierra	0	0	0	0	0	0	1	0	2	1	2	3	9
Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	0	0	0	0	1	0	4	0	2	2	4	10	23
Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	4	8
<b>TOTAL</b>	5	1	13	16	11	8	17	18	9	31	13	23	165

### 3.4 Gestión de proyectos de Adenda de Contratos de Acceso

Durante el 2016, el OSITRAN evaluó y emitió opinión a 99 proyectos de adenda<sup>5</sup>. De ese universo, el 63.6% (63 proyectos de adenda a contratos de acceso) fueron presentados por la entidad prestadora Aeropuertos Andinos del Perú S.A y el 18.2% (18 proyectos de adenda a contratos de acceso) fueron presentados por la entidad prestadora Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.

<sup>5</sup> Información referencial de proyectos de adenda presentados por las Entidades Prestadoras.

**Cuadro N° 14**  
**Proyectos de Adenda aprobados en el 2016**

AEROPUERTOS	ene-16	feb-16	mar-16	abr-16	may-16	jun-16	jul-16	ago-16	sep-16	oct-16	nov-16	dic-16	ACUMULADO 2016
<b>Aeropuerto Jorge Chávez</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Rampa o asistencia en tierra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	3
Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Depósito de equipaje rezagado	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Primer Grupo de Aeropuertos Regionales</b>	0	2	0	3	0	2	0	1	0	1	0	6	15
Rampa o asistencia en tierra	0	1	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	5
Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	6	7
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
<b>Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales</b>	2	7	0	0	2	2	12	3	0	1	3	31	63
Rampa o asistencia en tierra	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4	5
Abastecimiento de combustible	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	0	5	0	0	0	1	8	3	0	1	3	15	36
Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	2	0	0	0	1	3	0	0	0	0	12	18
<b>CORPAC</b>	0	4	1	4	1	0	0	4	0	4	0	0	18
Rampa o asistencia en tierra	0	1	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	5
Abastecimiento de combustible	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje	0	2	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	8
Mantenimientos de aeronaves en hangares	0	1	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	4
<b>TOTAL</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>37</b>	<b>99</b>

Las entidades prestadoras remiten los proyectos de adenda a contratos de acceso visados por los usuarios intermedios, de los cuales en el mayoría de los casos son por motivos de:

- Ampliación de plazo de vigencia.
- Modificación del importe de la garantía de fiel cumplimiento.
- Modificar el cargo de acceso.
- Ampliar el uso de área particular.

## IV. GESTIÓN DE CONTRATOS DE SUPERVISIÓN

Durante el 2016, las empresas supervisoras contratados por OSITRAN siguen realizando el ejercicio de sus actividades específicas en los Contratos que se suscribieron.

### 4.1 Lima Airport Partners S.R.L.

OSITRAN suscribió el Contrato N° 046-2014-OSITRAN de Locación de Servicios (CLS) el 18 de setiembre de 2014, con el Consorcio Supervisor CESEL – INECO, conformado por la empresa CESEL S.A. y la empresa INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.A. INECO – para la supervisión de las Mejoras que efectuara Lima Airport Partners S.R.L. – LAP, concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC).

- Inicio: 01/12/2014
- Fecha de Término: 31/12/2021
- Plazo de ejecución: 85 semanas
- Monto contractual: 3.54% de Inversiones ejecutadas y reconocidas
- Fuente de financiamiento: Concesionario.
- Cartas fianza: vigentes.
- Estado situacional del servicio:

Debido a la demora en la entrega de terrenos para la Ampliación del AIJC, actualmente hay bajas inversiones, lo cual impacta en el servicio de Supervisión, debiendo reducirse la participación del personal a lo mínimo necesario.

Cabe indicar, que los servicios de Supervisión fueron contratadas por 85 meses (fecha de culminación 31/12/2021), teniendo en cuenta que el Concedente entregue los terrenos el 31/12/2015, fecha a partir de la cual LAP está obligado a construir una Segunda Pista de Aterrizaje de tal manera que ésta se

encuentre terminada y lista para entrar en operación a más tardar en cinco años (31/12/2020).

Debido a que no se entregó el terreno en la fecha indicada, esto impactaría en los servicios de Supervisión, toda vez en función al tiempo que genere el atraso en entrega de terrenos, pudiera generar que nos quedamos sin Supervisión para los finales de la Ampliación del AIJC.

**Cuadro N° 15**  
**Cartas Fianza de Contrato de Supervisión**

CONSORCIO SUPERVISOR CESEL-INECO		N° DE CARTA FIANZA	MONTO	CONCEPTO	VENCIMIENTO
CONTRATO N° 046-2014- OSITRAN	Supervisión de la Ejecución de Mejoras en el Aeropuerto Internacional Jorge Chavez -AIJCH	0011-0949-9800041233-52	2,867,400.00	Adelanto directo	15/06/2017
		0011-0949-9800055404-52	1,911,600.00	Adelanto directo	18/06/2017
		0011-0708-9800076311-54	1,274,400.00	Garantía de Fiel Cumplimiento	12/09/2017
		0011-0949-9800040687-50	1,911,600.00	Garantía de Fiel Cumplimiento	12/09/2017

Cabe señalar, que ante la falta de definición de la fecha de entrega de la totalidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto libre de interferencias, por lo cual el Concesionario no puede ejecutar la construcción de la Segunda Pista y otras Mejoras en el AIJC, con fecha 06 de mayo de 2016, se suscribe la Adenda N° 01 al Contrato de Supervisión N° 046-2014-OSITRAN, con el objeto de suspender las obligaciones contractuales hasta que OSITRAN notifique a EL SUPERVISOR la orden de reinicio de la prestación del Servicio.

#### 4.2 Aeropuerto del Perú S.A.

Contrato de Locación de Servicios Contrato N° 007-2011-OSITRAN con el Consorcio Supervisor Pisco conformado por las empresas Técnica y Proyectos S.A.- TYPISA y Oficinas de Ingeniería y Servicios Técnicos S.A.-OIST – para la Supervisión de las inversiones del Proyecto de Modernización del Aeropuerto Internacional de Pisco.

- Inicio: 05/09/2012
- Fecha de Término: 09/07/2015
- Plazo de ejecución: 34 semanas y 05 días calendario (incluida adenda)
- Monto contractual: US\$ 2 782 695,12
- Fuente de financiamiento: Concesionario
- Cartas fianza: vigentes
- Estado situacional del servicio: en liquidación

Al respecto, en el numeral 16.2 de la Cláusula Décimo Sexta del Contrato N° 007-11-OSITRAN, establece que la garantía de fiel cumplimiento del Contrato será devuelta treinta (30) días calendarios después de que la liquidación del Contrato quede aprobada por OSITRAN.

Es preciso indicar, que con Oficio N° 329-2016-JCA-GSF-OSITRAN de fecha 17 de marzo de 2016 se comunicó al CONSORCIO SUPERVISOR PISCO, entre otros, que dicha liquidación era conforme. En ese sentido, correspondió la devolución de la Carta Fianza de Fiel Cumplimiento N° 0011-0377-9800079568-96 por US\$ 208,064.68, emitida en el marco del Contrato N° 007-2011-OSITRAN.

#### 4.3 Aeropuertos Andinos del Perú S.A:

Contrato de Locación de Servicios Contrato N° 020-2012-OSITRAN con el Consorcio Pro Aeropuerto conformado por las empresas PROINTEC S.A. y

CADUCEO CONSULTORES S.A. – para la Supervisión de las Obras Obligatorias del Periodo Inicial del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.

- Inicio: 08/05/2012
- Fecha de Término: 31/08/2014
- Plazo de ejecución: 27 meses (incluida adenda)
- Monto contractual: US\$ 2 029 906,80
- Fuente de financiamiento: Concesionario
- Estado situacional del servicio: en arbitraje
- Cartas fianza: vigentes

**Cuadro N° 16**  
**Cartas Fianza de Contrato de Supervisión**

CONSORCIO SUPERVISOR PISCO		N° DE CARTA FIANZA	MONTO	CONCEPTO	VENCIMIENTO
CONTRATO N° 020-12-OSITRAN	Supervisión de las Obras Obligatorias del Periodo Inicial del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia	G705743	202.990.68	Garantía de Fiel Cumplimiento	31/03/2017

#### 4.4 Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.

UNOPS por encargo de OSITRAN, procedió a convocar el Concurso Publico Internacional PEOC/15/92464/2298 para la selección y contratación de una firma consultora especializada que se encargue del Servicio de Supervisión de Estudios de Ingeniería y Ejecución de Obras del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero-Cusco.

UNOPS elaboró las Bases del Concurso sobre la información técnica recibida y una vez aprobadas por OSITRAN las puso a disposición de los interesados para

su consulta y/o adquisición a partir del 07 de setiembre de 2015 en la página web de UNOPS y la oficina de UNOPS.

El 09 de noviembre de 2015, se recibieron en la Oficina de UNOPS las propuestas de cinco (05) consorcios. El comité de evaluación de UNOPS de la evaluación de propuestas, determino recomendar la adjudicación del Concurso Publico Internacional al Consorcio Internacional Supervisión Valle Sagrado.

El 21 de diciembre de 2015, UNOPS comunicó al Consorcio Internacional Supervisión Valle Sagrado que, habiendo concluido el proceso de evaluación, su propuesta resulto adjudicada por lo que le corresponde proceder con la etapa de suscripción del contrato con el OSITRAN, según lo establecido en el numeral 15.7 de la Sección 3 de las bases del Concurso.

## V. MODIFICACIÓN O RENEGOCIACIÓN DE CONTRATOS DE CONCESIÓN

El OSITRAN emite opinión técnica no vinculante a los proyectos Adenda de Contratos de Concesión propuestas por el Concesionario y el Concedente. En el año 2016, se solicitó opinión técnica respecto a:

- Proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Mediante Oficio N° 5023-2016-MTC/25 recibido con fecha 30 de diciembre de 2016, el Concedente remitió el proyecto de Adenda N° 7 al Contrato de Concesión y el Informe N° 1315-2016-MTC/25 que lo sustenta, solicitando la opinión técnica correspondiente conforme al numeral 22.3 del Decreto Legislativo N° 1224, Decreto Legislativo del Marco de Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Publico Privadas y Proyectos en Activos.

- Proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchoero.

Mediante Oficio N° 0028-2017-MTC/25 recibido el 03 de enero de 2017, el Concedente solicito, en el marco del Decreto Legislativo 1224 y su Reglamento, la opinión de OSITRAN respecto al Proyecto de Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.

Cabe señalar, que dichas opiniones se realizaron en trabajo en equipo con las Gerencias de Regulación y Estudios Económicos y la Gerencia de Asesoría Jurídica.

## VI. INVERSIONES RECONOCIDAS

Los compromisos de inversión en concesiones de Infraestructura de Transporte de Uso Público se incrementaron a US\$ 15,281 millones a enero de 2017, correspondiendo US\$ 1,947 millones en materia aeroportuaria.

Cabe indicar, que la Jefatura de Contratos Aeroportuarios regula y supervisa a cuatro (04) empresas concesionarias:

- Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH).
- Primer Grupo de Aeropuertos Regionales (12 aeropuertos)
- Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales (5 aeropuertos)
- Aeropuerto Internacional Chinchoero – Cusco (AICC).

**Cuadro N° 17**  
**Inversiones Reconocidas en los Contratos de Concesión (US\$)**

Aeropuertos	Compromiso de inversión	Inversión Anual Ejecutada/Reconocida 2016	Inversión reconocida acumulada a Enero 2017
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	1,061,520,000	12,282,464	337,369,846
Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	207,685,182	2,372,484	97,863,428
Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	79,249,190	0	62,453,979
Aeropuerto Internacional de Chinchoero - Cusco	599,292,017	0	0
<b>Total</b>	<b>1,947,746,389</b>	<b>14,654,948</b>	<b>497,687,254</b>

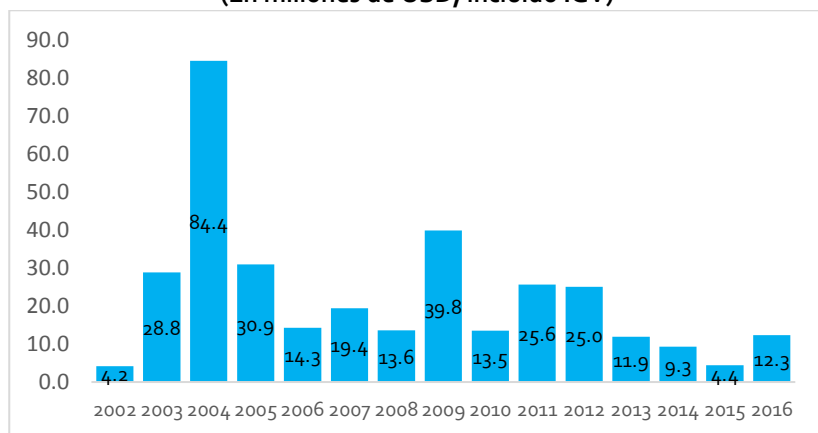
Al respecto, en el año 2016 se invirtió en las concesiones de aeropuertos el monto de US\$ 14,6 millones de dólares americanos, correspondiendo las inversiones a la concesión del Primer Grupo de Aeropuerto de Provincias con US\$ 2,4 millones y del Aeropuertos Internacional Jorge Chávez con US\$ 12,3 millones.



## 6.1 Lima Airport Partners S.R.L.

Durante el periodo inicial (2001 – 2009), el monto invertido en mejoras obligatorias en el AIJCH debía alcanzar los USD 222 millones. De dicho monto, un total de USD 110 millones debían invertirse durante los primeros cuatro (4) años de la concesión (2001 – 2005). Al respecto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, durante el periodo inicial (2001 – 2009), las inversiones ejecutadas por LAP ascendieron a USD 235,4 millones, de los cuales un total de USD 148,3 millones fueron invertidos durante los primeros cuatro (4) años. Así, LAP ha cumplido las metas de inversión previstas durante el periodo inicial de la concesión.

**Gráfico N° 21**  
**Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2002 – 2016**  
**(En millones de USD, incluido IGV)**



En relación a las inversiones ejecutadas por LAP durante el periodo remanente, se aprecia que las mismas alcanzaron un nivel de USD 102 millones entre 2010 y 2016. Dichas inversiones han estado orientadas principalmente a la ampliación de la plataforma Norte y Sur, remodelación y ampliación de diversas áreas, mantenimiento y adquisición de equipos y vehículos de

transporte, re-capeo asfáltico de la pista de aterrizaje y calles de rodaje, construcción del cerco perimétrico en las áreas de terrenos entregados, entre otros.

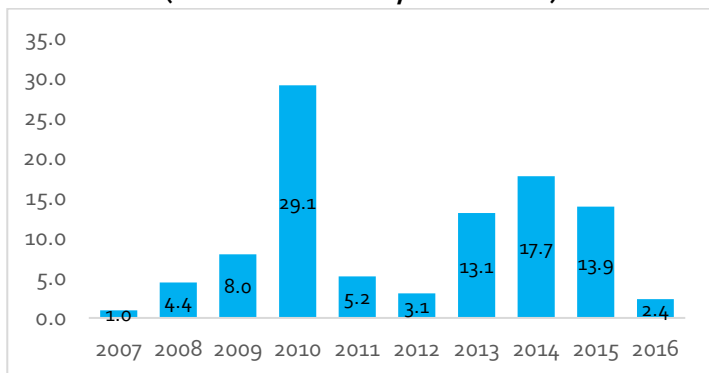
Así, entre 2002 y 2016, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, que ha sido reconocida por OSITRAN, ascendió a USD 337 millones, lo cual representa un avance de 31,7% en el compromiso total de inversión de LAP (USD 1 061,5 millones). En dicho periodo, se han logrado los siguientes avances en relación a los compromisos de inversión establecidos en el Contrato de Concesión:

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

## 6.2 Aeropuertos del Perú S.A.

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

**Gráfico N° 22**  
**Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2007 – 2016**  
 (En millones de USD, incluido IGV)



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

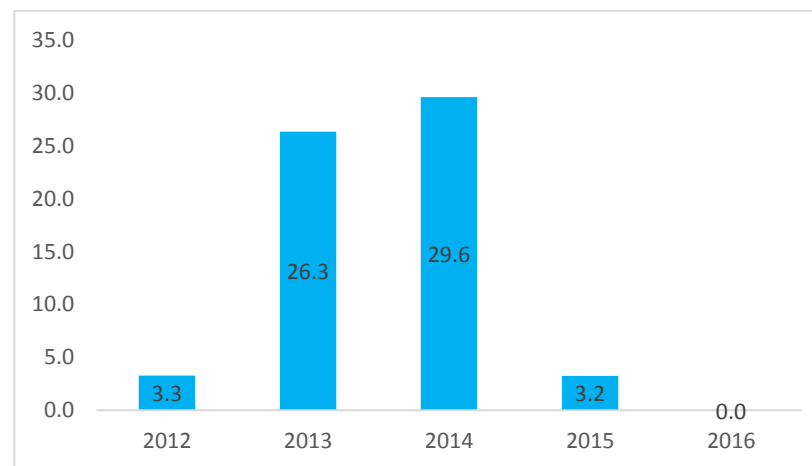
Cabe mencionar que, de acuerdo a los compromisos asumidos en el Contrato de Concesión, en el año 2009, el Concesionario culminó las obras del Periodo Inicial (2006- 2009). Estas obras consistían básicamente en remodelaciones de las terminales de pasajeros, adquisición de equipamiento, y obras para la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

En el caso de las inversiones que debe ejecutar el concesionario en el periodo remanente (2009 – 2031), conforme a los planes y programas aprobados, debe señalarse que las mismas no han podido ser ejecutadas en su totalidad debido a la falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, así como por demoras en la revisión y aprobación de los estudios de pre inversión en el marco del SNIP y de los Estudios Definitivos de ingeniería (EDI),

### 6.3 Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

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

**Gráfico N° 23**  
**Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2012 – 2016**  
 (En millones de USD, incluido IGV)



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

**Cuadro N° 18**  
**Inversión comprometida y reconocida por aeropuerto al 2016**  
 (En millones de USD, incluido IGV)

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

## VII. DETERMINACIÓN DEL COFINANCIAMIENTO

### 7.1. Aeropuertos del Perú S.A.

El análisis del reconocimiento del Cofinanciamiento referido al Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) correspondiente al año 2016, se realizó conforme a lo establecido por el Contrato de Concesión y sus anexos, en particular el Anexo 17.

Asimismo, se establece que los pagos trimestrales que realice el CONCEDENTE al CONCECIONARIO serán por los siguientes conceptos:

- Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)
- Pago por avance de obras (PAO): CRPAOs, PMP, PAO "Periodo Inicial".

**Cuadro N° 19**  
**ADP – Cofinanciamiento 2016 (Incluido el IGV)**

COMPONENTE	TOTALES - 1T	TOTALES - 2T	TOTALES - 3T	TOTALES - 4T	AÑO 2016
COF TOTAL	962,304	1,147,015	807,306	850,733	\$3,767,358
CRPAOs	1,707,887	2,081,855	2,081,855	2,081,855	\$7,953,452
PAO "Periodo Inicial"	S/ 4,327,023.34	S/ 4,327,023.34	S/ 4,327,023.34	S/ 4,327,023.34	S/ 17,308,093.36
PAO "Programa de Mantenimiento Periódico 1y 2"	2,670,191	3,228,870	2,889,160	2,932,588	S/ 11,720,810.00

Al respecto, el OSITRAN durante el año 2016, determino el cofinanciamiento referido al pago por mantenimiento y operación (PAMO) al concesionario Aeropuertos del Perú S.A. por un total de US\$ 3,8 millones de dólares americanos.

## 7.2. Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

El análisis del reconocimiento del Cofinanciamiento referido al Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) correspondiente al año 2016, se realizó conforme a lo establecido por el Contrato y sus anexos, en particular el Anexo 16 (Apéndice 2) y de la Adenda N°2 del Contrato de Concesión. Asimismo, se establece que los pagos trimestrales que realice el CONCEDENTE al CONCESIONARIO serán por los siguientes conceptos:

- Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)
- Pago por Obras Obligatorias (PPO)
- Pago por Obras (PAO)
- Mantenimiento Correctivo (MC)

Cuadro N° 20  
AAP – Cofinanciamiento 2016 (Incluido el IGV)

COMPONENTE	TOTALES - 1T	TOTALES - 2T	TOTALES - 3T	TOTALES - 4T	AÑO 2016
SALDO (50% del Excedente)	663,818	718,900	837,416	795,146	\$3,016,280
MC	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
PPO	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
PAO	89,939	89,939	89,939	89,939	\$359,758

Cada componente del Cofinanciamiento fue facturado (por el Concesionario) y cancelado (Concedente) de manera independiente.

Al respecto, el concesionario Aeropuertos Andinos del Perú S.A durante el año 2016, pago a favor del Concedente la suma de US\$ 3,01 millones de dólares por concepto del excedente obtenido de la aplicación de la fórmula del Cofinanciamiento Operacional.

## VIII. NIVELES DE SERVICIO EN AEROPUERTOS

Durante este año 2016, se efectuó la contratación de una empresa de prestigio internacional para la medición conjunta de los niveles de servicio en las tres concesiones aeroportuarias (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez - AIJCH, Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos), lo cual permite que OSITRAN se beneficie de las economías de escala y realice un seguimiento constante del cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos y niveles de servicio IATA (International Air Transport Association) en check in, control de pasaportes, control de seguridad, salas de embarques, salas de recojo de equipajes y hall de llegadas; así como tomar las medidas necesarias a fin que la calidad del servicio brindado no se vea degradado en perjuicio de los usuarios.

### 8.1 Lima Airport Partners S.R.L.

Como parte de las actividades de supervisión<sup>5</sup> de OSITRAN, en el año 2015, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización contrató a una empresa especializada, para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos del Anexo 14 del Contrato de Concesión y niveles de servicio IATA B en el AIJCH, los procesos evaluados fueron:

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

### Cuadro N° 21

#### RTM: Resultados de las mediciones realizadas en 2015

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

### 8.2 Aeropuertos del Perú S.A.

Tal como lo establece el Contrato de Concesión, los niveles de servicio en los aeropuertos se verificarán en función a lo señalado en la novena edición del ADRM. Para mayor precisión el Anexo 8 del Contrato de Concesión establece los parámetros de área por pasajeros, tiempo y velocidad para los niveles de servicio C y D.

Es así que, como parte de las actividades de supervisión de OSITRAN, en el año 2015, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización contrató a una empresa especializada, para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

### Cuadro N° 22

#### Nivel de Servicio IATA "D" en los aeropuertos de Cajamarca y Tumbes: Resultados de las mediciones realizadas en 2015

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

### Cuadro N° 23

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

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

### 8.3 Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Respecto, al Anexo 5 del Contrato de Concesión clasifica a las operaciones que se llevan a cabo en el Aeropuerto como Operaciones Principales y Operaciones Secundarias, las cuales se encuentran a cargo del Concesionario, asimismo, específica que estas deben de llevarse a cabo en cumplimiento a los RTM establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión, durante toda la vigencia

de la misma, es decir, establece los parámetros de calidad para los servicios brindados por el Concesionario en la terminal de pasajeros.

Es así que, como parte de las actividades de supervisión de OSITRAN, en el año 2015, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización contrató a una empresa especializada, para realizar mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.

### Cuadro N° 24

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

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

Cuadro N° 25

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

Indicador	Nivel C	Arequipa		Juliaca		Tacna	
		Medición 2015	Cumplimiento	Medición 2015	Cumplimiento	Medición 2015	Cumplimiento
<b>Área / Servicio</b>							
Área de Check In	Área por pasajero hall principal	2,3 m2	0,7 m <sup>2</sup> X	2,11 m2 X		No tiene	-
	Área por pasajero facturación	1,3-1,8 m2	1,3 m2 ✓	1,74 m2 ✓		1,40 m2	✓
	Tiempo máximo de espera	10-20 min	00:07:16 ✓	00:15:47 X		00:18:12	✓
Seguridad	Área mín. por pasajero	1,0-1,2 m2	0,66 m2 X	1,11 m2 ✓		1,34 m2	✓
	Máx. tiempo de espera	5-10 min	00:00:31 ✓	00:01:42 ✓		00:00:57	✓
Sala de embarque	Área mín./pasajero sentado	1,5 - 1,7 m2	1,20 m2 X	1 m <sup>2</sup> X		1,02 m2	X
	Área mín./pasajero de pie	1,0 - 1,2 m2	3,88 m2 ✓	3,92 m2 ✓		2,36 m2	✓
	% de pasajeros sentados	50-70%	78,45% ✓	60,61% ✓		65,12%	✓
Sala recojo de equipaje	Área mín.por pasajero*	1,5 - 1,7 m2	2,06 m2 ✓	2,73 m2 ✓		1,37 m2	X
	Tiempo máximo de espera	0-15 min	00:03:52 ✓	00:02:18 ✓		00:07:19	✓
Hall de llegadas	Área mín.por pasajero	1,2 - 1,7 m2	3,93 m <sup>2</sup> ✓	2,47 m2 ✓		2,07 m2	✓
	% de pasajeros sentados	15-20%	14,75% X	27,69% ✓		0%	X
<b>Subsistema</b>							
Check In	Unidades de proceso	9	18 ✓	15 ✓		11 ✓	✓
	Área	127 m2	252,1 m2 ✓	224,2 m2 ✓		134,3 m2	✓
Control de seguridad (Rayos X)	Número de carriles	4	2 X	1 X		1 ✓	✓
	Área	132 m2	64,2 m2 X	70,9 m2 ✓		64,4 m2	✓
Sala de embarque	Área	1.141 m2	769,2 m2 X	598,6 m2 ✓		301,3 m2	X
	Ancho de sala	31 m	24 m X	22 m ✓		18 m	X
Recojo de equipaje	Unidades de proceso	1	2 ✓	2 ✓		1 ✓	✓
	Área	203 m2	816 m2 ✓	593,2 m2 ✓		275,8 m2	✓
	Longitud de fajas	14,5 m	14,7 m ✓	10,8 m X		6,8 m	X
Hall de llegadas	Área	331 m2	480 m2 ✓	160,6 m2 X		126 m2	X

## IX. APORTACIONES POR REGULACIÓN

De acuerdo al Reglamento de Aporte por Regulación aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 064-2015-CD-OSITRAN de fecha 17 de noviembre de 2015, las Entidades Prestadoras están obligadas a efectuar mensualmente el pago del Aporte por Regulación a que se refiere el artículo 10 de la Ley N° 27332 aplicando el porcentaje fijado anualmente sobre la totalidad de sus ingresos facturados, deducido el IGV y el IPM.

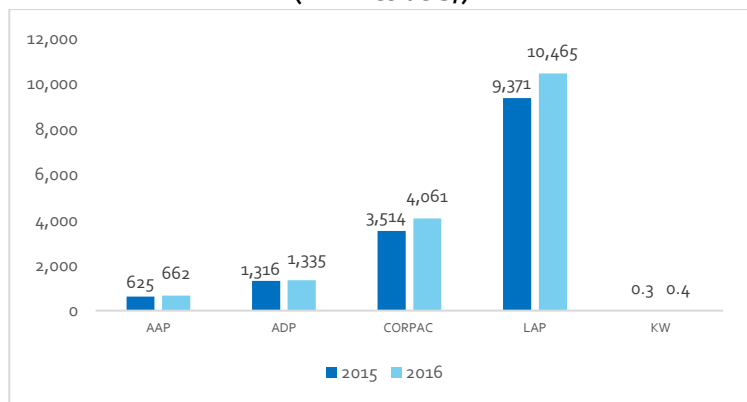
Durante el 2016, el pago por aporte por regulación de las entidades prestadoras registro un incremento de 11.4% en relación al 2015, al pasar de 14,8 millones a 16,5 millones.

Cuadro N° 26  
Aporte por Regulación año 2016 S/.

Entidad Prestadora	2015	2016	Var % (16/15)
Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	625,352.08	661,674.00	5.8%
Aeropuertos del Perú S.A.	1,315,580.54	1,334,676.00	1.5%
Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial Sociedad Anónima - CORPAC S.A.	3,514,287.00	4,060,736.00	15.5%
Lima Airport Partners S.R.L.	9,370,782.00	10,464,823.00	11.7%
Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.	335.17	370	10.4%
<b>SUBTOTAL</b>	<b>14,826,336.79</b>	<b>16,522,279.00</b>	<b>11.4%</b>

Al respecto, debemos señalar que la empresa concesionaria Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A. no inicia la ejecución de obras ni se encuentra en operaciones, por el cual no presenta ingresos regulados y no regulados, los únicos ingresos que presenta son por ingresos financieros.

**Gráfico N° 24**  
**Aporte por Regulación año 2016**  
**(En miles de S/)**



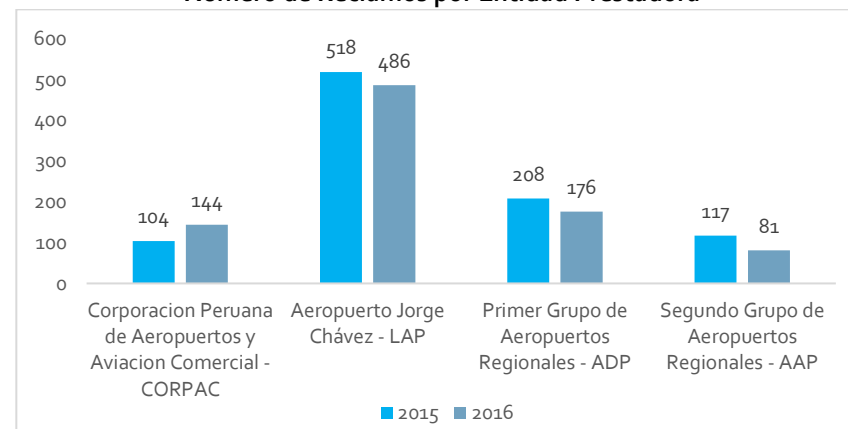
Asimismo, se observa que la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. ha realizado el pago por aporte por regulación, el cual representa el 63.34% del total de aporte por regulación.

## X. GESTIÓN DE USUARIO

### 8.1 Atención de Reclamos

Durante el año 2016 se registraron un total de 887 reclamos en primera instancia, en materia aeroportuaria de infraestructura de transporte de uso público supervisadas por OSITRAN. De ese universo, el 54.8% (486 reclamos) fueron presentados en la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. y el 19.8% (176 reclamos) fueron presentados en la empresa concesionaria Aeropuertos del Perú S.A. La Entidad Prestadora con el menor número de reclamos que tuvo fue Aeropuertos Andinos del Perú S.A. equivalente al 9.1% del total de reclamos registrados.

**Gráfico N° 25**  
**Número de Reclamos por Entidad Prestadora**



Asimismo, en el Cuadro N° 27 se observa que el Aeropuerto de Arequipa registra el mayor número de reclamos; en la cual registra 55 reclamos. El segundo Aeropuerto con mayor número de reclamos fue el Aeropuerto de Iquitos con 42 reclamos.



**Cuadro N° 27**  
**Número de reclamos por Aeropuertos**

INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Dic	Total 2016
Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial	7	4	45	12	12	7	15	6	1	8	17	10	144
Aeropuerto Jorge Chávez - LAP	37	42	37	36	46	31	25	47	54	43	49	39	486
Primer Grupo de Aeropuertos Regionales - ADP	19	15	17	10	7	14	19	20	16	12	13	14	176
Aeropuerto Anta-Huaraz	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
Aeropuerto Cajamarca	0	2	0	0	1	1	0	2	2	0	0	1	9
Aeropuerto Chachapoyas	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
Aeropuerto Chiclayo	0	1	4	1	0	4	4	2	8	1	2	1	28
Aeropuerto Iquitos	3	3	2	2	2	2	5	7	2	4	5	5	42
Aeropuerto Piura	4	0	2	2	1	3	1	4	0	6	1	3	27
Aeropuerto Pisco	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Aeropuerto Pucallpa	2	3	3	0	2	2	4	0	2	1	1	2	22
Aeropuerto Talara	1	1	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	6
Aeropuerto Tarapoto	5	2	0	3	0	1	2	3	2	0	3	0	21
Aeropuerto Trujillo	1	3	2	0	1	0	1	0	0	0	1	1	10
Aeropuerto Tumbes	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4
Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales - AAP	7	6	6	6	8	12	3	4	9	6	7	7	81
Aeropuerto Arequipa	5	4	4	6	4	5	3	3	7	3	7	4	55
Aeropuerto Ayacucho	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Aeropuerto Juliaca	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	4
Aeropuerto Puerto Maldonado	2	0	1	0	1	1	0	1	2	1	0	1	10
Aeropuerto Tacna	0	1	1	0	3	3	0	0	0	2	0	0	10
Aeropuerto Andahuaylas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>63</b>	<b>63</b>	<b>60</b>	<b>52</b>	<b>61</b>	<b>57</b>	<b>47</b>	<b>71</b>	<b>79</b>	<b>61</b>	<b>69</b>	<b>60</b>	<b>887</b>

Al respecto, de la información remitida por el concesionario, los casos más frecuentes en materia de reclamos en los aeropuertos son:

- Por daño/perdida de bienes: al momento de ingresar a la faja de seguridad, se olvidó su celular posiblemente en el counter o al momento de pasar la faja. a los 5 minutos retorno para la devolución del celular, le dijeron que no lo habían visto.
- Playa de estacionamiento: tiempo de tolerancia debe ser mayor, además se presentó fallas en el sistema, el cual no indica la hora exacta del tiempo de permanencia en el aeropuerto.

- Aerolíneas-itinerario/vuelos: vuelo demoró más de 6 horas, estando con un niño de 7 meses.
- Seguridad aeroportuaria y operaciones: reclamos vinculados con la seguridad que se brinda en el aeropuerto.

## XI. FUNCIÓN FISCALIZADORA Y SANCIONADORA

### 12.1 Procedimientos Administrativos Sancionadores -PAS

Durante el año 2016 se realizaron veintidós (22) investigaciones relacionadas con el inicio de Procedimientos Administrativos Sancionadores a las diversas entidades prestadoras de aeropuertos, lo que represento un crecimiento de 69.2% respecto al periodo anterior.

**Cuadro N° 28**  
**Procedimientos Administrativos Sancionadores 2016**

Aeropuertos	Informes de Hallazgo GSF	Con Sanción (multa)	6
		Trámite	4
		Archivo	5
		Devueltos	2
		Compromiso de Cese	0
		Por corresponder penalidad	3
		En Apelación	2
Total de PAS generados en Aeropuertos			22

En el cuadro puede apreciarse que se encuentra en trámite cuatro (6) procedimientos administrativos sancionadores, en los que se analizara si corresponde la calificación de una infracción y, de ser el caso, la imposición de una sanción.

Por otro lado, se procedió al archivo de cinco (5) investigaciones, pues luego de la respectiva evaluación se estableció que no ameritaban el inicio de un procedimiento administrativo sancionados. Asimismo, se efectuó la devolución de dos (2) informes a la jefatura de contratos aeroportuarios para la adopción de las acciones pertinentes.

En relación con el pago de las multas impuestas, cabe señalar que dos (2) multas impuestas, se encuentran en apelación.

### 12.2 Penalidades

En relación con las penalidades impuestas durante el año 2016, el siguiente cuadro presenta el detalle del incumplimiento, el monto impuesto y el estado de pago:

**Cuadro N° 29**  
**Penalidades 2016**

Entidad Prestadora	Incumplimiento	Penalidad Impuesta	Estado de la Penalidad
Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Por incumplimiento con lo establecido en los numerales 8.2.3.1 y 8.2.2.3 de la cláusula octava y el literal d) del Anexo 25 del Contrato de Concesión.	5 UIT	Trato Directo
	Por incumplimiento del numeral 3.2 del Anexo 23 y en el numeral 7.1.4 de la cláusula séptima concordante con el numeral 1.3 del apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, así como lo establecido en el literal f) del punto 1.03 del numeral 1; el literal b) del acápite II del numeral 2; y el literal b) del acápite VII del numeral 2 del EDI de la Obra Obligatoria "Rehabilitación de los Pavimentos del Aeropuerto de Ayacucho"	92.67 UIT	Trato Directo
	Por incumplimiento de la obligación establecida en el segmento denominado Convocatoria del acápite c) Licitación Publica Internacional, del numeral G.2 del Literal G, Mecanismos de Contratación para la Ejecución de Obras del citado Anexo 25 del Contrato de Concesión.	US\$ 132,319.21	Arbitraje
	Por incumplimiento de lo establecido en las clausulas 12.1.5.1 y 12.1.1.1 del Contrato de Concesión en las cinco sedes aeroportuarias concesionadas.	US\$ 250,000.00 por cada sede	Trato Directo
Aeropuertos del Perú S.A.	Por Incumplimiento del Anexo 27 - Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras	---	En trámite



© **OSITRAN**

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.

Jefatura de Contratos Aeroportuarios.

Calle Los Negocios 182 Piso 4, Surquillo, Lima – Perú.

**Documento de Gestión Anual 2016**

Colaboradores:

Danilo Campos Flores.

Cristian Ortiz Varias.