



Boletín 
Estadístico
Gerencia de Regulación
y Estudios Económicos

Diciembre 2022



Calle Los Negocios 182, piso 2. Surquillo, Lima.
Central Telefónica: 500-9330
Línea gratuita: 0800 11004

Boletín Estadístico de Regulación

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Diciembre 2022

CONTENIDO



Aeropuertos

- Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
- Aeropuertos regionales
- Aeropuertos a cargo de CORPAC



Carreteras

- Concesiones viales de penetración del norte
- Concesiones viales de la costa norte
- Concesiones viales del centro
- Concesiones viales de la iniciativa IIRSA sur
- Concesiones viales del sur



Vías Férreas

- Concesiones ferroviarias regionales
- Sistema Eléctrico de Transporte Masivo-Línea 1 del Metro de Lima



Puertos

- Terminales portuarios del Callao
- Terminales portuarios regionales
- Terminales portuarios administrados por ENAPU

ÍNDICE

ÍNDICE DE SIGLAS, ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

NORVIAL

Norvial S. A.

COVIPERÚ

Concesionaria Vial del Perú S. A.

IIRSA NORTE

Concesionaria IIRSA Norte S. A.

IIRSA SUR-T2

IIRSA Sur Tramo 2: Urcos-Inambari

IIRSA SUR-T3

IIRSA Sur Tramo 3: Inambari-Iñapari

IIRSA SUR-T4

IIRSA Sur Tramo 4: Inambari-Azángaro

CANCHAQUE

Concesionaria Canchaque S. A.

IIRSA SUR-T1

IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona-Urcos

SURVIAL

SURVIAL S. A.

IIRSA CENTRO-T2

IIRSA Centro Tramo 2: Puente Ricardo Palma-La Oroya-Huancayo y La Oroya-Dv. Cerro de Pasco

AUNOR

Sociedad Concesionaria Autopista del Norte S. A. C.

COVISUR

Concesionaria Vial del Sur S. A.

INTERSUR

Intersur Concesiones S. A.

CHANCAY ACOS

Consorcio Concesión Chancay-Acos S. A.

OBRAINSA

ObraInsa Concesión Valle del Zaña S. A.

COVISOL

Concesionaria Vial del Sol S. A.

DEVIANDES

Sociedad Desarrollo Vial de los Andes S. A. C.

COVINCA

Concesionaria Peruana de Vías S. A.

TPE

Terminales Portuarios Euroandinos Paita S. A.

TCSA

Transportadora Callao S. R. L.

DP World

DP World Callao S. R. L.

APM Terminals

APM Terminals Callao S. A.

TPP

Terminal Portuario Paracas S. A.

STI

Salaverry Terminal Internacional S. A.

COPAM

Concesionaria Puerto Amazonas S. A.

TISUR

Terminal Internacional del Sur S. A.

LAP

Lima Airport Partners S. R. L.

AdP

Aeropuertos del Perú S. A.

AAP

Aeropuertos Andinos del Perú S. A.

AIJC

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

FTA

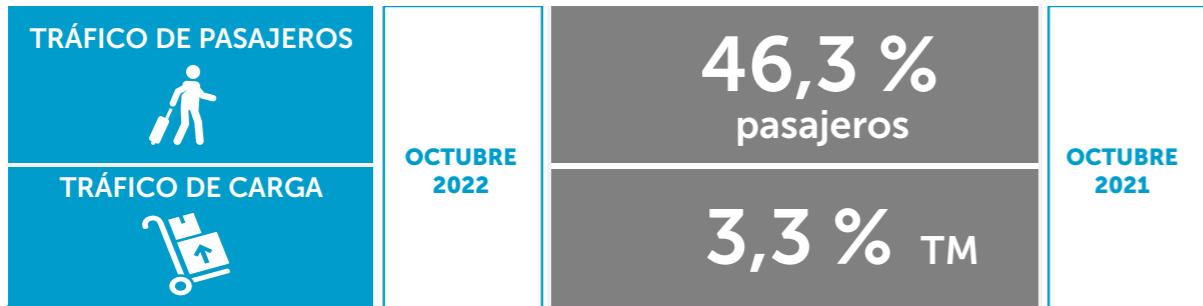
Ferrocarril Transandino S. A.

FVCA

Ferrovías Central Andina S. A.



Aeropuertos



En octubre del 2022, el tráfico de pasajeros alcanzó los 3,1 millones, lo que representó un incremento del **46,3 %** en comparación con el mismo mes del 2021. Del total de viajeros, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC), administrado por Lima Airport Partners (LAP), concentró el **58,4 %**, seguido de los aeropuertos concesionados por Aeropuertos del Perú (AdP) con el **19,1 %**. Con respecto a los niveles de tráfico de pasajeros de octubre de 2019, previos a la pandemia, aún se observa una diferencia de **-5,6 %**.

En cuanto al tráfico de carga superó las 22 208 toneladas (TM), incrementándose en **3,3 %** con relación a octubre del 2021, siendo LAP el responsable de movilizar la mayor proporción (**89,4 %**). No obstante, aún se registra una diferencia de **-17,8 %** respecto del mismo mes del 2019, lo cual evidencia que no se han logrado alcanzar los niveles anteriores a la pandemia del COVID-19.

Asimismo, se realizaron alrededor de 37 758 movimientos de aterrizaje y despegue. De este total, el **37,7 %** tuvo lugar en el AIJC, el **36,5 %** en los aeropuertos concesionados por AdP, el **18,8 %** en los administrados por CORPAC y el **7,1 %** en los aeropuertos bajo administración de AAP.

INDICADORES AEROPORTUARIOS

	Cuadro 1 NIVEL Y VARIACIÓN DE TRÁFICO E INGRESOS AEROPORTUARIOS							
	OCTUBRE		Var. (%)		ENERO-OCTUBRE		Var. (%)	
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
PASAJEROS	3 117 638	2 130 925	46,3	-5,6	25 750 497	14 576 688	76,7	-19,4
LAP	1 820 169	1 217 190	49,5	-9,5	15 187 955	8 179 295	85,7	-22,7
AdP	596 323	430 526	38,5	5,7	4 887 146	3 300 994	48,1	-8,7
AAP	331 183	224 256	47,7	7,3	2 683 325	1 523 094	76,2	-9,1
CORPAC	369 963	258 953	42,9	-12	2 992 071	1 573 305	90,2	-25,1
CARGA (TM)	22 208	21 490	3,3	-17,8	199 263	197 183	1,1	-17,8
LAP	19 856	19 464	2	-19,1	179 143	178 909	0,1	-18,9
AdP	1816	1535	18,4	2,1	15 205	14 303	6,3	3
AAP	332	319	4,2	-25,5	3190	2497	27,8	-24,3
CORPAC	204	173	18,3	-18,6	1725	1473	17,1	-34,2
OPERACIONES	37 758	29 746	26,9	-12,1	326 885	236 192	38,4	-21,1
LAP	14 229	10 228	39,1	-12,8	121 223	79 919	51,7	-26,3
AdP	13 766	12 046	14,3	-10,2	124 850	105 496	18,3	-11,4
AAP	2668	1878	42,1	6,1	21 019	14 866	41,4	-17,4
CORPAC	7095	5594	26,8	-19,3	59 793	35 911	66,5	-28,3
INGRESOS (Miles USD)	31 382	21 714	44,5	-17,7	270 403	161 172	67,8	-24,1
LAP	27 464	18 908	45,3	-19,5	236 786	140 252	68,8	-25,6
AdP	2292	1739	31,8	-6,2	19 883	13 315	49,3	-15,2
AAP	1626	1067	52,4	4,7	13 735	7606	80,6	-5,4

Nota: Información preliminar
Fuente: Las entidades prestadoras
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ostrán

En el periodo enero-octubre del 2022, el tráfico acumulado de pasajeros presentó un incremento de **76,7 %** con relación al mismo periodo del año anterior, lo que se explica, principalmente, por el significativo crecimiento observado en LAP de 7 millones (**85,7 %**), en AdP de 1,6 millones (**48,1 %**), en CORPAC de 1,4 millones (**90,2 %**) y en AAP de 1,2 millones (**76,2 %**).

Respecto al tráfico acumulado de carga, este se incrementó en **1,1 %** (2080 TM) en comparación a enero-octubre del 2021, debido al crecimiento observado en AdP (902 TM), AAP (693 TM), CORPAC (252 TM) y LAP (233 TM). Sin embargo, con respecto al 2019, el tráfico de carga en las infraestructuras aeroportuarias disminuyó en **17,8 %**.

Por otra parte, entre enero y octubre del 2022 se observó un aumento en las operaciones de **38,4 %** (90 693), explicado por el crecimiento de LAP (41 304), CORPAC (23 882), AdP (19 354) y AAP (6153) en relación al mismo periodo del 2021.

INGRESOS DE ENTIDADES PRESTADORAS

Los ingresos recaudados en octubre del 2022 ascendieron a USD 31,4 millones (**44,5 %**). Este resultado obedeció al crecimiento en los ingresos de USD 8,6 millones (**45,3 %**) en LAP, de USD 559 264 (**52,4 %**) en AAP y de USD 553 283 (**31,8 %**) en AdP, frente al mismo mes del 2021, año en que los montos fueron reducidos como consecuencia de las medidas vigentes para mitigar la propagación del COVID-19 en el territorio nacional. Sin embargo, con respecto a octubre del 2019, se observó menores valores en USD 6,7 millones (**-19,5 %**) y USD 150 486 (**-6,2 %**) para LAP y AdP, respectivamente, lo cual evidencia que no se han recuperado los niveles de ingresos prepandemia en dichas entidades prestadoras.



Asimismo, los ingresos acumulados durante el periodo enero-octubre del 2022 se incrementaron en **67,8 %**, explicados por el aumento en LAP en USD 96,5 millones (**68,8 %**), en AdP de USD 6,6 millones (**49,3 %**) y AAP en USD 6,1 millones (**80,6 %**), en comparación con el mismo periodo del 2021.



AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ (LAP)

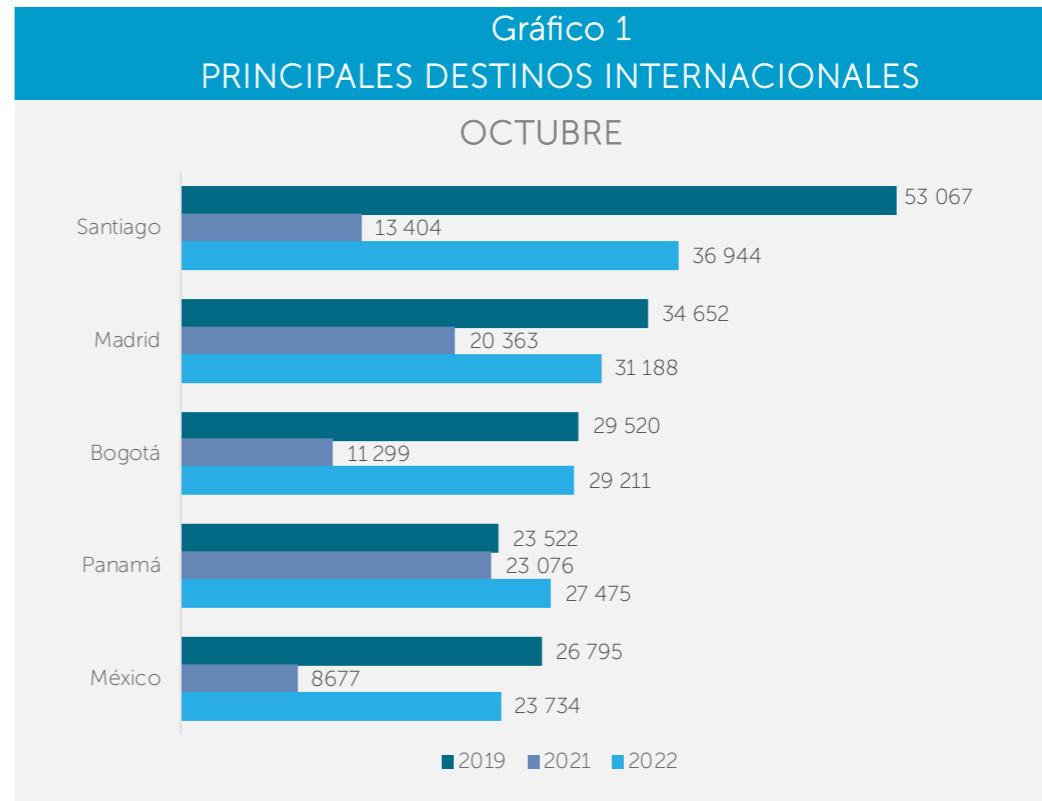
TRÁFICO DE PASAJEROS

En octubre del 2022, el tráfico total de pasajeros se incrementó en **49,5 %** respecto al mismo mes del 2021, en el cual el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales creció **35,4 %** y **79,6 %**, respectivamente. Asimismo, el número de pasajeros correspondiente a tránsito y transferencia creció en **126,6 %**. En comparación con los registros previos a la pandemia, el tráfico total de pasajeros en octubre de 2022 es **9,5 %** menor que el nivel registrado en octubre de 2019. Por otro lado, en el periodo enero-octubre del 2022, se observó un aumento de **85,7 %** en el tráfico de pasajeros frente al mismo periodo del año anterior, debido al incremento en el tráfico nacional (**61,5 %**) e internacional (**145,2 %**).



2019	2 010 738 pasajeros
2021	1 217 190 pasajeros
2022	1 820 169 pasajeros

Durante octubre del 2022, el tráfico de pasajeros internacionales embarcados ascendió a 315 995, de los cuales el **11,7 %** tuvo como destino Santiago de Chile, el **9,9 %** Madrid, el **9,2 %** Bogotá, el **8,7 %** Panamá y el **7,5 %** México. De otro lado, en una comparativa con octubre del 2019, los destinos que registraron una mayor caída porcentual en el tráfico de pasajeros fueron Santiago de Chile, Buenos Aires y México, con **-30,4 %**, **-19,1 %** y **-11,4 %**, respectivamente.



Nota: Información preliminar

Fuente: Lima Airport Partners (LAP)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Osistán

TRÁFICO DE CARGA

El tráfico de carga, en octubre del 2022 se incrementó en **2 %** con relación a octubre del año anterior, influenciado por el aumento en la carga nacional en **24,6 %**. Por otro lado, en comparación con el mismo mes del 2019, se registra una disminución de **19,1 %**.

En el periodo enero-octubre del 2022, el tráfico acumulado de carga se incrementó en **0,1 %** frente al mismo periodo del 2021, debido al aumento de carga nacional en **13,7 %**. No obstante, respecto del mismo periodo del 2019, aún se registra una diferencia del **-18,9 %** en el tráfico de carga total.



24,6 %
Tráfico de carga internacional

MOVIMIENTO DE AERONAVES

En octubre del 2022, el movimiento de aeronaves se incrementó en **39,1 %** con relación a las operaciones del mismo mes del año anterior, debido al crecimiento de las operaciones internacionales (**66,7 %**) y nacionales (**28,2 %**). Sin embargo, respecto a octubre del 2019, se mantiene un menor nivel de operaciones (**-12,8 %**). Asimismo, el número de operaciones para el periodo enero-octubre del 2022 presentó un incremento de **51,7 %** en comparación con el mismo periodo del 2021, a causa del aumento de operaciones nacionales e internacionales en **38,2 %** y **85,8 %**, respectivamente.



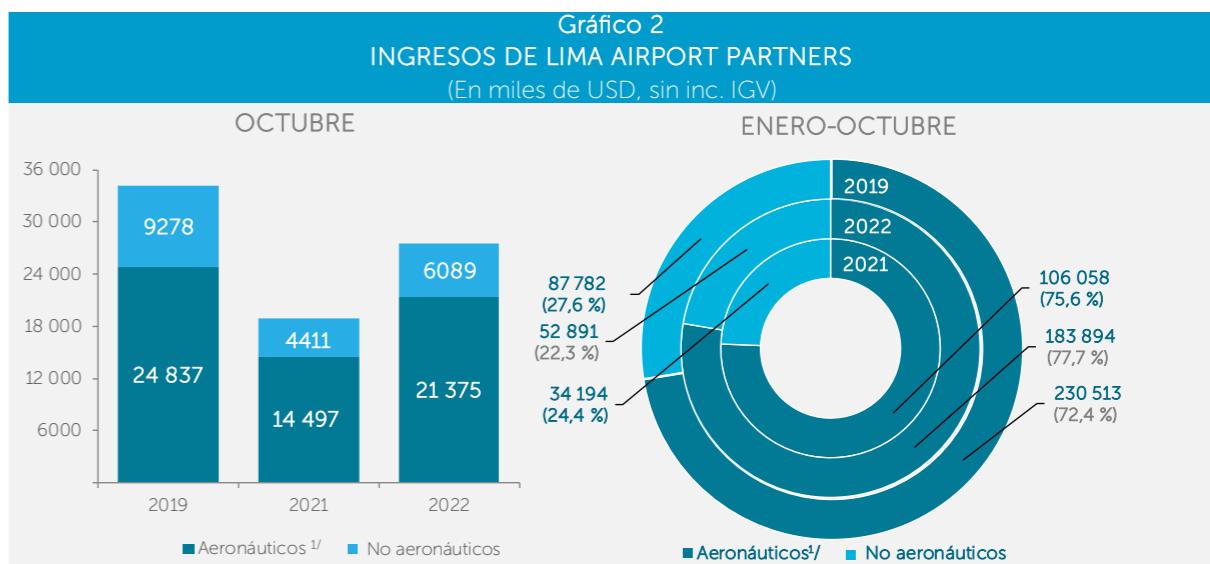
TRÁFICO	Cuadro 2 NIVEL Y VARIACIÓN DE TRÁFICO EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ							
	OCTUBRE		Var. (%)		ENERO-OCTUBRE		Var. (%)	
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
PASAJEROS	1 820 169	1 217 190	49,5	- 9,5	15 187 955	8 179 295	85,7	-22,7
Nacional	1 151 979	850 557	35,4	1,7	9 570 970	5 926 032	61,5	-12,5
Internacional	620 491	345 580	79,6	-18,2	5 186 988	2 115 832	145,2	-27,8
Transferencia y tránsito	47 699	21 053	126,6	-60,3	429 997	137 431	212,9	-72,1
CARGA (TM)	19 856	19 464	2	-19,1	179 143	178 909	0,1	-18,9
Nacional	2 447	1 965	24,6	-10,3	20 570	18 089	13,7	-8,2
Internacional ^{1/}	17 409	17 499	-0,5	-20,2	158 573	160 821	-1,4	-20,1
OPERACIONES	14 229	10 228	39,1	-12,8	121 223	79 919	51,7	-26,3
Nacional	9 386	7 323	28,2	-1,9	79 209	57 312	38,2	-17,3
Internacional	4 843	2 905	66,7	-28,1	42 014	22 607	85,8	-38,9

1/ Incluye carga en tránsito
Nota: Información preliminar
Fuente: Lima Airport Partners (LAP)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

INGRESOS DE LA CONCESIÓN

En octubre de 2022, los ingresos de la concesión se incrementaron en **45,3 %**, respecto a lo recaudado en el mismo mes del año anterior. En particular, los ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos aumentaron en **47,4 %** y **38 %**, respectivamente, destacando los ingresos aeronáuticos que representaron el **77,8 %** de los ingresos totales del mes. No obstante, a pesar de los incrementos observados, la concesión todavía no recupera los niveles de ingresos recaudados en octubre de 2019, siendo inferior en **19,5 %** (USD -6,7 millones).

En tanto, en el periodo enero-octubre del 2022, los ingresos de la concesión se incrementaron un **68,8 %** respecto al mismo periodo del 2021.



1/ Los ingresos aeronáuticos corresponden a los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento de aeronaves, puentes de abordaje de pasajeros, uso de instalaciones de carga, comisión por venta de combustible a aeronaves y acceso a rampa. Los ingresos no aeronáuticos corresponden a los ingresos comerciales (rentas, montos de salvaguarda y porcentaje de ventas de los espacios arrendados), así como a los ingresos por playa de estacionamiento, catering, entre otros.
Nota: Información preliminar
Fuente: Lima Airport Partners (LAP)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

AEROPUERTOS REGIONALES DEL PERÚ

Las infraestructuras aeroportuarias concesionadas ubicadas en las distintas regiones del país se encuentran bajo la administración de dos operadores: Aeropuerto Andinos del Perú (AAP) y Aeropuertos del Perú (AdP). El Primer Grupo de Aeropuertos Regionales, entregados en concesión a AdP, opera 12 aeropuertos ubicados en las regiones del norte (Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo y Tumbes). El Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales, administrados por AAP, comprende cinco aeropuertos en las regiones del sur (Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna).

En octubre del 2022, del total de aeropuertos regionales concesionados, los aeropuertos del Primer Grupo concentraron el **64,3 %** del tráfico de pasajeros, **84,5 %** del tráfico de carga y el **83,8 %** del número de operaciones.

TRÁFICO	Cuadro 3 NIVEL Y VARIACIÓN DE TRÁFICO EN LOS AEROPUERTOS REGIONALES							
	OCTUBRE		Var. (%)		ENERO-OCTUBRE		Var. (%)	
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
PASAJEROS	927 506	654 782	41,7	6,3	7 570 471	4 824 088	56,9	-8,8
Primer Grupo de Aeropuertos	596 323	430 526	38,5	5,7	4 887 146	3 300 994	48,1	-8,7
Segundo Grupo de Aeropuertos	331 183	224 256	47,7	7,3	2 683 325	1 523 094	76,2	-9,1
CARGA (TM)	2 149	1 853	15,9	-3,4	18 395	16 800	9,5	-3,1
Primer Grupo de Aeropuertos	1 816	1 535	18,4	2,1	15 205	14 303	6,3	3
Segundo Grupo de Aeropuertos	332	319	4,2	-25,5	3190	2 497	27,8	-24,3
OPERACIONES	16 434	13 924	18	-7,9	145 869	120 362	21,2	-12,3
Primer Grupo de Aeropuertos	13 766	12 046	14,3	-10,2	124 850	105 496	18,3	-11,4
Segundo Grupo de Aeropuertos	2 668	1 878	42,1	6,1	21 019	14 866	41,4	-17,4

Nota: Información preliminar
Fuente: Los concesionarios
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

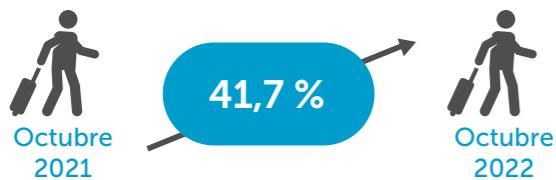


En octubre del 2022, el tráfico de pasajeros, tráfico de carga y el número de operaciones en los aeropuertos regionales registraron incrementos del **41,7 %**, **15,9 %** y **18 %**, respectivamente, con relación al mismo mes del 2021.

El mayor dinamismo en cuanto a tráfico de pasajeros se registró en el Primer Grupo de Aeropuertos, con un total de 596 323 viajeros. El tráfico de carga en el Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos aumentó en **18,4 %** y **4,2 %** respectivamente, ambos con relación a octubre del 2021. En el caso del número de operaciones, se registró un aumento de **14,3 %** para el Primer Grupo de Aeropuertos y de **42,1 %** para el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales. Con relación al mismo mes del 2019, persisten menores niveles en el movimiento de carga (**-3,4 %**) y en el número de operaciones (**-7,9 %**), lo que evidencia que aún no se ha logrado recuperar el nivel de actividad anterior a la pandemia.

Con respecto del periodo enero-octubre del 2022, el tráfico de pasajeros registró un incremento de **56,9 %** frente al mismo periodo del año anterior. En tanto, el tráfico de carga acumulado aumentó en **9,5 %**, basado, en la mayor carga movilizada en el Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos, que se incrementó en **6,3 %** y **27,8 %**, respectivamente. Así también, el número de operaciones creció en **21,2 %** con respecto de enero-octubre del 2021. Pese a ello, aún persisten caídas de en el tráfico de pasajeros (**-8,8 %**), el tráfico de carga (**-3,1 %**) y en el número de operaciones (**-12,3 %**) en comparación con el periodo enero-octubre del 2019.

TRÁFICO DE PASAJEROS



TRÁFICO DE CARGA



NÚMERO DE OPERACIONES



En octubre 2022, destacan los siguientes aeropuertos en términos de cantidad de pasajeros y carga:

- Por tráfico de pasajeros, en el Primer Grupo de Aeropuertos destacaron los aeropuertos de Piura (con una participación de **17,3 %**), Iquitos (**15,1 %**), Tarapoto (**15,1 %**), Trujillo (**13,2 %**) y Chiclayo (**9,7 %**). En el Segundo Grupo de Aeropuertos destacaron los aeropuertos de Arequipa (**53,6 %**), Juliaca (**15,5 %**) y Tacna (**11,5 %**).
- En el tráfico de carga, en el Primer Grupo de Aeropuertos durante octubre del 2022 destacó la participación de los aeropuertos de Iquitos (**66,8 %**) y Pucallpa (**13,3 %**). En el Segundo Grupo de Aeropuertos destacaron Arequipa (**51,2 %**) y Puerto Maldonado (**17,4 %**).

Durante octubre del 2022, se observó un incremento de **41,6 %**, **16 %** y **18,7 %** en el tráfico nacional de pasajeros, tráfico de carga nacional y en el número de operaciones nacionales, respectivamente. No obstante lo anterior, al comparar dichas cifras con octubre 2019, se tienen disminuciones en el tráfico de carga nacional (**-2,6 %**) y en el número de operaciones nacionales (**-7,7 %**), lo que indica una recuperación que aún no alcanza los niveles previos a la pandemia.

En lo referido al tráfico internacional, el número de pasajeros se incrementó en **44,4 %**, donde el Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales aumentaron en **33,9 %** y **87,2 %**, respectivamente, en comparación a octubre del 2021. Sin embargo, con relación a las operaciones internacionales se observó una disminución de **25,1 %**. Asimismo, con respecto al tráfico de carga internacional, este disminuyó en **43,6 %**, movilizándose en su totalidad por el Primer Grupo de Aeropuertos.

Cabe resaltar que, en el ámbito de aeropuertos regionales, en octubre del 2022 el Primer Grupo de Aeropuertos lideró en los indicadores de tráfico nacional de pasajeros, concentrando el **64,2 %**, así como también en los de carga y operaciones, con el **84,5 %** y **83,8 %**, respectivamente. En cuanto al tráfico internacional, esta concesión concentró el **74,4 %** de los pasajeros y el **84,9 %** de las operaciones.

En el periodo enero-octubre del 2022, se observó un incremento de **56 %** en el tráfico nacional de pasajeros, debido al aumento del tráfico de viajeros en **47,1 %** en el Primer Grupo de Aeropuertos y del **75,3 %** en el Segundo Grupo de Aeropuertos, en comparación con el mismo periodo del 2021.

Asimismo, el tráfico de carga y el número de operaciones nacionales aumentaron en **9,6 %** y **20,8 %**, respectivamente. No obstante, los aeropuertos regionales todavía presentan niveles inferiores en cuanto a tráfico de pasajeros (**-9,5 %**), tráfico de carga (**-2,8 %**) y en el número de operaciones (**-12,5 %**) en comparación con los niveles alcanzados entre enero y octubre del 2019.

Cuadro 4
TRÁFICO EN LOS AEROPUERTOS REGIONALES

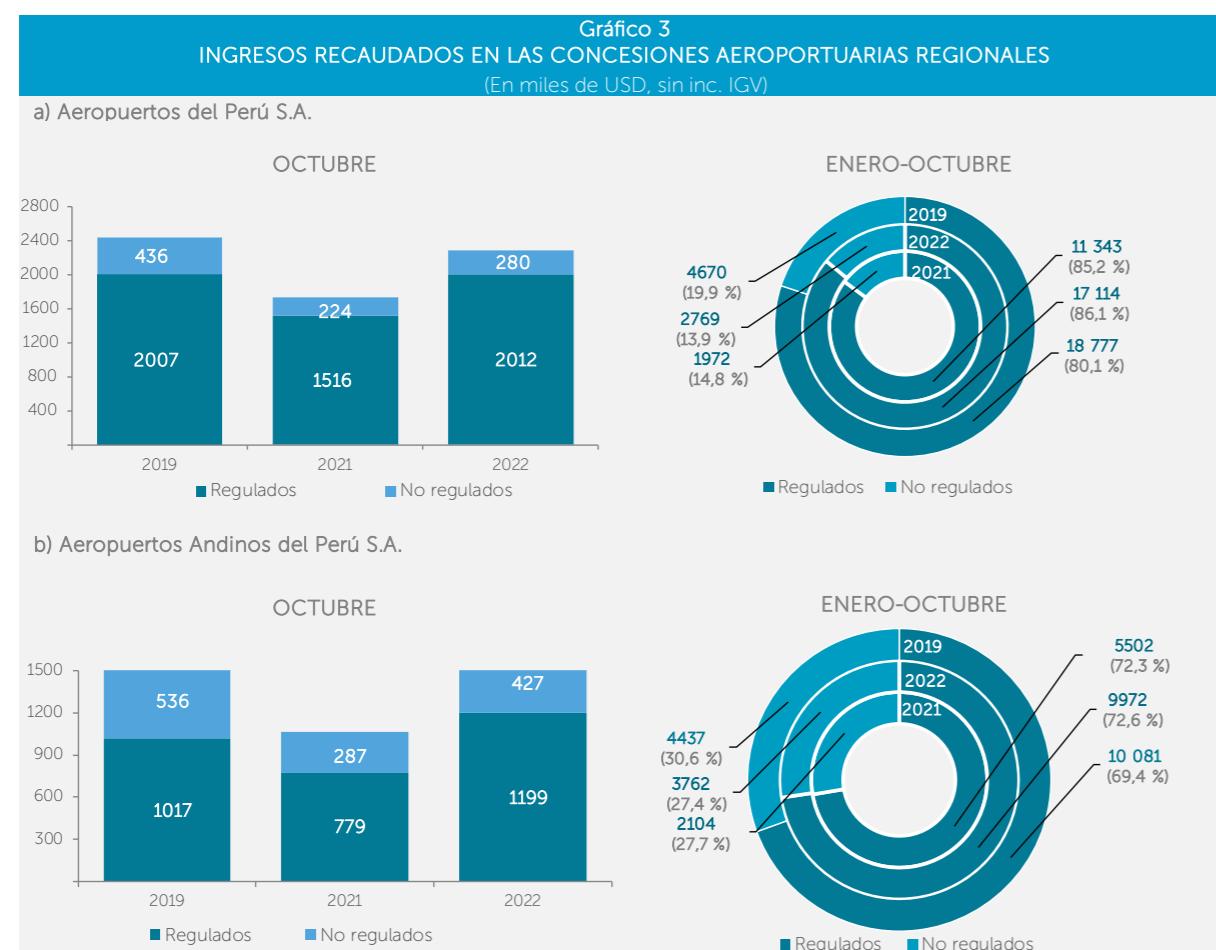
TRÁFICO	OCTUBRE				ENERO-OCTUBRE			
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
TRÁFICO NACIONAL								
PASAJEROS								
Primer Grupo de Aeropuertos	920 463	649 904	41,6	5,8	7 488 604	4 799 596	56	-9,5
Segundo Grupo de Aeropuertos	591 081	426 610	38,6	5	4 826 374	3 281 353	47,1	-9,6
CARGA (TM)	2148	1852	16	-2,6	18 384	16 778	9,6	-2,8
Primer Grupo de Aeropuertos	1816	1534	18,4	3,2	15 194	14 281	6,4	3,4
Segundo Grupo de Aeropuertos	332	319	4,2	-25,5	3190	2497	27,8	-24,3
OPERACIONES	16 282	13 721	18,7	-7,7	143 753	119 043	20,8	-12,5
Primer Grupo de Aeropuertos	13 637	11 858	15	-9,9	122 972	104 275	17,9	-11,6
Segundo Grupo de Aeropuertos	2645	1863	42	6,2	20 781	14 768	40,7	-17,5
TRÁFICO INTERNACIONAL								
PASAJEROS								
Primer Grupo de Aeropuertos	7043	4878	44,4	124,7	81 867	24 492	234,3	206,2
Segundo Grupo de Aeropuertos	5242	3916	33,9	279	60 772	19 641	209,4	345,1
CARGA (TM)	0,5	0,9	-43,6	-97,4	11	22	-50,4	-85,4
Primer Grupo de Aeropuertos	0,5	0,9	-43,6	-97,4	11	22	-50,4	-85,4
Segundo Grupo de Aeropuertos	-	-	-	-	-	-	-	-
OPERACIONES	152	203	-25,1	-28,6	2116	1319	60,4	7,1
Primer Grupo de Aeropuertos	129	188	-31,4	-31,7	1878	1221	53,8	9,3
Segundo Grupo de Aeropuertos	23	15	53,3	-4,2	238	98	142,9	-7,4

Nota: Información preliminar
Fuente: Los concesionarios
Elaboración: Gerencia de Régulation y Estudios Económicos-Ostrán



INGRESOS RECAUDADOS

En octubre del 2022, los ingresos recaudados por el Primer y Segundo Grupo aumentaron en **31,8 %** y **52,4 %**, respectivamente, con respecto al mismo mes del año anterior. Del total de ingresos de ambos grupos, los provenientes de servicios regulados y no regulados por tarifas aumentaron en **39,9 %** y **38,3 %**, respectivamente, en comparación con octubre de 2021. Por otro lado, respecto de octubre del 2019, el Primer Grupo de Aeropuertos registra una disminución de ingresos en **6,2 %**, mientras el Segundo Grupo de Aeropuertos registran un incremento de **4,7 %**. En términos acumulados, en el periodo enero-octubre del 2022, los ingresos registrados por el Primer y Segundo Grupo de aeropuertos se incrementaron en **49,3 %** y **80,6 %**, respectivamente, comparándolos con el mismo periodo del 2021.



Los ingresos recaudados por el Primer Grupo y Segundo Grupo de aeropuertos representaron el **58,5 %** y **41,5 %**, respectivamente, del total de ingresos de los aeropuertos regionales durante octubre del 2022. Los ingresos por servicios regulados representaron el **87,8 %** en el Primer Grupo de Aeropuertos y **73,8 %** en el Segundo Grupo de Aeropuertos, con relación a sus respectivos ingresos totales.

AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC

CORPAC administra 18 aeropuertos y aeródromos a nivel nacional. En octubre del 2022, el tráfico de pasajeros, tráfico de carga y operaciones de despegue y aterrizaje se incrementaron en **42,9 %**, **18,3 %** y **26,8 %**, respectivamente, frente al mismo mes del 2021. No obstante, aun persisten rezagos en la recuperación en relación a los niveles pre pandemia, toda vez que, respecto a octubre del 2019, se observaron disminuciones del **12 %** en el tráfico de pasajeros, **18,6 %** en tráfico de carga y una reducción del **19,3 %** en el número de operaciones.

De otro lado, en el periodo enero-octubre del 2022, se registró un incremento de **90,2 %** en el tráfico de pasajeros, de **17,1 %** en el tráfico de carga y de **66,5 %** en el número de operaciones, con relación al mismo periodo del 2021.

TRÁFICO	Cuadro 5 NIVEL Y VARIACIÓN DE TRÁFICO EN LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR CORPAC ^{1/}							
	OCTUBRE		Var. (%)		ENERO-OCTUBRE		Var. (%)	
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
PASAJEROS	369 963	258 953	42,9	-12	2 992 071	1 573 305	90,2	-25,1
Nacional	367 466	258 947	41,9	-9,7	2 980 871	1 573 202	89,5	-23
Internacional	2497	6	41517	-81,2	11200	103	10773,8	-90,6
CARGA (TM)	204	173	18,3	-18,6	1725	1473	17,1	-34,2
Nacional	204	173	18,3	-18,6	1725	1473	17,1	-34,2
Internacional	-	-	-	-	-	-	-	-
OPERACIONES	7095	5594	26,8	-19,3	59 793	35 911	66,5	-28,3
Nacional	7067	5591	26,4	-17,9	59 599	35 881	66,1	-27
Internacional	28	3	833	-85,2	194	30	546,7	-88,7

1/ Se incluye el Aeródromo de Nazca
Nota: Información preliminar
Fuente: CORPAC
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

Dentro de los aeropuertos bajo la administración de CORPAC se encuentra el Aeropuerto Internacional Teniente Alejandro Velasco Astete, ubicado en la ciudad de Cusco, que en octubre del 2022 movilizó el **80,6 %** del tráfico total de pasajeros (298 023), el **76,8 %** del tráfico total de carga (157 TM) y el **34,1 %** del número total de operaciones (2419). Asimismo, se observa que este aeropuerto aún no alcanza los niveles de pasajeros movilizados en octubre del 2019 (348 662).

298 023 pasajeros
en el Aeropuerto Internacional
Teniente Alejandro
Velasco Astete



Carreteras

TRÁNSITO VEHICULAR

En octubre del 2022, alrededor de 7,2 millones de vehículos transitaron en las carreteras concesionadas a nivel nacional, lo que representó una disminución de **6 %** en comparación con el mismo mes del año anterior. Sin embargo, significó una recuperación importante frente a los 6 millones de vehículos que transitaron en el 2019 (pre pandemia), al representar un incremento del **19 %**. El tráfico vehicular significó más de 16 millones de ejes cobrables, es decir, una reducción de **2 %** en comparación a octubre del 2021, sin embargo se logró superar los niveles para el mismo mes del 2019, en particular, incrementándose en **11,9 %**.



TRÁFICO VEHICULAR

Las concesiones con mayor tráfico vehicular fueron la Red Vial N° 6, a cargo de COVIPERÚ, que concentró el **19,6 %**, seguida por la Red Vial N° 5, administrada por NORVIAL, con el **14 %** y la Red Vial N° 4, concesionada a AUNOR, con el **13 %**. En cuanto al tráfico medido en ejes, destacaron la Red Vial N° 6 (**18,9 %**), Red Vial N° 4 (**16 %**) y la Red Vial N° 5 (**14,3 %**).

Concesiones con mayor tráfico vehicular	Concesiones con mayor tráfico medido en ejes
Red Vial N° 6 19,6 %	Red Vial N° 6 18,9 %
Red Vial N° 5 14 %	Red Vial N° 4 16 %
Red Vial N° 4 13 %	Red Vial N° 5 14,3 %

Con respecto a la zona geográfica, la mayor concentración del tráfico se presentó en las concesiones viales de la costa norte, con el **40,1 %** y **43,3 %** del tráfico medido en unidades y ejes cobrables, respectivamente. Por otro lado, la menor concentración del tráfico medido en unidades y ejes cobrables se observó en las carreteras del centro, que registraron el **7,1 %** y **7,5 %**, respectivamente.

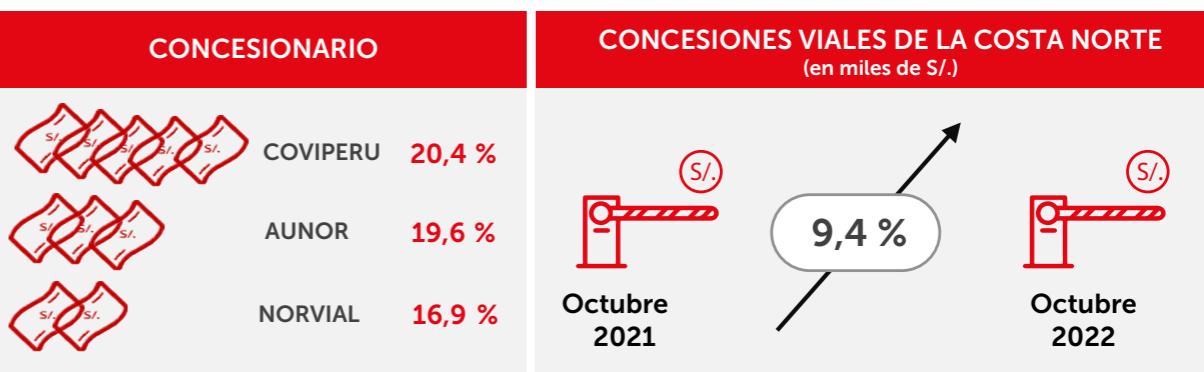
MAYOR CONCENTRACIÓN DE TRÁFICO	MENOR CONCENTRACIÓN DE TRÁFICO
Concesiones viales de la costa norte	Carreteras del centro
40,1 %	7,1 %
UNIDADES	UNIDADES
43,3 %	7,5 %
EJES COBRABLES	EJES COBRABLES



GRUPO	CONCESIÓN	OCTUBRE				ENERO-OCTUBRE			
		2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	Var. (%)
VEHÍCULOS		7195	7657	-6	19	70 084	66 690	5,1	18,9
Concesiones Viales de Penetración del Norte	IIRSA Norte Buenos Aires-Canchaque Long. de la sierra-T2 Mocupe-Cayaltí-Oyotún	445 19 230 50	482 18 218 48	-7,7 9 5,4 3,9	11,9 43,7 8,9 -	4301 165 2120 480	4391 157 1958 394	-2 5,4 8,2 22	11,9 29,9 8,6 -
Concesiones Viales de la Costa Norte	Autopista del Sol Red Vial N° 4 Red Vial N° 5 Chancay-Acos	920 935 1008 25	970 995 1080 25	-5,2 -6 -6,7 -1	17,7 24,4 23,9 9,2	8851 9048 9838 232	8706 8729 9529 204	1,7 3,7 5,5 13,8	15,9 26,8 21,2 4,8
Carreteras del Centro	IIRSA Centro-T2	510	549	-7	7	4916	4913	0,1	2,6
Concesiones Viales de la Iniciativa IIRSA Sur	IIRSA Sur-T1 IIRSA Sur-T2 IIRSA Sur-T3 IIRSA Sur-T4 IIRSA Sur-T5	222 26 83 110 928	219 30 97 113 967	1,2 -13,8 -14,6 -2,5 -4	20,7 30,1 7,1 40,8 16,5	2114 248 847 1016 9072	1909 267 885 989 8259	10,7 -7,3 -4,3 2,7 9,8	15,4 33 13,8 40,8 23,6
Concesiones Viales del Sur	Red Vial N° 6 Dv. Quilca-La Concordia	1413 271	1586 259	-10,9 4,8	21,9 3,1	14215 2618	13335 2263	6,6 15,7	19,2 11,5
EJES		16 031	16 355	-2	11,9	152 843	146 577	4,3	13,4
Concesiones Viales de Penetración del Norte	IIRSA Norte Buenos Aires-Canchaque Long. de la sierra-T2 Mocupe-Cayaltí-Oyotún	910 26 405 64	956 24 382 64	-4,8 7,8 6,1 0	4,1 27,4 7,5 -	8548 213 3772 613	8729 214 3504 518	-2,1 -0,8 7,6 18,2	7,1 9,8 8,7 -
Concesiones Viales de la Costa Norte	Autopista del Sol Red Vial N° 4 Red Vial N° 5 Chancay-Acos	2046 2567 2299 28	2088 2579 2322 28	-2 -0,4 -1 -0,2	11,9 21,3 17,3 10	19 388 24 027 21 998 257	19 197 22 876 20 740 229	1 5 6,1 12,2	10,2 22,6 16,1 5,3
Carreteras del Centro	IIRSA Centro-T2	1198	1266	-5,4	2,5	11 413	11 498	-0,7	0
Concesiones Viales de la Iniciativa IIRSA Sur	IIRSA Sur-T1 IIRSA Sur-T2 IIRSA Sur-T3 IIRSA Sur-T4 IIRSA Sur-T5	494 49 136 184 1983	464 53 169 199 2025	6,5 -8,3 -19,5 -7,3 -2	16,5 28,6 -3,2 23,6 6,8	4531 445 1423 1796 18 843	4174 474 1504 1759 17 830	8,6 -6,2 -5,4 2,1 5,7	10,7 27,6 11,8 33,6 14,3
Concesiones Viales del Sur	Red Vial N° 6 Dv. Quilca-La Concordia	3025 617	3145 593	-3,8 4	12,8 -7,1	29 727 5852	27 980 5350	6,2 9,4	13,1 6

Nota: Información preliminar
Fuente: Los concesionarios
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

En cuanto a la recaudación, esta fue liderada por COVIPERÚ, con el **20,4 %** del total de ingresos por concepto de peaje en octubre, seguido por Autopista del Norte con **19,6 %** y por NORVIAL con el **16,9 %**. Por otro lado, las concesiones viales de la costa norte obtuvieron en conjunto el **53 %** de la recaudación total de las concesiones viales analizadas, con alrededor de S/ 68,4 millones, monto mayor al recaudado en el mismo mes del año anterior (**9,4 %**).



Cabe resaltar que, en octubre del 2022, se registró recaudación en todas las carreteras concesionadas operativas a excepción de la carretera IIRSA Sur Tramo 2¹, perteneciente a las concesiones viales de la iniciativa IIRSA Sur.

CONCESSIONES VIALES DE PENETRACIÓN DEL NORTE

El grupo de concesiones viales de penetración del norte lo conforman las carreteras del norte del Perú que integran las regiones de la costa con las de la sierra, dentro de sus respectivos ámbitos de concesión. Cabe mencionar que el tramo vial Mocupe-Cayaltí-Oyotún, administrado por el concesionario OBRAINSA-Concesión Valle del Zaña, inició la etapa de explotación en noviembre del 2019. Este grupo está compuesto por:



INGRESOS POR PEAJE

GRUPO	CONCESIONARIO	OCTUBRE				ENERO-OCTUBRE			
		2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
Concesiones Viales de Penetración del Norte	IIRSA Norte Carretera Sierra Piura Convial Sierra Norte OBRAINSA	7244 75 1539 162	6816 65 1493 153	6,3 15,8 3,1 6,4	26,9 42,1 13 -	68 189 608 14 527 1572	62 069 575 13 656 1237	9,9 5,6 6,4 27,1	31,4 21,5 16,1 -
Concesiones Viales de la Costa Norte	COVISOL Autopista del Norte NORVIAL Chanchay Acos	21 183 25 354 21 838 73	19 142 22 479 20 900 70	10,7 12,8 4,5 3,8	35,6 48,6 41,1 19,2	200 453 234 829 192 904 661	176 130 198 509 175 193 566	13,8 18,3 10,1 16,9	34,1 44,4 31 18,6
Carreteras del Centro	DEVIANDES	9009	8426	6,9	24,6	85 540	76 235	12,2	21,3
Concesiones Viales de la Iniciativa IIRSA Sur	SURVIAL IIRSA Sur T3 INTERSUR COVISUR	1909 1087 1180 7798	1793 1199 1144 7954	6,4 -9,3 3,2 -2	16,5 17,4 54,3 8,1	17 518 11 349 11 733 74 164	16 135 10 667 10 103 69 910	8,6 6,4 16,1 6,1	10,7 37,8 66,9 16
Concesiones Viales del Sur	COVIPERÚ COVINCA	26 316 4387	24 845 3758	5,9 16,8	34,5 67	253 390 41 508	218 717 33 895	15,9 22,5	33,1 88,8

Nota: Información preliminar
Fuente: Los concesionarios
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

¹ Ello debido a que no se ha cumplido con las condiciones para el inicio de la explotación, por lo que no ha realizado cobro de peaje a la fecha.



TRÁFICO VEHICULAR

En octubre del 2022, el número de vehículos ligeros disminuyó en **5,2 %**, mientras que el número de vehículos pesados para este grupo de concesiones se incrementó en **2,1 %**, en comparación al mismo mes del 2021, siendo en conjunto **2,9 %** menor a los vehículos transitados en octubre del año anterior. Asimismo, el tráfico medido en ejes cobrables tuvo una disminución del **1,4 %** respecto de octubre del 2021. En contraste, se logró superar los niveles de tráfico del 2019, pues el tráfico de vehículos en octubre de 2022 fue mayor en **19,7 %** y los ejes cobrables fueron mayores en **10,5 %**.



De otro lado, la carretera IIRSA Norte concentró el **59,8 %** y **64,8 %** del total de unidades y ejes cobrables, respectivamente, mientras que la carretera Longitudinal de la Sierra explicó el tráfico de unidades en **30,9 %** y los ejes cobrables en **28,8 %**. En relación a la evolución de los niveles medidos en vehículos, en la carretera IIRSA Norte disminuyó el **7,7 %**, mientras que en la carretera Longitudinal de la Sierra se incrementó en **5,4 %**, siempre en comparación a octubre del 2021.

TRÁFICO / CONCESIÓN	Cuadro 8 NIVEL Y VARIACIÓN DE TRÁFICO EN LAS CONCESIONES VIALES DE PENETRACIÓN DEL NORTE							
	OCTUBRE				ENERO-OCTUBRE			
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
VEHÍCULOS LIGEROS								
UNIDADES VEHICULARES	498 828	525 914	-5,2	32,6	4 792 278	4 652 352	3	29,3
IIRSA Norte	283 175	318 544	-11,1	24,4	2 798 106	2 868 679	-2,5	20,9
Buenos Aires-Canchaque	14 689	13 460	9,1	89,2	129 390	116 214	11,3	72,8
Long. de la sierra-Tramo 2	158 714	154 562	2,7	12,7	1 461 000	1 346 888	8,5	10,9
Mocupe-Cayaltí-Oyatún	42 250	39 348	7,4	-	403 782	320 571	26	-
VEHÍCULOS PESADOS								
UNIDADES VEHICULARES	245 346	240 276	2,1	-0,1	2 274 554	2 247 633	1,2	2,6
IIRSA Norte	161 645	163 623	-1,2	-4,8	1 503 090	1 522 240	-1,3	-1,8
Buenos Aires-Canchaque	4681	4305	8,7	-18	35 970	40 661	-11,5	-31,3
Long. de la sierra-Tramo 2	71 076	63 400	12,1	1,3	658 822	611 474	7,7	4
Mocupe-Cayaltí-Oyatún	7944	8948	-11,2	-	76 672	73 258	4,7	-
EJES COBRABLES	906 308	899 584	0,7	1,2	8 352 516	8 312 997	0,5	5,2
IIRSA Norte	626 949	637 071	-1,6	-3,1	5 749 978	5 860 148	-1,9	1,4
Buenos Aires-Canchaque	11297	10 638	6,2	-10,6	83 243	98 223	-15,3	-29,9
Long. de la sierra-Tramo 2	246 618	227 540	8,4	4,4	2 310 512	2 157 110	7,1	7,3
Mocupe-Cayaltí-Oyatún	21 444	24 335	-11,9	-	208 783	197 516	5,7	-

Nota: Información preliminar
Fuente: Los concesionarios
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ostirán

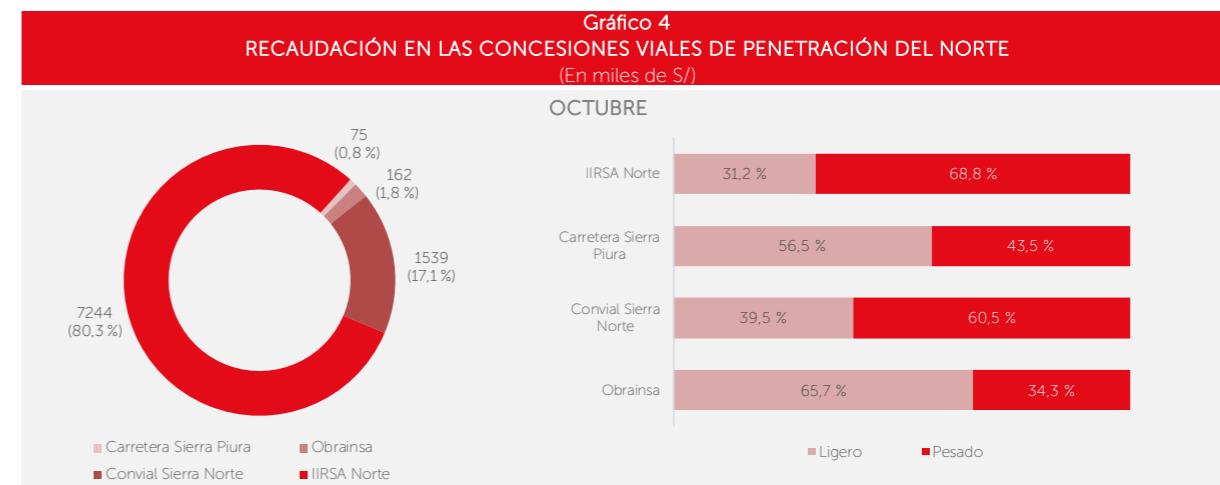
INGRESOS POR PEAJE

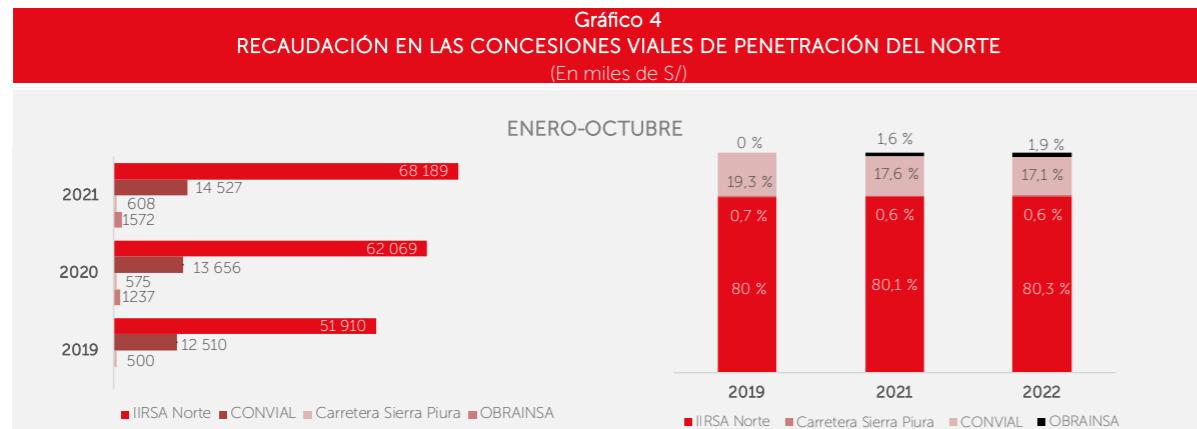
Durante octubre del 2022, los ingresos por peaje de este grupo de concesiones se incrementaron en **5,8 %** respecto al mismo mes del año anterior. De manera desagregada, los ingresos provenientes de vehículos ligeros registraron una ligera disminución del **0,3 %**, mientras que los ingresos de vehículos pesados se incrementaron en **9,1 %**. Cabe resaltar que los ingresos de vehículos pesados representaron el **64,5 %** de los ingresos totales del mes. Ahora bien, con respecto al 2019, los ingresos totales se incrementaron **26,6 %**.

En relación a los ingresos por concesión, en el caso de IIRSA Norte, en octubre del 2022 se experimentó un incremento de **6,3 %** con relación al mismo mes del año anterior, sustentado en los mayores ingresos provenientes de vehículos pesados (**9,7 %**), que representan aproximadamente dos tercios de sus ingresos. Cabe destacar que los ingresos de esta concesión concentraron el **80,3 %** del total de los ingresos de las concesiones viales de penetración del norte. Asimismo, la concesión de OBRAINSA registró un incremento de **6,4 %** en su recaudación. En el caso de las concesiones de Convial y Sierra Piura los ingresos se incrementaron en **3,1 %** y **15,8 %**, respectivamente, con relación a octubre del 2021.



Si se considera el periodo entre enero y octubre del 2022, los ingresos de este conjunto de concesiones se incrementaron en **9,5 %** con respecto al mismo periodo del año pasado, debido principalmente al aumento de la recaudación de IIRSA Norte en **9,9 %**. Por otro lado, también se superaron los niveles de ingresos del 2019, al ser superiores en S/ 19,9 millones (**30,8 %**), destacando la concesión IIRSA Norte, con un aumento de S/ 16,3 millones (**31,4 %**).





Nota: Información preliminar

Fuente: Los concesionarios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

CONCESIONES VIALES DE LA COSTA NORTE

El grupo de concesiones viales de la costa norte lo conforman las carreteras del norte del Perú que conectan las ciudades de la costa, dentro de sus respectivos ámbitos de concesión. Este grupo está compuesto por:



TRÁFICO VEHICULAR

En octubre del 2022, el tráfico de vehículos ligeros, en este grupo de concesiones, disminuyó el **12,1 %**, mientras que el número de vehículos pesados se incrementó en **2,7 %**, en comparación al mismo mes del 2021, siendo en conjunto **6 %** menor a los vehículos transitados en octubre del año anterior. Por su parte, el tráfico medido en ejes cobrables disminuyó en **1,1 %**. A pesar de ello, se logró superar los niveles de tráfico del 2019, los cuales se incrementaron para el número de vehículos en **21,9 %** y ejes cobrables en **17 %**.



La mayor concentración del tráfico para este grupo de concesiones, en términos de ejes, se presentó en la Red Vial N° 5 (**33,1 %**) y Red Vial N° 4 (**37 %**). Cabe indicar que el tráfico en ejes por estas vías se explica, principalmente, por los vehículos pesados, que representaron el **74,2 %** y **83,5 %** del tráfico total de cada concesión, respectivamente.

En cuanto al tráfico acumulado para las concesiones analizadas, en el periodo enero-octubre del 2022 se registró alrededor de 28 millones de unidades vehiculares, lo que equivale a 65,7 millones de ejes cobrables (con **75,9 %** de vehículos pesados).

TRÁFICO / CONCESIÓN	Cuadro 9							
	NIVEL Y VARIACIÓN DE TRÁFICO EN LAS CONCESIONES VIALES DE LA COSTA NORTE							
	OCTUBRE	Var. (%)	ENERO-OCTUBRE	Var. (%)	2022	2021	2021	2019
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
VEHÍCULOS LIGEROS								
UNIDADES VEHICULARES	1 582 681	1 800 708	-12,1	37,5	15 838 256	15 539 263	1,9	35,9
Autopista del Sol	543 315	600 386	-9,5	33,4	5 337 682	5 236 566	1,9	32
Red Vial N° 4	423 441	498 129	-15	42,1	4 366 363	4 413 582	-1,1	45,3
Red Vial N° 5	593 210	679 160	-12,7	39,6	5 922 615	5 704 484	3,8	34,6
Óvalo Chancay-Acos	22 715	23 033	-1,4	8,5	211 596	184 631	14,6	4,2
VEHÍCULOS PESADOS								
UNIDADES VEHICULARES	1 305 548	1 270 806	2,7	7,1	12 132 092	11 428 388	6,2	5,9
Autopista del Sol	376 297	369 797	1,8	0,6	3 513 552	3 469 180	1,3	-2,1
Red Vial N° 4	511 916	497 354	2,9	12,8	4 682 031	4 315 226	8,5	13,3
Red Vial N° 5	414 937	401 309	3,4	6,7	3 915 780	3 624 388	8	5,3
Óvalo Chancay-Acos	2398	2346	2,2	16,3	20 729	19 594	5,8	10,5
EJE COBRABLES	5 357 755	5 215 768	2,7	12,1	49 830 829	47 502 265	4,9	11,4
Autopista del Sol	1 503 175	1 487 374	1,1	5,7	14 049 901	13 959 952	0,6	3,7
Red Vial N° 4	2 143 874	2 080 431	3	17,8	19 660 679	18 462 647	6,5	18,5
Red Vial N° 5	1 705 526	1 643 041	3,8	11,2	16 075 130	15 035 448	6,9	10,5
Óvalo Chancay-Acos	5180	4922	5,2	17,2	45 119	44 218	2	10,6

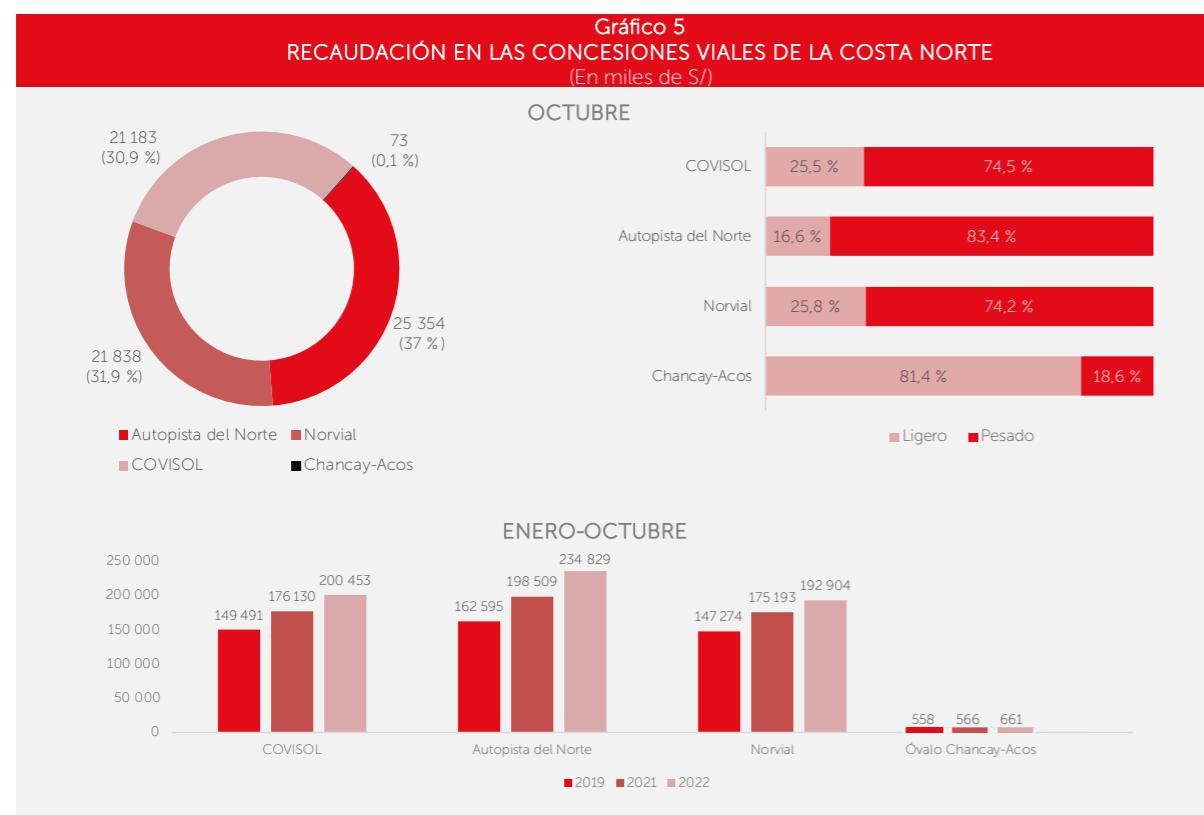
Nota: Información preliminar
Fuente: Los concesionarios
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

INGRESOS POR PEAJE

Con respecto a los ingresos por el cobro de peaje, en octubre del 2022 las cuatro concesiones analizadas recaudaron en conjunto alrededor de S/ 68,4 millones, mayor en **9,4 %** respecto al mismo mes del año anterior. Estos ingresos se componen, principalmente, por la recaudación proveniente de vehículos pesados, cuya participación es de **77,6 %** del total. La concesión que más recaudó por concepto de peajes fue la Red Vial N° 4 (Autopista del Norte) con S/ 25,4 millones, que representó el **37 %** del total de ingresos por peaje de las cuatro concesiones en conjunto. Con relación al 2019, se observó una recuperación en los ingresos, con un incremento de S/ 20,2 millones (**42 %**).

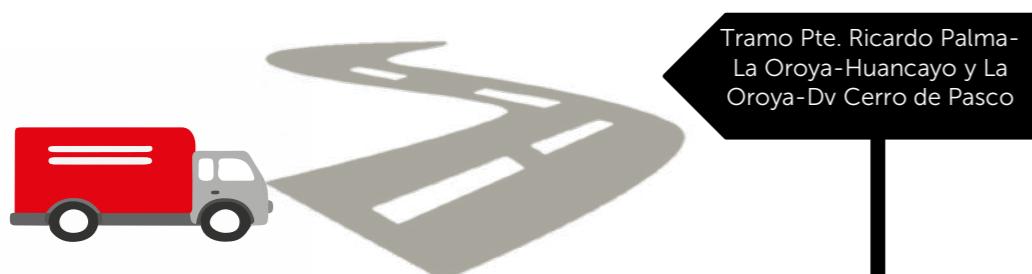


En el periodo enero-octubre del 2022, los ingresos de este conjunto de concesiones se incrementaron en **14,3 %** con respecto al mismo periodo del año pasado, debido principalmente al aumento de la recaudación en la Red Vial N° 4 en **18,3 %**. Por otro lado, también se superaron los niveles de ingresos del 2019, incrementándose en S/ 168,9 millones (**36,7 %**).



CONCESIONES VIALES DEL CENTRO

Las concesiones viales del centro están conformadas por las carreteras que conectan a la ciudad de Lima con la región central del Perú, dentro de sus ámbitos de concesión. En este caso, se trata únicamente de la IIRSA Centro-Tramo 2: Pte. Ricardo Palma-La Oroya-Huancayo y La Oroya-Dv. Cerro de Pasco.



TRÁFICO VEHICULAR

En octubre del 2022, el tráfico vehicular en la carretera analizada registró una disminución en unidades vehiculares (ligeros y pesados) y en ejes cobrables de **-7 %** y **-5,4 %**, respectivamente, con relación a lo registrado en el mismo mes del año anterior. Por otro lado, en comparación con el mismo mes de 2019, se presentó un aumento en los niveles de actividad, observándose un incremento de **7 %** en el total de vehículos y de **2,5 %** en ejes cobrables.



Cabe resaltar que el tráfico de unidades pesadas representó alrededor del **45,2 %** y **77,5 %** del tráfico total, medido en unidades y ejes cobrables, respectivamente.

Cuadro 10
NIVEL Y VARIACIÓN DE TRÁFICO EN LA CONCESIÓN VIAL IIRSA CENTRO-TRAMO 2

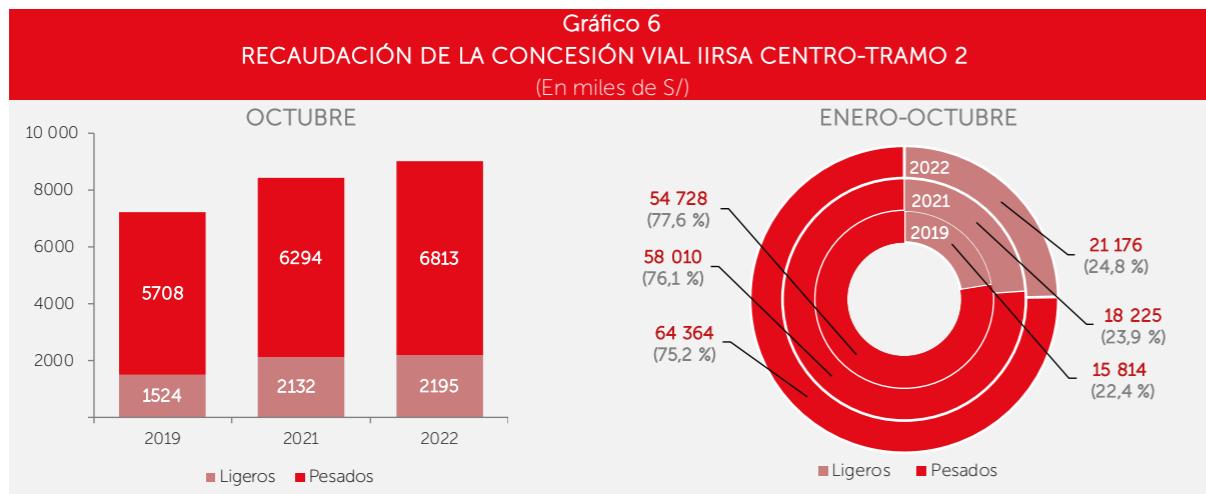
TRÁFICO	OCTUBRE			ENERO-OCTUBRE			Var. (%)
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	
UNIDADES VEHICULARES	510 169	548 835	-7	7	4 915 872	4 913 148	0,1
Ligeros	291 853	321 983	-9,4	17	2 826 803	2 802 505	0,9
Pesados	218 316	226 852	-3,8	-3,9	2 089 069	2 110 643	-1
EJES COBRABLES	1 197 822	1 266 482	-5,4	2,5	11 413 320	11 498 046	-0,7
Ligeros	291 853	321 983	-9,4	17	2 826 803	2 802 505	0,9
Pesados	905 969	944 499	-4,1	-1,4	8 586 517	8 695 541	-1,3

Notas: Información preliminar
Fuente: Sociedad Desarrollo Vial de los Andes (DEVIANDES)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

INGRESOS POR PEAJE

Los ingresos por el cobro de peaje, en octubre del 2022 registraron un incremento de **6,9 %** frente al mismo mes del año anterior, explicado, principalmente, por el aumento de **8,2 %** en los ingresos provenientes de los vehículos pesados, que representaron el **75,6 %** de los ingresos totales. Asimismo, en comparación con el 2019, se registró un incremento del **24,6 %**, equivalente a S/ 1,1 millones.

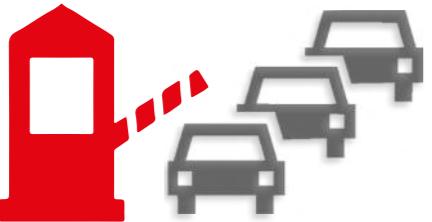
En cuanto al periodo enero-octubre del 2022, la recaudación de la carretera analizada aumentó en **12,2 %**, frente al mismo periodo del 2021. Asimismo, se logró superar lo recaudado en el mismo periodo del 2019, toda vez que los ingresos fueron superiores en **21,3 %**.



Nota: Información preliminar
Fuente: Sociedad Desarrollo Vial de los Andes (DEVIANDES)
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ostrán

CONCESIONES VIALES DE LA INICIATIVA IIRSA SUR

El grupo de concesiones viales de la Iniciativa IIRSA Sur está conformado por las carreteras del sur del Perú que interconectan las regiones de la costa, sierra y selva, dentro de sus respectivos ámbitos de concesión, enmarcados en la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA). Este grupo está compuesto por los siguientes tramos:



- 1) Tramo 1: San Juan de Marcona-Urcos.
- 2) Tramo 2: Urcos-Pte. Inambari.
- 3) Tramo 3: Pte. Inambari-Iñapari.
- 4) Tramo 4: Pte. Inambari-Azángaro.
- 5) Tramo 5: Matarani-Azángaro-Ilo-Juliana.

TRÁFICO VEHICULAR

En octubre del 2022, el tráfico en este conjunto de concesiones viales, expresado en número de vehículos (ligeros y pesados) y en número de ejes, disminuyó en **-4 %** y **-2,2 %**, respectivamente, con relación a lo observado en el mismo mes del 2021. Esto se sustenta, en el menor tráfico vehicular registrado en el Tramo N° 5 (**-4 %** en unidades vehiculares y **-2 %** en ejes cobrables). Sin embargo, se presenta una recuperación en el número total de vehículos (**18,4 %**) y en ejes cobrables (**9,1 %**), comparado con los niveles del 2019.



El Tramo N° 5, concentró el mayor tráfico, registrando el **67,8 %** en número de unidades y el **69,7 %** en ejes cobrables. En contraste, los menores niveles de tráfico se presentaron en los tramos N° 2, 3 y 4, los cuales concentraron el **1,9 %**, **6,1 %** y **8 %**, respectivamente, del total de unidades del grupo de vías analizadas. Entre tanto, el tráfico medido en ejes por estas vías está constituido, principalmente, por vehículos pesados, registrando el **68,3 %** del número total de ejes en octubre del 2022.

TRÁFICO / CONCESIÓN	Cuadro 11 NIVEL Y VARIACIÓN DE TRÁFICO EN LAS CONCESIONES VIALES IIRSA SUR							
	OCTUBRE 2022	2021	2021	2019	OCTUBRE 2022	2021	2021	2019
VEHÍCULOS LIGEROS								
UNIDADES VEHICULARES	901 163	960 473	-6,2	28,8	8 937 913	8 152 632	9,6	31,7
IIRSA SUR-T1	133 024	138 665	-4,1	31,7	1 305 388	1 168 730	11,7	25,8
IIRSA SUR-T2	17 271	20 729	-16,7	30,8	174 213	186 940	-6,8	37,5
IIRSA SUR-T3	64 750	72 812	-11,1	9,4	651 385	673 296	-3,3	13,7
IIRSA SUR-T4	79 384	79 661	-0,3	57,7	714 403	689 357	3,6	50,1
IIRSA SUR-T5	606 734	648 606	-6,5	27,5	6 092 524	5 434 309	12,1	33,2
VEHÍCULOS PESADOS								
UNIDADES VEHICULARES	467 340	465 490	0,4	2,4	4 360 175	4 158 149	4,9	8
IIRSA SUR-T1	88 668	80 364	10,3	7,3	808 762	740 320	9,2	1,9
IIRSA SUR-T2	8495	9156	-7,2	28,7	73 841	80 510	-8,3	23,4
IIRSA SUR-T3	18 231	24 333	-25,1	-0,6	196 094	212 170	-7,6	14,1
IIRSA SUR-T4	30 412	33 005	-7,9	10	301 570	299 963	0,5	22,8
IIRSA SUR-T5	321 534	318 632	0,9	0,1	2 979 908	2 825 186	5,5	7,7
EJES COBRABLES	1 945 029	1 948 690	-0,2	1,9	18 099 016	17 588 306	2,9	8
IIRSA SUR-T1	360 756	325 100	11	11,7	3 225 434	3 005 086	7,3	5,6
IIRSA SUR-T2	31 393	32 332	-2,9	27,4	270 431	287 111	-5,8	22
IIRSA SUR-T3	71 177	96 030	-25,9	-12,3	771 120	831 031	-7,2	10,3
IIRSA SUR-T4	104 962	119 183	-11,9	6,3	1 081 203	1 069 549	1,1	24,6
IIRSA SUR-T5	1 376 741	1 376 045	0,1	-0,3	12 750 828	12 395 529	2,9	7

Nota: Información preliminar
Fuente: Los concesionarios
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ostrán

INGRESOS POR PEAJE

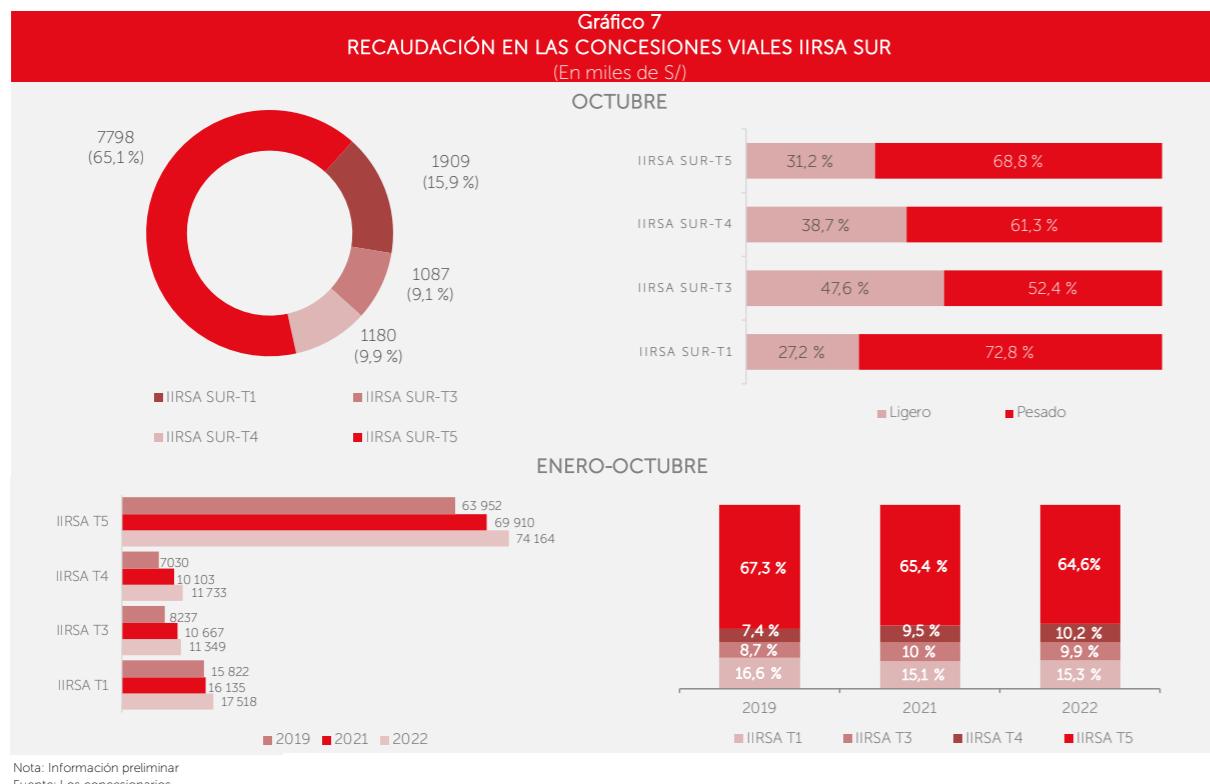
Los ingresos por peaje, en octubre del 2022 disminuyeron en **1 %**, respecto al mismo mes del 2021. Estos se componen, principalmente, por ingresos provenientes de los vehículos pesados, con una participación de **67,2 %** de la recaudación. Comparado con el 2019, se observó una recuperación en los ingresos, superior en **13,6 %**. La carretera IIRSA Sur Tramo N° 3 tiene la menor proporción con respecto a la recaudación por concepto de vehículos pesados (**52,4 %**), en tanto que las concesiones con la mayor participación de este tipo de vehículos son SURVIAL (IIRSA Sur Tramo N° 1) y COVISUR (IIRSA Sur Tramo N° 5) con una participación del **72,8 %** y **68,8 %**, respectivamente.

Cabe mencionar que IIRSA Sur Tramo N° 2 aún no tiene ingresos por peaje, pues a la fecha no se ha alcanzado el cumplimiento de las condiciones para el inicio de este cobro, relacionadas a la falta de entrega de terrenos para culminar las obras.

RECAUDACIÓN (en miles de S/.)	OCTUBRE 2021	OCTUBRE 2022
IIRSA SUR-T1	6,4 %	
IIRSA SUR-T3	-9,3 %	
IIRSA SUR-T4	3,2 %	
IIRSA SUR-T5	2 %	

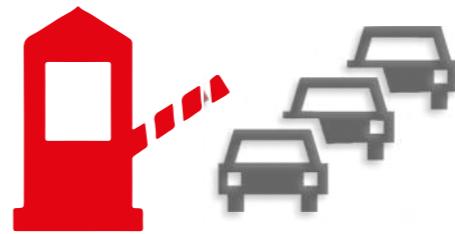
En el caso de SURVIAL, en octubre del 2022, los ingresos por peaje se incrementaron en **6,4%**, principalmente por concepto de vehículos pesados, que representaron el **72,8%** del total de ingresos de esta concesión. Respecto de IIRSA Sur Tramo 3, sus ingresos disminuyeron en **9,3%**, debido fundamentalmente a la menor recaudación proveniente de vehículos pesados, que explicaron el **52,4%** del total de ingresos; mientras que los ingresos de esta concesión aumentaron en **17,4%** en comparación al 2019.

En el caso de COVISUR, los ingresos por peaje disminuyeron en **2%**, en línea con la menor recaudación de vehículos pesados, que representaron el **68,8%** del total de ingresos de la concesión. Por otro lado, los ingresos por peaje recaudados por INTERSUR (IIRSA Sur Tramo N° 4) en octubre de este año, se incrementaron **3,2%**, donde los ingresos de los vehículos ligeros y pesados representaron el **38,7%** y **61,3%** del total de ingresos, respectivamente. Finalmente, estas concesiones superaron los niveles de ingresos del 2019 (niveles prepandemia), COVISUR incrementó sus ingresos en **8,1%**, mientras que INTERSUR lo hizo en **54,3%**.



CONCESIONES VIALES DEL SUR

El grupo de concesiones viales del sur está conformado por las carreteras del sur del Perú que interconectan tanto las regiones de la costa como de la sierra, dentro de sus respectivos ámbitos de concesión. Este grupo está compuesto por:



- 1) Red Vial N° 6: Tramo Pte. Pucusana-Cerro Azul-Ica.
- 2) Tramo Vial Desvío Quilca-Desvío Arequipa (Repartición)-Desvío Matarani-Desvío Moquegua-Desvío Ilo-Tacna-La Concordia.

TRÁFICO VEHICULAR

En octubre del 2022, el tráfico en este conjunto de concesiones viales, disminuyó en número de vehículos (ligeros y pesados) en **8,7%** y, el tráfico medido en ejes se redujo en **2,6%**, con relación al mismo mes del año anterior. Este resultado se sustenta, en el menor tráfico de unidades vehiculares en la Red Vial N° 6, administrado por COVIPERÚ, el cual concentró el **83,9%** del tráfico total. Asimismo, medido en ejes cobrables, el tráfico disminuyó en **3,8%** y representó el **83,1%** del total.



Para la concesión Tramo Dv. Quilca-La Concordia, a cargo de COVINCA, el tráfico medido en número de vehículos aumentó en **4,8%** en octubre del 2022 respecto del mismo mes del año anterior, al igual que el tráfico en ejes cobrables que experimentó un incremento de **4%**.

Respecto al 2019, los niveles obtenidos en dicho año han podido ser superados para ambas concesiones, lo que se ve reflejado en un aumento en el número total de vehículos y en ejes cobrables en **18,4%** y de **8,9%**, respectivamente.

Cuadro 12
NIVEL Y VARIACIÓN DE TRÁFICO EN LAS CONCESIONES VIALES DEL SUR

TRÁFICO / CONCESIÓN	OCTUBRE				ENERO-OCTUBRE			
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
VEHÍCULOS LIGEROS								
UNIDADES VEHICULARES	1 063 929	1 249 462	-14,8	34,4	10 951 796	10 223 687	7,1	28,6
Red Vial N° 6	895 358	1 088 708	-17,8	38,1	9 288 090	8 847 634	5	30,5
Tramo Dv. Quilca-La Concordia	168 571	160 754	4,9	17,8	1 663 706	1 376 053	20,9	19
VEHÍCULOS PESADOS								
UNIDADES VEHICULARES	620 209	595 292	4,2	-1,7	5 881 096	5 374 709	9,4	2,1
Red Vial N° 6	517 816	497 516	4,1	1,3	4 926 722	4 487 358	9,8	2,4
Tramo Dv. Quilca-La Concordia	102 393	97 776	4,7	-14,5	954 374	887 351	7,6	0,5
EJES COBRABLES	2 577 488	2 488 117	3,6	1	24 626 908	23 107 041	6,6	5,8
Red Vial N° 6	2 129 434	2 056 230	3,6	4,8	20 438 594	19 132 768	6,8	6,7
Tramo Dv. Quilca-La Concordia	448 054	431 887	3,7	-13,9	4 188 314	3 974 273	5,4	1,6

Nota: Información preliminar
Fuente: Los concesionarios
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ostrán

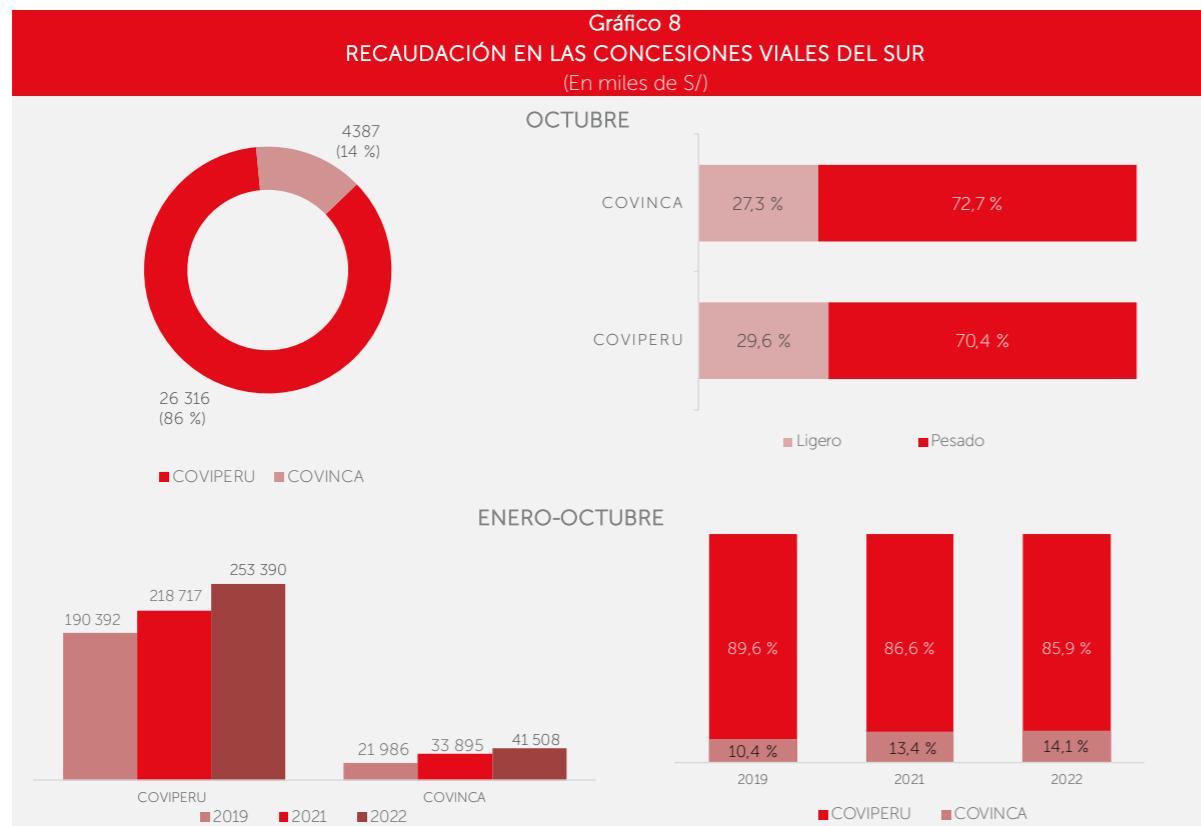
INGRESOS POR PEAJE

Respecto de los ingresos por concepto de peajes, en octubre del 2022 COVIPERÚ (Red Vial N° 6) se registró un aumento de **5,9 %** con relación al mismo mes del 2021, debido a la mayor recaudación proveniente de vehículos pesados, los cuales representaron el **70,4 %** de su recaudación total. Cabe señalar que el **83,6 %** de los ingresos corresponden al cobro directo en las garitas de peaje, mientras que el **16,4 %** restante al uso de tarjetas TELEPASS y al pago mediante VISANET.

En cuanto a los ingresos de COVINCA (Tramo Dv. Quilca-La Concordia), aumentaron en **16,8 %** frente al mismo mes del año anterior. De este monto, el **27,3 %** fue recaudado mediante el cobro de peaje a los vehículos ligeros y el **72,7 %** a los pesados.

En el caso de ambas concesiones, los ingresos por peaje están compuestos, principalmente, por los ingresos provenientes de vehículos pesados, cuya participación agregada es de **71,6 %** de la recaudación total. La concesión que presentó la mayor recaudación en octubre del 2022 fue COVIPERÚ, con **85,7 %** del total de ingresos por concepto de peaje de las dos concesiones en conjunto.

Comparado con los niveles del 2019, los ingresos mostraron una recuperación importante, tanto en vehículos pesados (**29 %**) como ligeros (**67,4 %**), de los cuales COVIPERU incrementó sus ingresos en **34,5 %**, mientras que COVINCA en **67 %**.



Vías Férreas

En octubre del 2022, el volumen de carga movilizada a través de las vías férreas regionales concesionadas aumentó en **0,2 %** respecto del mismo mes del 2021. Así mismo, el tráfico de pasajeros por dichas vías aumentó en **46,9 %**, principalmente en el tramo del Ferrocarril del Sur. Sin embargo, a pesar de dichos resultados, aún no se logran recuperar los niveles de tráfico de pasajeros registrados en octubre del 2019, resultando un **10,9 %** por debajo del nivel comparable previo a la pandemia. Con respecto a los kilómetros/vagón recorridos, en octubre del 2022 presentaron un incremento de **13,5 %** en comparación al mismo mes del 2021.



CONCESIONES FERROVIARIAS REGIONALES

TRÁFICO / CONCESIÓN	Cuadro 13 NIVEL Y VARIACIÓN DE TRÁFICO EN LAS CONCESIONES FERROVIARIAS							
	OCTUBRE 2022	2021	2021	2019				
	VAR. (%)		VAR. (%)		VAR. (%)		VAR. (%)	
CARGA (TM)	468 802	467 911	0,2	5,3	4 592 477	4 719 382	-2,7	7,8
Ferrovías Central Andina	232 752	254 056	-8,4	3,3	2 297 595	2 283 160	0,6	11,7
Ferrocarril Transandino	236 050	213 855	10,4	7,4	2 294 883	2 436 223	-5,8	4,2
Ferrocarril del Sur	234 516	212 830	10,2	7,9	2 281 305	2 427 838	-6	4,5
Ferrocarril del Sur Oriente	1534	1025	49,7	-34,5	13 578	8385	61,9	-28,5
PASAJEROS	246 535	167 792	46,9	-10,9	1 918 542	941 360	103,8	-21,7
Ferrovías Central Andina	-	-	-	-100	-	-	-	-100
Ferrocarril Transandino	246 535	167 792	46,9	-10,8	1 918 542	941 360	103,8	-21,6
Ferrocarril del Sur	2012	66	2948,5	-18	9957	119	8267,2	-45,4
Ferrocarril del Sur Oriente	244 523	167 726	45,8	-10,8	1 908 585	941 241	102,8	-21,5
KM-VAGÓN (Miles)^{1/}	1798	1585	13,5	3,8	16 191	15 385	5,2	-3,7
Ferrovías Central Andina	612	656	-6,6	18,1	5901	5782	2,1	23,9
Ferrocarril Transandino	1186	929	27,7	-2,4	10 290	9604	7,1	-14,6
Ferrocarril del Sur	847	688	23,2	6,3	7653	8061	-5,1	-10,4
Ferrocarril del Sur Oriente	339	241	40,5	-18,9	2637	1542	71	-24,6

1/ Las cifras de km-vagón corresponde a las unidades llenas

Nota: Información preliminar

Fuente: Los concesionarios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADA

En octubre del 2022, el volumen de carga transportada por las vías férreas concesionadas fue **0,2 %** mayor a lo registrado en el mismo mes del 2021, alcanzando alrededor de 468 802 toneladas, de los cuales el **49,6 %** fue movilizado por Ferrovías Central Andina (FVCA), mientras que el **50,4 %** fue movilizado por Ferrocarril Transandino (FTA). Cabe destacar que el volumen total de carga movilizada en octubre del 2022 presentó un incremento de **5,3 %** respecto al mismo mes del 2019.



Gráfico 9
CARGA (TM) DE LAS CONCESIONES FERROVIARIAS REGIONALES, OCTUBRE 2022



Nota: Información preliminar

Fuente: Los concesionarios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

Casi la totalidad de la carga transportada por Ferrocarril Transandino se registró en el tramo Sur (**99,4 %**), destacando la movilización de carga de concentrado de cobre (**100 %**), que experimentó un incremento de **15,7 %** con relación a octubre del 2021. Entre sus principales clientes se encuentra Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. (con una participación de **66,8 %**) y Minera las Bambas S.A. (**32,6 %**)².

Ferrocarril Trasandino

Principales productos	Principales clientes
Concentrado de cobre 100 %	Sociedad Minera Cerro Verde S.A.A. 66,8 %
	Minera las Bambas S.A. 32,6 %

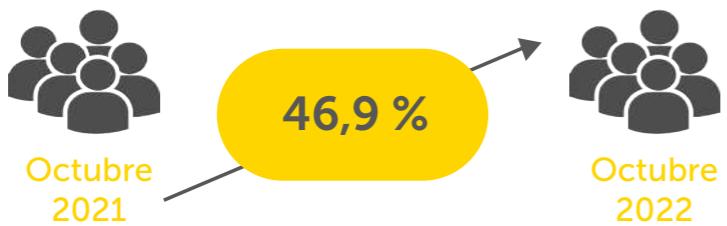
Por otro lado, los principales productos movilizados a través del Ferrocarril del Centro fueron el concentrado de cobre (**46,1 %**), el ácido sulfúrico industrial (**21 %**), zinc en barras y planchas (**10 %**) y concentrado de zinc (**5,4 %**). Los principales clientes fueron Minera Chinalco Perú S.A. (**50,3 %**), Nexa Resources Cajamarquilla S.A. (**31,8 %**), y Volcan Compañía Minera S.A.A. (**7,2 %**).

² Perú Rail (operador del Ferrocarril del Sur y Sur Oriente y empresa vinculante de FETRANSA) firmó en 2015 un contrato con MMG para transportar concentrados de minerales de la Minera Las Bambas S.A. Dicho contrato consiste en el transporte desde la Estación Pillones hasta Islay (Terminal Portuario de Matarani). Extraído de: <<http://www.portalminero.com/display/N0T/2015/06/12/Perurail+se+adjudica+millonario+contrato+para+el+transporte+de+Mineral+en+Las+Bambas>>



Ferrocarril del Centro	
Principales productos	Principales clientes
Concentrado de cobre 46,1 %	Minera Chinalco Perú S. A. 50,3 %
Acido sulfúrico industrial 21 %	Nexa Resources Cajamarquilla S. A. 31,8 %
Zinc en barras y planchas 10 %	Volcán Compañía Minera S.A.A. 7,2 %
Concentrado de zinc 5,4 %	

TRÁFICO DE PASAJEROS



En octubre del 2022, el tráfico de pasajeros movilizados en las concesiones ferroviarias regionales resultó mayor en **46,9 %** con respecto a octubre del 2021, correspondiendo únicamente a la concesión a cargo de Ferrocarril Transandino. A pesar de este incremento, todavía no se ha recuperado el nivel de tráfico registrado en octubre del 2019, que fue un **10,9 %** superior al de 2022. Cabe señalar que el **99,2 %** de pasajeros fue movilizado a través del tramo sur oriente del Ferrocarril Transandino (que sigue la ruta hacia Machu Picchu).



1/ Las cifras de Km-vagón corresponde a las unidades llenas

Nota: Información preliminar

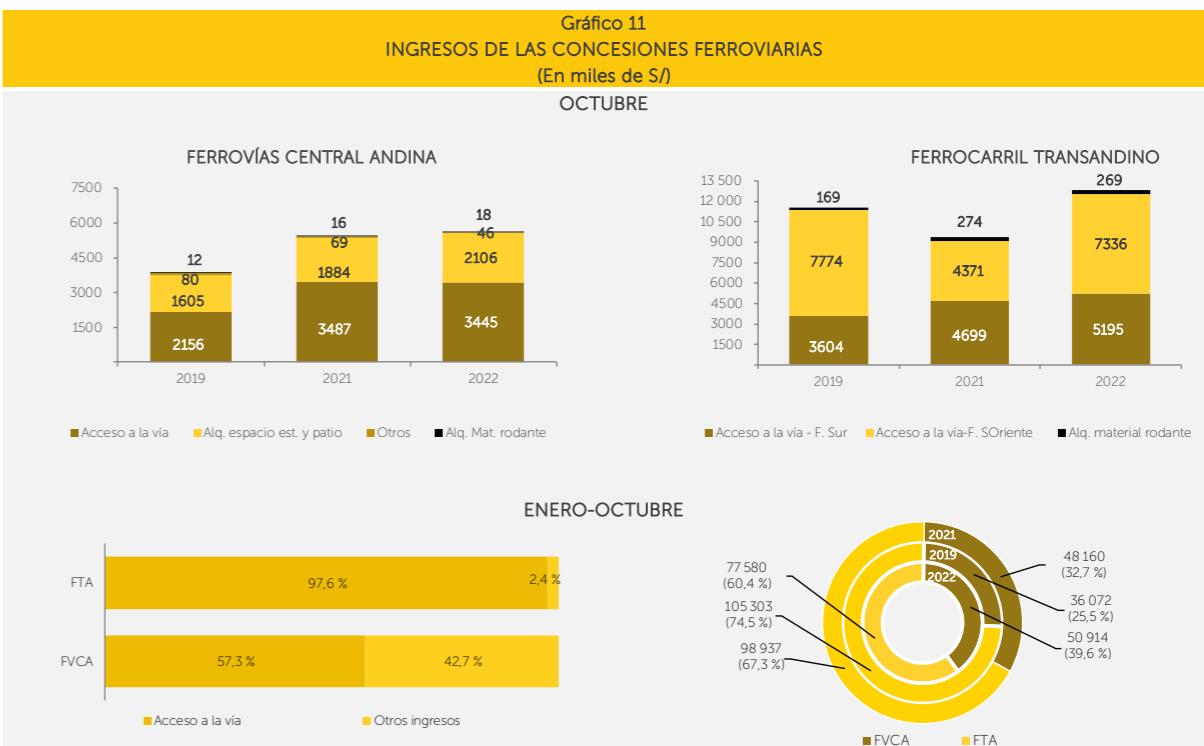
Fuente: Los concesionarios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ostrán

INGRESOS DE LA CONCESIÓN

Los ingresos en conjunto de ambas concesiones (FVCA y FTA) ascendieron a S/ 18,4 millones en octubre del 2022, mayor en **24,4 %** (S/ 3,6 millones) respecto a octubre del 2021, siendo el **30,5 %** correspondiente a FVCA y el **69,5 %** restante a FTA. Asimismo, en comparación al 2019, se registró un incremento de los ingresos de ambas concesiones en **19,6 %**, equivalente a S/ 3 millones.

Los ingresos de FVCA se incrementaron **2,9 %** con relación a octubre del 2021, debido a la mayor recaudación por concepto de acceso a la vía, que alcanzó alrededor del **61,4 %** del total de los ingresos de la concesión. Por su parte, los ingresos de FTA en comparación con octubre del 2021 aumentaron **37 %** (S/ 3,5 millones), sustentado por la mayor recaudación por concepto del servicio de acceso de vía, que representó el **97,9 %** de los ingresos de la concesión.



Nota: Información preliminar
Fuente: Los concesionarios
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ostrán

Por otro lado, durante el periodo enero-octubre del 2022, se observó un incremento de los ingresos facturados por Ferrocarril Transandino (FTA) de **27,5 %** frente al mismo periodo del año anterior, pasando de S/ 77,6 millones a S/ 99 millones. Igualmente, Ferrovías Central Andina (FVCA) registró un aumento del **5,7 %**, equivalente a S/ 2,8 millones, con relación a similar periodo del 2021.



SISTEMA ELÉCTRICO DE TRANSPORTE MASIVO LÍNEA 1 DEL METRO DE LIMA

TRÁFICO	Cuadro 14 TRÁFICO EN EL SISTEMA ELÉCTRICO DE TRANSPORTE MASIVO DE LIMA Y CALLAO, LÍNEA 1							
	OCTUBRE		VAR. (%)		ENERO-OCTUBRE		VAR. (%)	
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
Pasajeros	13 064 162	7 223 114	80,9	-16,1	102 772 981	65 195 970	57,6	-25,6
Trenes recorridos	12 320	13 264	-7,1	-4,6	126 475	129 655	-2,5	1,5
Kilómetros recorridos ^{1/}	407 863	439 313	-7,2	-4,7	4 188 318	4 287 894	-2,3	1,6

1/ A partir del 25 de julio de 2014 se considera la longitud del Tramo de 33,13 km.

Nota: Información preliminar

Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

En octubre del 2022, el Metro de Lima transportó 13,1 millones de pasajeros, lo que representó un incremento de **80,9 %** con relación al tráfico observado en octubre del año previo. Sin embargo, aún no se ha logrado recuperar los niveles obtenidos antes de la pandemia del COVID-19, pues el tráfico de pasajeros fue inferior en **16,1 %** con respecto a octubre del 2019.

Asimismo, hicieron uso de la Línea 1 del Metro de Lima un promedio diario de 421 425 pasajeros, cifra superior al tráfico promedio diario alcanzado en octubre del 2021 (233 004 pasajeros), pero inferior al promedio del 2019 (502 005 pasajeros). Por otro lado, los trenes recorridos y los kilómetros recorridos respecto de octubre del 2021, se redujeron en **7,1 %** y **7,2 %** respectivamente.

En cuanto a la distribución del tráfico, las estaciones que concentraron un mayor volumen fueron Gamarra (**9 %**), Bayóvar (**8,4 %**), Miguel Grau (**7,7 %**) y la Cultura (**7,2 %**), presentando picos de demanda en los intervalos de horarios de 7 a 9 a. m. y de 6 a 8 p. m.



Nota: Información preliminar.
Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

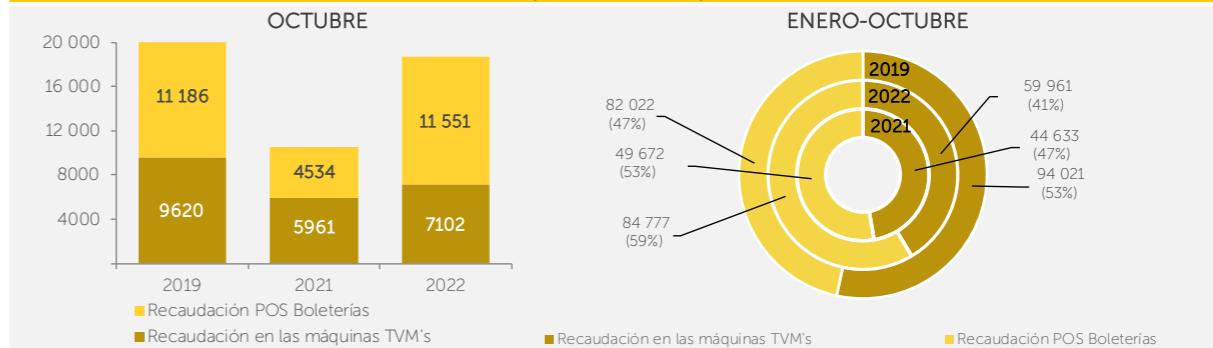
INGRESOS RECAUDADOS

RECAUDACIÓN (miles de S/.)	OCTUBRE 2022	RECAUDACIÓN MEDIANTE MÁQUINAS TVM	1140	OCTUBRE 2021
RECAUDACIÓN POS BOLETERÍAS		7016		

Respecto a los ingresos recaudados por tarifas, en octubre del 2022 se observó un incremento de S/ 8,2 millones con relación al mismo mes del 2021 (**77,7 %**). Dichos ingresos están compuestos tanto por la recaudación a través de las POS boleterías (**61,9 %** del total), que se incrementó en S/ 7 millones (**154,7 %**), como por las máquinas expendedoras de boletos (TVM, por sus siglas en inglés), que creció en S/ 1,1 millones (**19,1 %**).

Por su parte, en el periodo enero-octubre del 2022 se observó un incremento de **70,7 %** en la recaudación a través de POS boleterías (S/ 35,1 millones), presentándose también un incremento de **34,3 %** (S/ 15,3 millones) por concepto de recaudación en las máquinas TVM, respecto del mismo periodo del año anterior.

Gráfico 13
INGRESOS POR RECARGA DE TARJETAS DE TREN URBANO DE LIMA
(En miles de S/.)



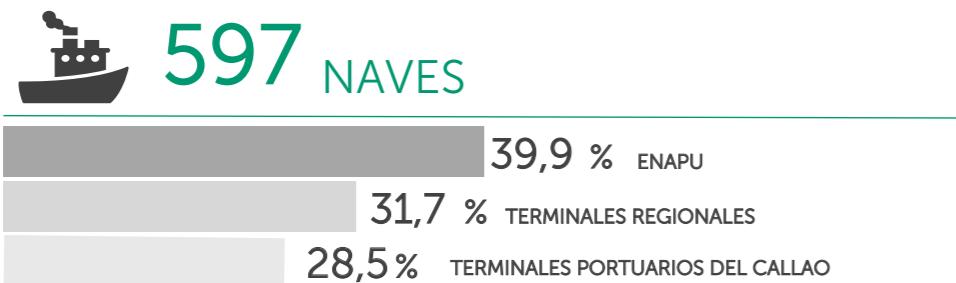
Nota: Información preliminar.
Fuente: Tren Urbano de Lima S.A.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán



Puertos

NAVES

El tráfico marítimo de naves en los puertos bajo el ámbito del Ositrán alcanzó un total de 597 naves, de las cuales el **39,9 %** realizó operaciones en los puertos operados por ENAPU, el **31,7 %** en los terminales portuarios del Callao y el **28,5 %** restante en los terminales portuarios regionales. Cabe mencionar que el tráfico alcanzado fue inferior en **1,5 %** (-9 naves) al de octubre del 2021 y en **2 %** (-12 naves) respecto al mismo mes del 2019.



CARGA

En cuanto al movimiento de carga a través de la infraestructura portuaria, en octubre del 2022 se alcanzó alrededor de 4,5 millones de toneladas, inferior en **4,7 %** (-218 574 toneladas) al movimiento registrado en el mismo mes del 2021. Sin embargo, logró superar los niveles de carga registrados en octubre del 2019 (4,3 millones de toneladas).



En términos de participación, el puerto del Callao concentró el **67,2 %** de la carga movilizada en sus tres terminales: Terminal Muelle Norte (**34,1 %**), administrado por la empresa APM Terminals; Terminal Muelle Sur (**27,5 %**), operado por la empresa DP World, y el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales (**5,7 %**), operado por la empresa Transportadora Callao.

Por otro lado, los puertos regionales movilizaron el **30,5 %** del total de carga, distribuida a través de los puntos de embarque ubicados a lo largo del territorio peruano. Así, por ejemplo, en Ica el Terminal Portuario General San Martín, operado por la empresa Terminal Portuario Paracas, movilizó el **6,6 %**; en Piura, el puerto de Paita, operado por la empresa Terminales Portuarios Euroandinos, el **4,4 %**; en Arequipa, el puerto de Matarani, operado por la empresa TISUR, el **12,8 %**; en La Libertad, el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry, operado por la empresa Concesionaria Salaverry Terminal Internacional, el **6,7 %**; y en Loreto, el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma, operado por la empresa COPAM S. A., el **0,05 %** de la carga total.

Cabe señalar que, en su mayoría, los puertos mencionados son multipropósito³, con excepción del Terminal del Muelle Sur del Callao y del Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales, los cuales son especializados en carga contenedORIZADA y granel sólido de minerales, respectivamente.

³Aquellos terminales con capacidad de atender distintos tipos de carga (p.e. contenedores, granel sólido, granel líquido, etc.).

⁴Dichos terminales solo movilizan un único tipo de carga.



Cuadro 15 NIVEL Y VARIACIÓN DE TRÁFICO E INGRESOS EN PUERTOS										
	OCTUBRE		Var. (%)		ENERO-OCTUBRE		Var. (%)			
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019		
NAVES	597	606	-1,5	-2	6971	7370	-5,4	-20,6		
Puertos bajo administración de ENAPU	238	239	-0,4	-0,4	3615	4008	-9,8	-30		
Puerto del Callao	APM Terminals	126	136	-7,4	-8	1207	1245	-3,1	-12,5	
	DP World	52	53	-1,9	-7,1	500	542	-7,7	-16,9	
	TCSA	11	12	-8,3	-38,9	142	138	2,9	-2,1	
Puertos Regionales	TISUR	43	48	-10,4	-2,3	391	380	2,9	-8,9	
	TPE	44	40	10	4,8	407	371	9,7	7,4	
	TPP	23	16	43,8	15	175	133	31,6	36,7	
	COPAM	38	43	-11,6	22,6	389	387	0,5	4,9	
	STI	22	19	15,8	-	145	166	-12,7	-21,6	
CARGA (miles de TM)	4472	4690	-4,7	2,4	44 774	46 041	-2,8	4,2		
Puertos bajo administración de ENAPU	101	54	87,4	73,7	1401	662	111,7	82,9		
Puerto del Callao	APM Terminals	1524	1678	-9,2	-8,6	15 330	16 651	-7,9	-3	
	DP World	1229	1347	-8,7	6	12 778	13 830	-7,6	2,3	
	TCSA	254	252	0,4	-21	2662	2460	8,2	3,5	
Puertos Regionales	TISUR	574	552	3,8	-6,7	5362	5349	0,2	-3,2	
	TPE	196	249	-21,1	-4	2178	2375	-8,3	2,2	
	TPP	293	175	67,6	142,3	2485	1743	42,6	90,5	
	COPAM	2	2	6,2	168,8	21	17	22	19,3	
	STI	298	381	-21,7	37,3	2557	2953	-13,4	9,5	
CONTENEDORES (TEU)	242 827	240 948	0,8	11,3	2 225 745	2 310 502	-3,7	4,5		
Puertos bajo administración de ENAPU	252	1100	-77,1	-86,9	5207	8777	-40,7	-64,6		
Puerto del Callao	APM Terminals	85 969	88 493	-2,9	15,8	780 945	800 424	-2,4	4,5	
	DP World	119 526	119 595	-0,1	12,7	1 170 680	1 229 320	-4,8	4,3	
Puertos Regionales	TISUR	370	736	-49,7	-77,5	4621	10326	-55,2	-69,2	
	TPE	34 675	29 214	18,7	11,8	253 848	247 296	2,6	14	
	TPP	1926	1772	8,7	-38,4	9639	14 077	-31,5	10,3	
	COPAM	109	38	186,8	395,5	805	282	185,5	544	
	STI	-	-	-	-	-	22	-100	-	
INGRESOS	Miles de USD ^{2/}		66 862	59 926	11,6	34,9	595 130	554 805	7,3	25,1
APM Terminals	23 461	21 179	10,8	42,9	215 199	201 881	6,6	33,7		
DP World	15 270	14 774	3,4	24,2	146 723	149 091	-1,6	15,1		
TCSA	2272	2110	7,7	-13,6	23 131	20 396	13,4	9,6		
TISUR	9742	9015	8,1	-9,8	92 616	84 144	10,1	-7,3		
TPE	7274	5978	21,7	64,7	52 627	50 041	5,2	39,1		
TPP	5054	2177	132,2	405	28 859	16 515	74,7	203,5		
STI	3790	4693	-19,2	88,9	35 975	32 736	9,9	90,6		
Miles de S/.	53	44	22,1	86,9	475	398	19,3	382,1		
COPAM	53	44	22,1	86,9	475	398	19,3	36		

1/ Naves de alto bordo y bajo bordo,

2/Los ingresos de 2019 y 2020 para TISUR, TPE, TPP y TCSA fueron convertidos de soles a dólares con el tipo de cambio

Nota: Información preliminar

Fuente: Los concesionarios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

TRÁFICO DE CONTENEDORES

En octubre de este año, el tráfico de contenedores (medido en TEU) presentó un incremento de **0,8 %** (1879 TEU) y de **11,3 %** (24 724 TEU) respecto de octubre del 2021 y 2019, respectivamente. Este aumento se debe al mayor número de contenedores movilizados a través del Puerto de Paita (**18,7 %**, equivalente a 5461 TEU).

En cuanto a la participación relativa de cada puerto en el movimiento de contenedores, durante octubre del 2022, el Terminal Muelle Sur del Callao concentró el **49,2 %** del total de TEU movilizados, seguidos por el Terminal Muelle Norte del Callao (**35,4 %**) y el puerto de Paita (**14,3 %**).



Participación (TEU)	
DP World	49,2 %
APM Terminals	35,4 %
TPE	14,3 %

TERMINALES PORTUARIOS DEL CALLAO

TRÁFICO	OCTUBRE		Var. (%)		ENERO-OCTUBRE		Var. (%)	
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
NAVES	189	201	-6	-10,4	1849	1925	-3,9	-13,1
Terminal Norte Multipropósito	126	136	-7,4	-8	1207	1245	-3,1	-12,5
Terminal de Contenedores Muelle Sur	52	53	-1,9	-7,1	500	542	-7,7	-16,9
T. de Embarque de Concentrados de Minerales	11	12	-8,3	-38,9	142	138	2,9	-2,1
CARGA (miles de TM)	3007	3277	-8,3	-4,5	30 770	32 941	-6,6	-0,3
Terminal Norte Multipropósito	1524	1678	-9,2	-8,6	15 330	16 651	-7,9	-3
Terminal de Contenedores Muelle Sur	1229	1347	-8,7	6	12 778	13 830	-7,6	2,3
T. de Embarque de Concentrados de Minerales	254	252	0,4	-21	2662	2460	8,2	3,5

Nota: Información preliminar

Fuente: Los concesionarios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

NAVES

En octubre del 2022, los terminales de carga ubicados en el puerto del Callao atendieron un total de 189 naves, destacando el Terminal Muelle Norte con el **66,7 %** del total, seguido por el Terminal Muelle Sur con el **27,5 %**. No obstante el tráfico de naves en ambos terminales aún no recupera los niveles prepandemia de octubre del 2019, pues fue inferior en **8 %** y en **7,1 %**, respectivamente. Asimismo, entre enero y octubre del 2022, el número de naves atendidas fue de 1849, lo que representó una reducción de **3,9 %** con relación al mismo periodo del año anterior.

189 NAVES

66,7 % APM TERMINALS

27,5 % DP WORLD

5,8 % TCSA

CARGA

El puerto del Callao movilizó un total de 3 millones de toneladas, volumen inferior en **8,3 %** a la carga total transportada en octubre del 2021 y en **4,5 %** a octubre del 2019. Del total de carga, el mayor volumen fue movilizado a través del Terminal Muelle Norte (**50,7 %**), mientras que el menor volumen de carga se movilizó por el Terminal de Embarque de Concentrados de Minerales (**8,4 %**).



Participación (TM)	
APM Terminals	50,7 %
DP World	40,9 %
TCSA	8,4 %

En cuanto a los ingresos recaudados por APM Terminals, estos se incrementaron en **42,9 %** (USD 7 millones) con relación a octubre del 2019 y en **10,8 %** (USD 2,3 millones) con relación a octubre del 2021, siendo ello explicado por los mayores niveles de ingresos por servicios estándar en **40,6 %** y **20,5 %**, respectivamente. Con respecto a la composición de sus ingresos, el **82 %** corresponde a los servicios estándar, el **16,5 %** a servicios especiales con precio, el **0,4 %** a los servicios especiales con tarifa y el **1,1 %** a otros servicios. Entre tanto, el ingreso acumulado total por APM Terminals entre enero y octubre del 2022 alcanzó los USD 215,2 millones (superior en **9 %** y **30,9 %** a lo observado en el mismo periodo del 2021 y 2019, respectivamente).



TRÁFICO DE CONTENEDORES

En octubre del 2022, el tráfico de contenedores en el puerto del Callao (medido en TEU) fue mayor en **13,9 %** en comparación con lo registrado en octubre del 2019, pero menor en **1,2 %** a octubre del 2021, alcanzando un movimiento de 205 495 TEU. Esta reducción es explicada, principalmente, por el menor tráfico en el Terminal Muelle Norte (administrado por APM Terminals), que concentró el **41,8 %** del tráfico de contenedores (en TEU). En tanto que el **58,2 %** restante se movilizó a través del Terminal Muelle Sur (administrado por DP World).

TRÁFICO	Cuadro 17							
	OCTUBRE		Var. (%)		ENERO-OCTUBRE		Var. (%)	
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
CONTENEDORES (TEU)								
Terminal Norte Multipropósito	85 969	88 493	-2,9	15,8	780 945	800 424	-2,4	4,5
Exportación	33 527	39 608	-15,4	1,7	333 334	345 444	-3,5	0,4
Importación	31 783	34 091	-6,8	9,6	311 970	315 874	-1,2	6,5
Transbordo	20 659	14 794	39,6	68,2	135 641	139 106	-2,5	10,6
Terminal de Contenedores Muelle Sur	119 526	119 595	-0,1	12,7	1 170 680	1 229 320	-4,8	4,3
Importación	49 202	47 868	2,8	7,5	484 293	496 623	-2,5	4,7
Exportación	47 086	45 318	3,9	20,2	460 295	472 469	-2,6	6,9
Transbordo	23 238	26 409	-12	9,8	226 092	260 228	-13,1	-1,2

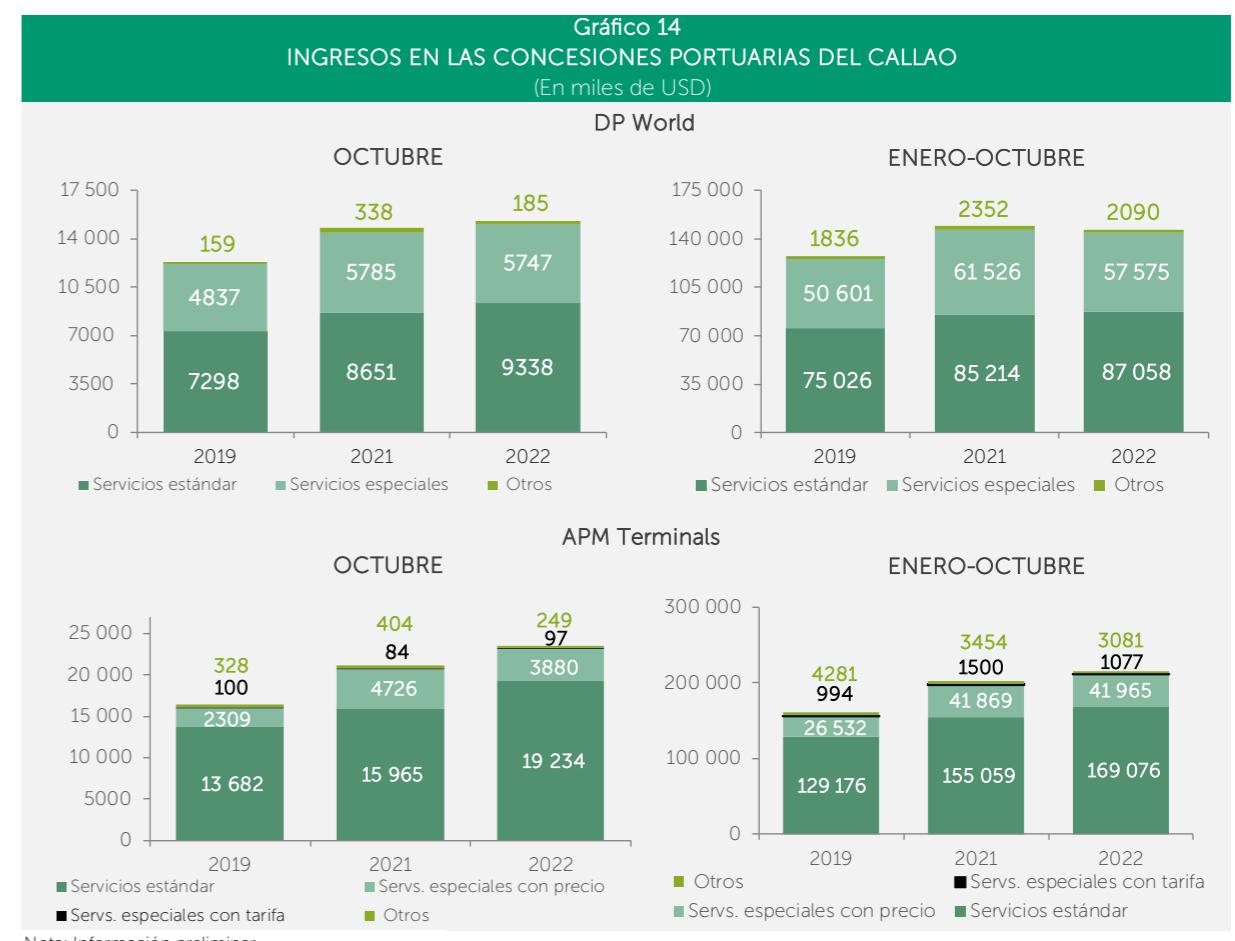
Nota: Información preliminar
Fuente: Los concesionarios
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán



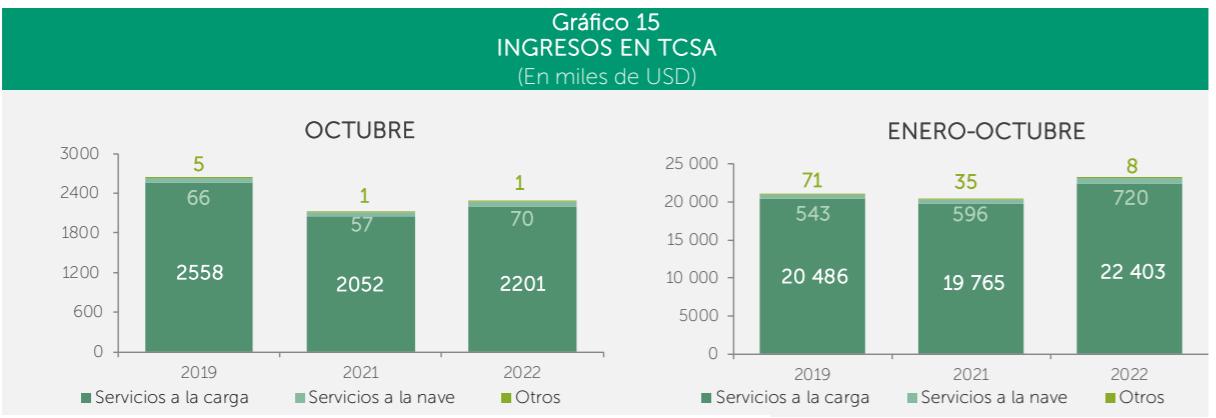
DP World	58,2 % de TEU
APM Terminals	41,8 % de TEU

INGRESOS

Con relación a los ingresos recaudados en octubre del 2022, DP World superó los niveles alcanzados en octubre del 2019, pues sus ingresos fueron superiores en **24,2 %** (USD 2,9 millones), y los de octubre del 2021, ya que estos se incrementaron en **3,4 %** (USD 496 292). Este incremento respecto al 2021 se explicó por la mayor recaudación por servicios estándar (**7,9 %**). Asimismo, los ingresos acumulados entre enero y octubre del 2022 por dicha concesión alcanzaron los USD 146,7 millones, de los cuales el **61,2 %** correspondió a ingresos por la prestación de servicios estándar.



Asimismo, en el caso de Transportadora Callao, los ingresos fueron superiores en **6,5 %** (USD 145,8 miles) a lo recaudado en octubre del 2019 y en **8,3 %** (USD 182,3 miles) respecto al mismo mes del 2021. Ello se explica por los mayores ingresos provenientes de servicios estándar (**8,1 %** y **7,2 %**, respecto a 2021 y 2019, respectivamente), que representaron el **99,5 %** del total de ingresos recaudados en octubre del 2022. En tanto, los ingresos totales alcanzaron los USD 2,4 millones, mientras que los ingresos acumulados entre enero y octubre de 2022 alcanzaron los USD 18 millones, monto superior en **11,9 %** respecto del mismo periodo del 2021 y superior en **7,2 %** frente a los ingresos del 2019.



Nota: Información preliminar

Fuente: Los concesionarios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

NAVES

En octubre del 2022, un total de 170 naves tuvieron como destino los puertos regionales concesionados, siendo esto mayor en 4 naves a lo registrado en 2021 y en 11 naves respecto al mismo mes en 2019. Del total de naves registradas, el **25,9 %** correspondieron al Terminal Portuario de Paita, mientras que el **25,3 %** y el **22,4 %** al Terminal Portuario de Matarani y Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas, respectivamente.



TERMINALES PORTUARIOS REGIONALES

Cuadro 18
NIVEL Y VARIACIÓN DE TRÁFICO EN LOS TERMINALES PORTUARIOS REGIONALES

TRÁFICO	OCTUBRE		Var. (%)		ENERO-OCTUBRE		Var. (%)	
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
NAVES	170	166	2,4	6,9	1507	1437	4,9	1
Terminal Portuario de Matarani	43	48	-10,4	-2,3	391	380	2,9	-8,9
Terminal Portuario de Paita ¹	44	40	10	4,8	407	371	9,7	7,4
Terminal Portuario General San Martín	23	16	43,8	15	175	133	31,6	36,7
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	22	19	15,8	-	145	166	-12,7	-21,6
Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas N.R.	38	43	-11,6	22,6	389	387	0,5	4,9
CARGA (miles de TM)	1364	1359	0,4	17,7	12 603	12 438	1,3	11,3
Terminal Portuario de Matarani	574	552	3,8	-6,7	5362	5349	0,2	-3,2
Contenedora	4	6	-39	-82	55	104	-46,6	-72,6
Fraccionada	48	57	-15,4	-32,4	480	449	6,9	-8,9
Granel Líquido	29	25	18,6	54,8	228	186	22,7	23,8
Granel Sólido	492	464	6	-2,1	4598	4610	-0,3	-0,5
Rodante	-	-	-	-	-	-	-	-100
Terminal Portuario de Paita	196	249	-21,1	-4	2178	2375	-8,3	2,2
Contenedora	177	168	5,4	2,7	1598	1663	-3,9	4,8
Fraccionada	1	8	-91,8	-83,4	65	166	-61	-1,5
Granel Líquido	10	29	-64,2	-33,1	98	103	-5,3	2,5
Granel Sólido	8	44	-81,3	-34,9	418	442	-5,5	-6,4
Rodante	-	-	-	-	-	-	-	-
Terminal Portuario General San Martín	293	175	67,6	142,3	2485	1743	42,6	90,5
Contenedora	16	14	13,2	-42,5	68	102	-33,4	-1,6
Fraccionada	67	14	364,8	894,8	638	520	22,7	491,3
Granel Líquido	-	-	-	-	-	-	-	-100
Granel Sólido	211	147	43,8	142,9	1778	1118	59	58,1
Rodante	-	-	-	-	-	2	-100	-
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	298	381	-21,7	37,3	2557	2953	-13,4	9,5
Contenedora	-	-	-	-	0	-100	-	-
Fraccionada	32	13	149	711	108	91	18,8	10,7
Granel Líquido	-	4	-100	-100	12	4	221,6	-64,8
Granel Sólido	266	364	-27	28	2437	2858	-14,7	10,6
Rodante	-	-	-	-	-	-	-	-
Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas N.R.	2,4	2,3	6	169	21,3	17,4	22	19,3
Contenedora	0,9	0,4	127	414	7,9	2,8	181	751
Fraccionada	1,5	1,9	-20	107	13,4	14,6	-8	41
Granel Líquido	-	-	-	-	-	-	-	-100
Granel Sólido	-	-	-	-	-	-	-	-
Rodante	-	-	-	-	-	-	-	-

1/ Naves de Alto Bordo

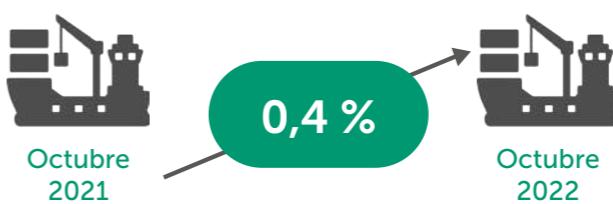
Nota: Información preliminar

Fuente: Los concesionarios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ositrán

CARGA

El volumen de carga movilizada por estos terminales fue superior en **0,4 %** (4757 toneladas) a lo observado en octubre del 2021 y en **17,7 %** (205 308 toneladas) a octubre del 2019. El Terminal Portuario de Matarani concentró el **42,1 %** y el Terminal Multipropósito Salaverry el **21,9 %** del tráfico total de carga; mientras que el Terminal Portuario General San Martín, el Terminal Portuario de Paita y el Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas movilizaron el **21,5 %**, **14,4 %** y **0,2 %**, respectivamente.



Participación (TM)	
TISUR	42,1 %
TPMS	21,9 %
TPP	21,5 %

En cuanto al tipo de carga movilizada, cabe indicar que esta es diferente en cada terminal portuario. Así, en el Terminal Portuario de Matarani, el principal tipo de carga fue el granel sólido (**85,8 %**), en tanto que en el Terminal Portuario de Paita fue la carga contenerizada (**90,2 %**). En el caso del Terminal Portuario General San Martín, se destaca la carga de granel sólido (**71,8 %**), al igual que en el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry (**89,3 %**). Finalmente, en el Terminal Portuario de Yurimaguas, predominó la carga fraccionada, con una participación de **61,4 %**.

TRÁFICO DE CONTENEDORES

El tráfico de contenedores a nivel regional (medido en TEU) fue superior en **16,8 %** (5320 TEU) con relación a octubre del 2021. El mayor tráfico de contenedores se registró en el Terminal Portuario de Paita (**18,7 %**, equivalente a 5461 TEU), siendo la participación de este puerto del **93,5 %** del tráfico total. Cabe mencionar que el tráfico total también fue superior en **3,5 %** (1269 TEU) con respecto a octubre del 2019.



TRÁFICO	Cuadro 19							
	OCTUBRE		Var. (%)		ENERO-OCTUBRE		Var. (%)	
	2022	2021	2021	2019	2022	2021	2021	2019
CONTENEDORES (TEU)	37 080	31 760	16,8	3,5	268 913	272 003	-1,1	9,1
Terminal Portuario de Matarani	370	736	-49,7	-77,5	4621	10 326	-55,2	-69,2
Terminal Portuario General San Martín	1926	1772	8,7	-38,4	9639	14 077	-31,5	-
Terminal Portuario de Paita	34 675	29 214	18,7	11,8	253 848	247 296	2,6	14
Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	-	-	-	-	-	22	-100	-
Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas N.R.	109	38	186,8	395,5	805	282	185,5	544

^{1/} Sin reestibas

Nota: Información preliminar

Fuente: Los concesionarios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ostrán

INGRESOS

En cuanto a los ingresos recaudados en octubre del 2022, en el caso de TISUR se registraron USD 9,7 millones, esto es, USD 726 000 más que en octubre del 2021 (**8,1 %**), pero menor en USD 1,1 millones que octubre del 2019 (**-9,8 %**). La principal fuente de ingresos corresponde a los servicios a la carga (**95,5 %**), que aumentó en **9,9 %** en comparación con octubre del año anterior.

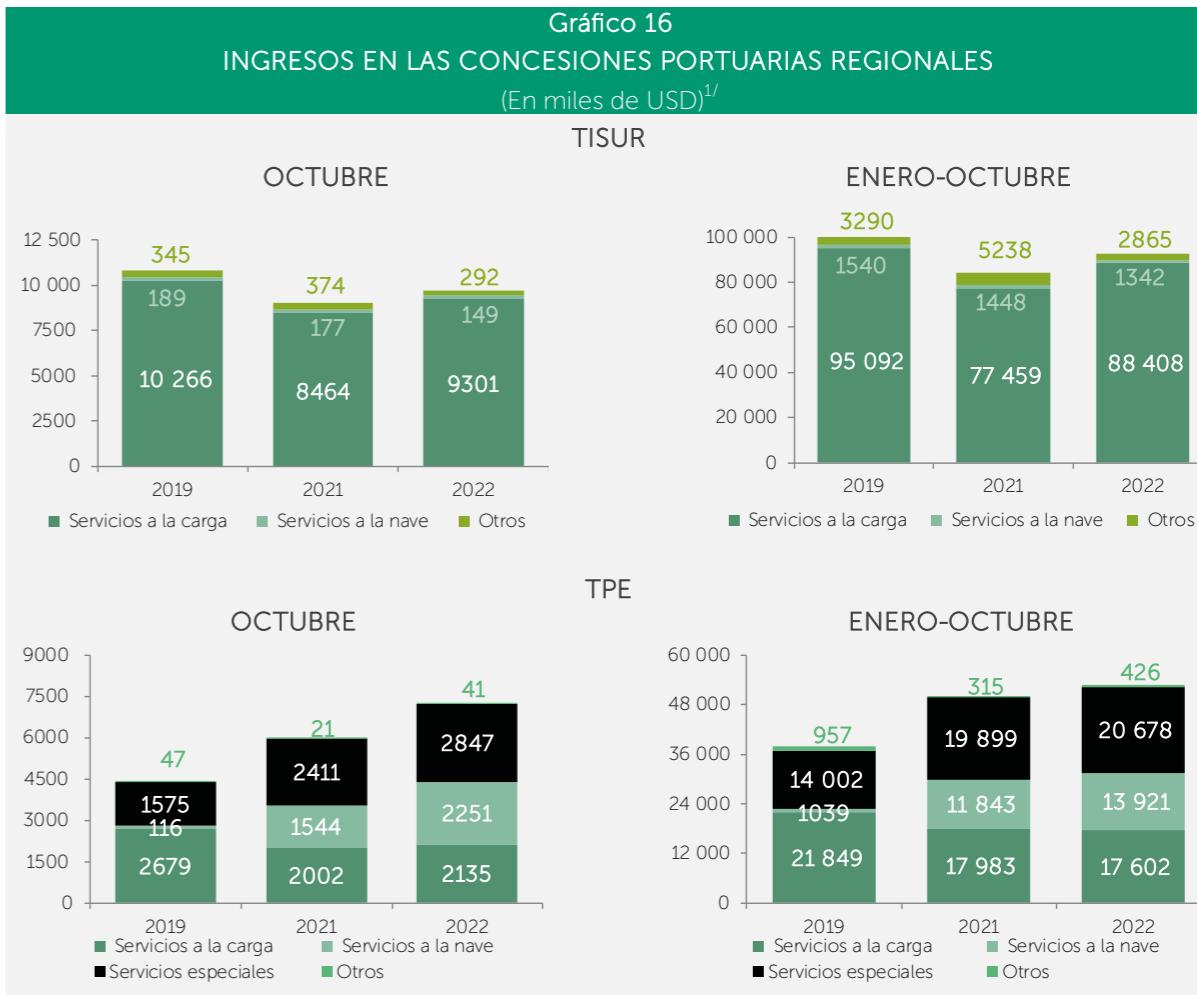
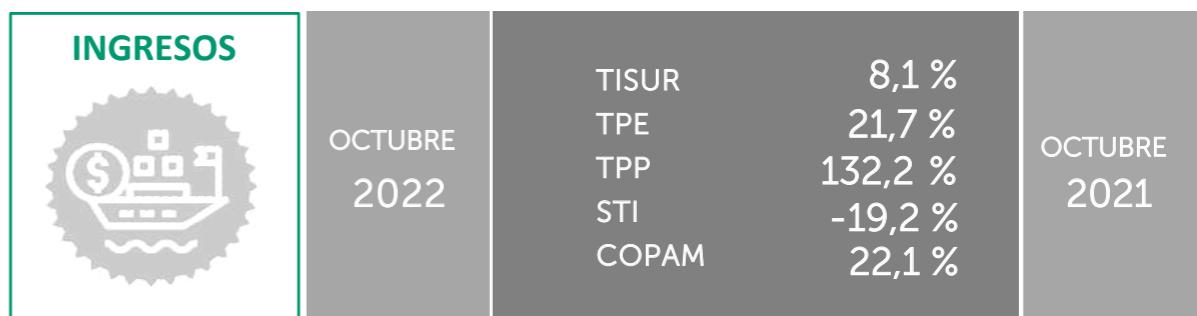
En tanto, los ingresos recaudados por TPE Paita alcanzaron los USD 7,3 millones, monto superior en **21,7 %** (USD 1,3 millones) con relación a octubre del 2021 y en **64,7 %** (USD 2,9 millones) para el mismo mes en el 2019. Los rubros que presentaron una mayor participación fueron servicios a la carga (**29,4 %**) y servicios especiales (**39,1 %**).

Los ingresos acumulados entre enero y octubre del 2022 en el Terminal Portuario de Matarani aumentaron en **10,1 %**, mientras que en el Terminal Portuario de Paita el incremento fue de **5,2 %**, ambos frente al mismo periodo del 2021. Por otro lado, con relación al mismo periodo del 2019, los ingresos en TISUR disminuyeron en **7,3 %**, mientras que en TPE Paita se observó un crecimiento del **39,1 %**.

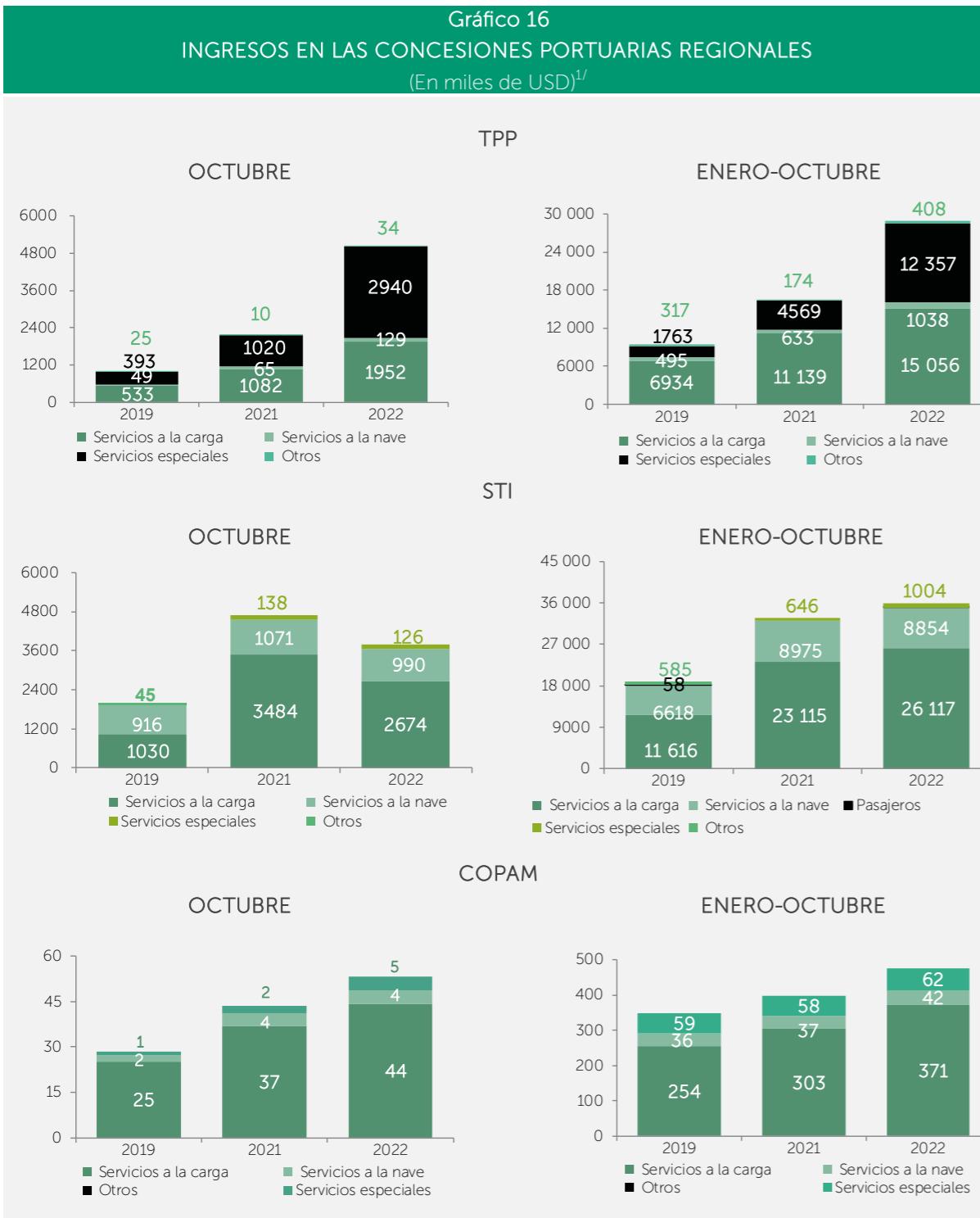
En el caso del Terminal Portuario General San Martín, en octubre del 2022 sus ingresos fueron de USD 5,1 millones, valor superior en **132,2 %** (USD 2,9 millones) respecto de lo recaudado en octubre del 2021 y en **405 %** (USD 4,1 millones) a lo percibido en octubre de 2019. Este incremento se explica principalmente por los ingresos por servicios especiales (**188,3 %** en comparación a octubre de 2021) que representaron aproximadamente el **58,2 %** de los ingresos totales. En tanto, los ingresos acumulados entre enero y octubre de 2022 alcanzaron la suma de USD 28,9 millones, esto es, **74,7 %** superior al mismo periodo del 2021.

Por su parte, el Terminal Portuario Multipropósito Salaverry reportó un ingreso de USD 3,8 millones, monto menor en USD 903 miles a lo recaudado en octubre del 2021 (**-19,2 %**), pero superior en USD 1,8 millones al mismo mes del 2019 (**88,9 %**), siendo explicado por las variaciones en los ingresos por servicios a la carga (**-23,3 %** y **159,5 %** con relación a octubre del 2021 y 2019, respectivamente). En cuanto a los ingresos acumulados entre enero y octubre de 2022, la concesión registró un monto de USD 35,9 millones, esto es, un incremento de **9,9 %** frente al mismo periodo del 2021.

Finalmente, los ingresos en el Terminal Portuario de Yurimaguas alcanzaron los S/ 53 127, superior en **22,1 %** a lo registrado en octubre del 2021 (S/ 43 507) y en **86,9 %** a lo registrado en octubre del 2019 (S/ 28 420). Cabe señalar que, con relación al 2021, este incremento se debió a los mayores ingresos por servicios a la carga (**19,9 %**), los cuales representaron el **83,2 %** de los ingresos totales de la concesión. Además, los ingresos acumulados entre enero y octubre de 2022 aumentaron en **19,3 %** y **36,1 %** con relación al mismo periodo del 2021 y 2019, respectivamente.



TERMINALES PORTUARIOS ADMINISTRADOS POR ENAPU



1/Los ingresos de COPAM están expresados en miles de soles

Fuente: Los concesionarios

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ostrán

TRÁFICO	Cuadro 20							
	OCTUBRE 2022	2021	Var. (%) 2021	2019	OCTUBRE 2022	2021	Var. (%) 2021	2019
NAVES	238	239	-0,4	-0,4	3615	4008	-9,8	-30
Alto bordo	3	4	-25	-40	30	42	-28,6	-46,4
Menores	235	235	-	0,4	3585	3966	-9,6	-29,8
CARGA (miles de TM)	101	54	87,4	73,7	1401	662	111,7	82,9
Contenedora	2,6	11,7	-78	-84,5	96	54,2	77,3	-40,5
Líquida a granel	0,2	0	389,8	3,9	5,3	3,4	55,2	126
Sólida a granel	81,3	10,3	686,1	721,3	246,7	192,4	302,3	
Piezas sueltas	16,7	31,6	-47,2	-59,4	574,6	353,2	62,7	36,2
Rodante	0,1	0,2	-16	-28	3,8	4,4	-14,5	184,8
CONTENEDORES (TEU)	252	1100	-77,1	-86,9	5207	8777	-40,7	-64,6

Nota: Información preliminar

Fuente: ENAPU

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos-Ostrán

NAVES

En octubre del 2022, el número de naves atendidas fue de 238, cifra inferior en **0,4 %** (-1 naves) respecto del mismo mes del año anterior, y que estuvo conformado por naves menores en **98,7 %**, (entre ellas, las embarcaciones tipo chatas y lanchones). Del mismo modo, el número total de naves resultó inferior en **0,4 %** en comparación con los niveles observados en octubre del 2019.

238 NAVES

98,7 % NAVES MENORES

1,3 % NAVES DE ALTO BORDO

Cabe señalar que el único puerto donde arribaron naves de alto bordo en este mes fue el Terminal Portuario de Ilo (un total de 3 naves), el cual movilizó el **100 %** del tráfico total de granel sólido. Por otro lado, en el arribo de naves menores destacaron los terminales portuarios de Supe (**45,9 %**), Iquitos (**34,9 %**) y Huacho (**8,9 %**).

CARGA

El tráfico de carga movilizado en los terminales administrados por ENAPU durante octubre de 2022 fue de 101 000 de toneladas, volumen superior en **87,4 %** (47 073 toneladas) y en **73,7 %** (42 818 toneladas) en relación con lo alcanzado en octubre del 2021 y 2019, respectivamente. La mayor carga movilizada se sustentó, principalmente, en el Terminal Portuario de Ilo (57 000 de toneladas con respecto a octubre del 2021). Cabe señalar que entre los tipos de carga más importantes se encuentran la carga sólida a granel, con el **80,6 %** de participación, y la carga suelta, con el **16,5 %** del total.



TRÁFICO DE CONTENEDORES

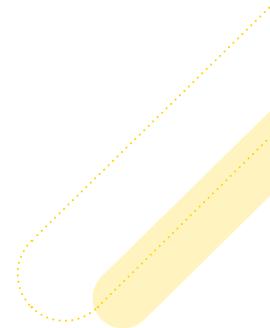
En octubre del 2022, el tráfico de contenedores (medido en TEU) en los terminales administrados por ENAPU alcanzó los 252 TEU, siendo menor en **77,1 %** (-848 TEU) a lo registrado en octubre del 2021 y en **86,9 %** (-1678 TEU) al mismo mes del 2019. La reducción con respecto a octubre 2021 se explica por el menor movimiento de contenedores en el Terminal Portuario de Arica en **221,5 %** (-69 TEU).



CONCESIONES SUPERVISADAS POR OSITRÁN

Nº	ENTIDAD PRESTADORA	INFRAESTRUCTURA	INICIO DE LA CONCESIÓN	MODALIDAD	PLAZO	ACRÓNIMO DE ENTIDAD
CARRETERAS						
1	NORVIAL S. A.	Red Vial N° 5: Ancón-Huacho-Pativilca	2003	Autosostenible	25 años	NORVIAL
2	CONCESSIONARIA VIAL DEL PERÚ S. A.	Red Vial N° 6: Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica	2005	Autosostenible	30 años	CONVIAL
3	CONCESSIONARIA IIRSA NORTE S. A.	Eje Multimodal Amazonas Norte: Paita-Yurimaguas	2005	Cofinanciada	25 años	IIRSA NORTE
4	CONCESSIONARIA INTEROCÉANICA SUR-TRAMO 2 S. A.	IIRSA Sur Tramo 2: Urcos-Inambari	2005	Cofinanciada	25 años	IIRSA SUR 2
5	CONCESSIONARIA INTEROCÉANICA SUR-TRAMO 3 S. A.	IIRSA Sur Tramo 3: Inambari-Iñapari	2005	Cofinanciada	25 años	IIRSA SUR 3
6	INTERSUR CONCESIONES S. A.	IIRSA Sur Tramo 4: Inambari-Azángaro	2005	Cofinanciada	25 años	INTERSUR
7	CONCESSIONARIA CANCHAQUE S. A.	Empalme 1B - Buenos Aires-Canchaque	2007	Cofinanciada	15 años	CANCHAKE
8	SURVIAL S. A.	IIRSA Sur Tramo1: San Juan de Marcona-Urcos	2007	Cofinanciada	25 años	SURVIAL
9	CONCESSIONARIA VIAL DEL SUR S. A.	IIRSA Sur Tramo 5: Matarani-Ilo-Azángaro	2007	Cofinanciada	25 años	COVISUR
10	SOCIEDAD CONCESSIONARIA AUTOPISTA DEL NORTE S. A. C.	Red Vial N° 4 Tramos Viales Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry-Empalme R01N	2009	Autosostenible	25 años	AUNOR
11	CONSORCIO CONCESIÓN CHANCAY - ACOS S. A.	Tramo Vial: Óvalo Chancay/Dv. Variante Pasamayo-Huaral-Acos	2009	Cofinanciada	15 años	CHANCAY ACOS
12	OBRAINSA CONCESIÓN VALLE DEL ZAÑA S. A.	Tramo Vial: Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún	2009	Cofinanciada	15 años	OBRAINSA
13	CONCESSIONARIA VIAL DEL SOL S. A.	Autopista del Sol-Trujillo-Sullana	2009	Autosostenible	25 años	COVISOL
14	SOCIEDAD DESARROLLO VIAL DE LOS ANDES S. A. C.	IIRSA Centro Tramo 2: Puente Ricardo Palma-La Oroya-Huancayo y La Oroya-Dv. Cerro de Pasco	2010	Autosostenible	25 años	DEVIANDES
15	CONCESSIONARIA PERUANA DE VIAS S. A.	Tramo Vial Desvío Quilca-Desvío Arequipa (Repartición)-Desvío Matarani-Desvío Moquegua-Desvío Ilo-Tacna-La Concordia	2013	Autosostenible	25 años	COVINCA
16	CONVIAL SIERRA NORTE S. A.	Carretera Longitudinal de la Sierra Tramo 2	2014	Cofinanciada	25 años	CONVIAL

Nº	ENTIDAD PRESTADORA	INFRAESTRUCTURA	INICIO DE LA CONCESIÓN	MODALIDAD	PLAZO	ACRÓNIMO DE ENTIDAD
AEROPUERTOS						
17	LIMA AIRPORT PARTNERS S. R. L	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez	2001	Autosostenible	40 años	LAP
18	AEROPUERTOS DEL PERÚ S. A.	Primer Grupo de Aeropuertos Regionales	2006	Cofinanciada	25 años	AdP
19	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERU S. A.	Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales	2011	Cofinanciada	25 años	AAP
PUERTOS						
20	TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR S. A.	Terminal Portuario de Matarani	1999	Autosostenible	30 años	TISUR
21	DP WORLD CALLAO S. R. L.	Nuevo Terminal de Contenedores en el Terminal Portuario del Callao-Zona Sur	2006	Autosostenible	30 años	DP World
22	TERMINALES PORTUARIOS EUROANDINOS PAITA S. A.	Terminal Portuario de Paita	2009	Autosostenible	30 años	TPE
23	TRANSPORTADORA CALLAO S. R. L.	Terminal de Embarque de Concentración de Minerales en el Terminal Portuario del Callao	2011	Autosostenible	20 años	TCSA
24	APM TERMINALS CALLAO S. A.	Terminal Norte Multipropósito en el Terminal Portuario del Callao	2011	Autosostenible	30 años	APM Terminals
25	CONCESSIONARIA PUERTO AMAZONAS S. A.	Nuevo Terminal Portuario de Yurimaguas-Nueva Reforma	2011	Cofinanciada	30 años	COPAM
26	TERMINAL PORTUARIO PARACAS S. A.	Terminal Portuario General San Martín	2014	Autosostenible	30 años	TPP
27	SALAVERRY TERMINAL INTERNACIONAL S. A.	Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry	2018	Autosostenible	30 años	STI
HIDROVIAS						
28	CONCESSIONARIA HIDROVÍA AMAZÓNICA S. A.	Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas-Confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa-confluencia con el río Marañón	2017	Cofinanciada	20 años	COHIDRO
VÍAS FÉRREAS						
29	FERROCARRIL TRANSANDINO S. A.	Ferrocarril del Sur y del Sur Oriente	1999	Autosostenible	35 años	FETRANS
30	FERROVIAS CENTRAL ANDINA S. A.	Ferrocarril del Centro	1999	Autosostenible	40 años	FCA
31	GYM FERROVIAS S. A.	Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1, Villa El Salvador-Av. Grau-San Juan de Lurigancho	2011	Cofinanciada	30 años	GYM FERROVIAS
32	SOCIEDAD CONCESIONARIA METRO DE LIMA LÍNEA 2 S. A.	Línea 2 y Ramal Av. Faucett-Av. Gambeta de la Red Básica del Metro de Lima y Callao	2014	Cofinanciada	35 años	SCML2



Este documento ha sido elaborado por la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.
Para cualquier consulta, observación o comentario, favor comunicarse al correo electrónico
estudioseconomicos@ositran.gob.pe

