

**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE DE USO PÚBLICO**



DOCUMENTO DE TRABAJO

**CONCESIONES DEL PRIMER Y SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE
PROVINCIA: DESARROLLO, PROBLEMAS Y PERSPECTIVAS**

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos
Jefatura de Estudios Económicos

Lima, marzo de 2023

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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Documento de Trabajo: Concesiones del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia: desarrollo, problemas y perspectivas

Este documento de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, busca contribuir a la discusión de diferentes aspectos relacionados con la regulación de las infraestructuras de transporte de uso público. Los puntos de vista expresados en este documento no reflejan necesariamente la posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones de regulación y supervisión de este organismo regulador. Las opiniones y estimaciones efectuadas en este documento reflejan el juicio de los autores dada la información disponible.

Autores: María Alejandra Mendez Vega
 Ray Carlos Junior Vega Lugo
 Sadith Renojo Galvez
 Geraldine Ordonez Bendezu

Sandra Queija De la Sotta
Jefa de Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos
Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Para comentarios o sugerencias dirigirse a: estudioseconomicos@ositran.gob.pe

OSITRAN
Calle Los Negocios 182, Surquillo
Teléfono: (511) 500-9330
www.ositran.gob.pe

CONTENIDO

ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y SIGLAS	12
RESUMEN EJECUTIVO.....	13
INTRODUCCIÓN.....	16
I. ASPECTOS GENERALES DE LAS CONCESIONES.....	17
I.1. Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	19
I.1.1. Situación de los aeropuertos del Primer Grupo antes de su entrega en concesión	21
I.1.2. Composición accionaria de AdP	25
I.1.3. Compromisos de inversión y mantenimiento en el Primer Grupo	25
I.1.4. Régimen tarifario en el Primer Grupo	26
I.1.5. Cofinanciamiento al Primer Grupo	28
I.1.6. Modificaciones al contrato del Primer Grupo.....	31
I.2. Segundo Grupo de Aeropuertos Provincia.....	33
I.2.1. Situación de los aeropuertos del Segundo Grupo antes de su entrega en concesión	34
I.2.2. Composición accionaria de AAP.....	36
I.2.3. Compromisos de inversión y mantenimiento en el Segundo Grupo	37
I.2.4. Régimen tarifario en el Segundo Grupo.....	39
I.2.5. Cofinanciamiento al Segundo Grupo	40
I.2.6. Modificaciones al Contrato del Segundo Grupo	42
II. EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES.....	42
II.1. Inversiones en el Primer Grupo de aeropuertos	42
II.1.1. Inversiones en el Periodo Inicial en el Primer Grupo.....	43
II.1.2. Inversiones en el Periodo Remanente en el Primer Grupo.....	46
II.2. Segundo grupo de aeropuertos.....	50
II.2.1. Inversiones de AAP en el Periodo Inicial	51
II.2.2. Inversiones de AAP en el Periodo Remanente	54
III. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN LOS AEROPUERTOS DE PROVINCIA CONCESIONADOS	58
III.1. Evolución del tráfico en la concesión del Primer Grupo	59
III.1.1. Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo.....	59
III.1.2. Tráfico de carga en el Primer Grupo	63
III.1.3. Operaciones en el Primer Grupo.....	66

III.1.4. Principales operadores aéreos en el Primer Grupo	70
III.1.5. Principales rutas aéreas en el Primer Grupo.....	74
III.2. Evolución del tráfico en la concesión del Segundo Grupo	78
III.2.1. Tráfico de pasajeros en el Segundo Grupo	78
III.2.2. Tráfico de carga en el Segundo Grupo	82
III.2.3. Operaciones en el Segundo Grupo	84
III.2.4. Principales operadores aéreos en el Segundo Grupo	87
III.2.5. Principales rutas aéreas en el Segundo Grupo.....	90
IV. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS EN LOS AEROPUERTOS DE PROVINCIA CONCESIONADOS	92
IV.1. Ingresos en la concesión del Primer Grupo	93
IV.2. Ingresos en la concesión del Segundo Grupo	98
IV.3. Ingresos por cofinanciamiento del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos	101
V. DESEMPEÑO OPERATIVO	103
V.1. Desempeño operativo en el Primer Grupo.....	104
V.1.1. Niveles de servicio	104
V.1.2. Satisfacción de los usuarios	110
V.1.3. Reclamos	115
V.1.4. Sanciones y Penalidades.....	117
V.2. Desempeño operativo en el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia	120
V.2.1. Niveles de servicio	120
V.2.2. Satisfacción de los usuarios	126
V.2.3. Reclamos	131
V.2.4. Sanciones y Penalidades.....	132
VI. DESEMPEÑO COMERCIAL	135
VI.1.1. Desempeño comercial en el Primer Grupo de Aeropuertos.....	135
VI.2. Desempeño comercial en el Segundo Grupo de Aeropuertos	139
VII. REVISIÓN DE LOS SUPUESTOS CONSIDERADOS EN LA ESTRUCTURACIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRIMER Y SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS.....	142
VII.1. Comparación de la demanda y el cofinanciamiento en el Primer Grupo...	143
VII.1.1.Comparación de la demanda.....	143
VII.1.2.Comparación del cofinanciamiento	145

VII.2. Comparación de la demanda y el cofinanciamiento en el Segundo Grupo	147
.....	
VII.2.1. Comparación de la demanda.....	147
VII.2.1. Comparación del cofinanciamiento	149
VIII. IMPACTO DEL COVID-19 EN EL SECTOR AEROPORTUARIO	150
VIII.1.1. Sobre el distanciamiento social	151
VIII.1.2. Sobre los efectos en las aerolíneas	152
IX. PROBLEMAS IDENTIFICADOS EN LAS CONCESIONES DEL PRIMER Y SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA.....	153
IX.1. Dificultades para la ejecución de las inversiones	153
IX.1.1. Respuesta del MTC (identificado por los concesionarios).....	153
IX.1.2. Demoras de los concesionarios en la ejecución de inversiones	154
IX.1.3. Problemas con las entregas de terrenos saneados y libres de interferencias	
.....	156
IX.1.4. Autorización de la DGAC para la operación del aeródromo de Máncora	158
IX.1.5. Cambio del SNIP al Invierte.pe	159
IX.2. Problemas con la infraestructura y los horarios de operación en los aeropuertos del Primer y Segundo Grupo.....	160
IX.2.1. Sobre la infraestructura	160
IX.2.2. Sobre los horarios de operación.....	162
IX.3. Otras barreras al desarrollo del sector	163
IX.3.1. Falta de predictibilidad en el actuar de las autoridades	163
IX.3.2. Rol de la Contraloría	164
IX.3.3. Consecuencias del conflicto entre Rusia y Ucrania	164
X. PERSPECTIVAS DE LAS CONCESIONES	166
X.1. Sobre la recuperación de la industria a niveles pre-pandemia	166
X.2. Sobre el desarrollo de rutas entre los aeropuertos de provincia.....	167
X.3. Sobre los aeropuertos no concesionados	168
X.4. Lecciones aprendidas	169
XI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	170
ANEXOS	175
Anexo 1.....	175
Anexo 2.....	176
Anexo 3.....	177
Anexo 4.....	178
Anexo 5.....	179

Anexo 6.....	179
Anexo 7.....	180
Anexo 8.....	181
Anexo 9.....	183
Anexo 10.....	185
REFERENCIAS	186

Índice de cuadros

Cuadro 1: AdP-Datos generales de la concesión	20
Cuadro 2: AdP-Obras a desarrollarse en el Primer Grupo de Aeropuertos	25
Cuadro 3: AdP-Criterio de clasificación de aeropuertos en función del número de pasajeros	27
Cuadro 4: AdP-Adendas al Contrato de AdP	32
Cuadro 5: AAP-Datos generales de la concesión	33
Cuadro 6: AAP-Obras a desarrollarse en el Segundo Grupo	37
Cuadro 7: AAP-Adendas al Contrato de AAP	42
Cuadro 8: Clasificación de los servicios brindados por AdP y AAP	93
Cuadro 9: AdP-Estado de las sanciones judicializadas	119

Índice de gráficos

Gráfico 1: Brecha en infraestructura de transporte a inicios de los 2000	17
Gráfico 2: AdP-Participación de los accionistas	25
Gráfico 3: AAP-Participación de los accionistas a diciembre de 2021.....	37
Gráfico 4: AdP-Inversión reconocida acumulada (en millones de USD).....	43
Gráfico 5: AdP-Participación de las inversiones reconocidas en el Periodo Inicial (en millones de soles) *	44
Gráfico 6: AdP-Evolución de las inversiones reconocidas en el Periodo Remanente (en miles de soles)	47
Gráfico 7: AdP-Plan de inversiones de los aeropuertos del Primer Grupo, en el periodo 2018-2031 (en millones de USD).....	48
Gráfico 8: AdP-Programación de las inversiones relacionadas con las Obras PMD en los aeropuertos del Primer Grupo, en el periodo 2018-2031	49
Gráfico 9: AAP-Inversión reconocida acumulada (en millones de USD)	51
Gráfico 10: AAP-Participación de las inversiones ejecutadas en el Periodo Inicial (en millones de soles)	52
Gráfico 11: AAP- Programación de las inversiones en la fase 1 del periodo remanente (en millones de soles).....	56
Gráfico 12: AAP- Participación de los aeropuertos en las inversiones en la fase 1 del periodo remanente (en millones de soles)	57

Gráfico 13: AdP-Evolución del tráfico de pasajeros, 2006-2021.....	60
Gráfico 14: AdP-Evolución del tráfico de pasajeros, por origen, 2006-2021.....	60
Gráfico 15: AdP-Participación del tráfico de pasajeros, por aeropuerto,	61
Gráfico 16: AdP-Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto	62
Gráfico 17: AdP-Evolución del tráfico de carga, 2006-2021	63
Gráfico 18: AdP-Evolución del tráfico de carga, por origen, 2006-2021.....	64
Gráfico 19: AdP-Participación del tráfico de carga, por aeropuerto,	64
Gráfico 20: AdP-Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto	65
Gráfico 21: AdP-Evolución de las operaciones, 2006-2021	66
Gráfico 22: AdP-Participación de las operaciones, por aeropuerto,.....	67
Gráfico 23: AdP-Evolución de las operaciones, por aeropuerto*	68
Gráfico 24: AdP-Participación de las operaciones, por tipo de vuelo, 2006-2022* (en miles de operaciones).....	69
Gráfico 25: AdP-Participación de los principales operadores aéreos en las operaciones totales del Primer Grupo, 2006-2022*.....	70
Gráfico 26: AdP-Participación de las principales aerolíneas en las operaciones comerciales del Primer Grupo, 2019-2021.....	74
Gráfico 27: AAP-Evolución del tráfico de pasajeros, 2011-2021	79
Gráfico 28: AAP-Evolución del tráfico de pasajeros, por origen, 2011-2021	79
Gráfico 29: AAP-Participación del tráfico de pasajeros, por aeropuerto,.....	80
Gráfico 30: AAP-Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto	81
Gráfico 31: AAP-Evolución del tráfico de carga, 2011-2022	82
Gráfico 32: AAP-Participación del tráfico de carga, por aeropuerto,.....	83
Gráfico 33: AAP-Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto	83
Gráfico 34: AAP-Evolución de las operaciones, 2011-2022*	85
Gráfico 35: AAP-Participación de las operaciones, por aeropuerto,	85
Gráfico 36: AAP-Evolución de las operaciones, por aeropuerto.....	86
Gráfico 37: AAP-Participación de los principales operadores aéreos en las operaciones totales del Segundo Grupo, 2011-2022*	87
Gráfico 38: AAP-Participación de las principales aerolíneas en las operaciones comerciales del Segundo Grupo, 2019-2021	90
Gráfico 39: AdP-Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2009-2021 (en millones de soles)	94
Gráfico 40: AdP-Participación de los ingresos sujetos a regulación tarifaria y de acceso en el año 2021 (en millones de soles)	95
Gráfico 41: AdP-Evolución de los ingresos totales, por aeropuerto, en los años 2009, 2019, 2020 y 2021 (en millones de soles).....	97
Gráfico 42: AdP-Evolución de los ingresos por TUUA, por aeropuerto, 2009, 2019, 2020 y 2021 (en millones de soles).....	97
Gráfico 43: AdP- Evolución de los ingresos por aterrizaje y despegue, por aeropuerto, 2009, 2019, 2020 y 2021 (en millones de soles).....	98
Gráfico 44: AAP-Evolución de los ingresos totales, 2011-2021.....	99
Gráfico 45: AAP-Participación de los ingresos totales por tipo, 2011-2021.....	99
Gráfico 46: AAP-Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2011-2021 (en millones de soles)	100
Gráfico 47: AAP- Participaciones de los ingresos por servicios regulados, por tipo, 2011-2021 (en millones de S/).....	101
Gráfico 48: AdP-Cofinanciamiento recibido, en el periodo 2013-2021	102

Gráfico 49: AdP–Participación del cofinanciamiento con relación a los ingresos totales, en el periodo 2013-2021.....	102
Gráfico 50: AAP–Evolución de los Ingresos regulados y el PAMO anual, en el periodo 2011-2021 (en miles de dólares)	103
Gráfico 51: AdP-Evolución de los resultados de satisfacción promedio de los pasajeros en los aeropuertos del Primer Grupo.....	110
Gráfico 52: AdP-Evolución de los resultados de satisfacción promedio de los acompañantes en los aeropuertos del Primer Grupo	112
Gráfico 53: AdP-Evolución de los resultados de satisfacción promedio de las aerolíneas en los aeropuertos del Primer Grupo.....	112
Gráfico 54: AdP- Evolución de los resultados de satisfacción promedio de los concesionarios en los aeropuertos del Primer Grupo	114
Gráfico 55: AdP- Evolución del número de reclamos presentados vs el número de reclamos resueltos.....	116
Gráfico 56: AdP- Participación de los reclamos resueltos por tipo resolución ..	117
Gráfico 57: AdP- Evolución del número de penalidades impuestas, por temas de incumplimiento, en el periodo 2011-2021*	120
Gráfico 58: AAP-Evolución pasajeros satisfechos o muy satisfechos con los servicios brindados en los aeropuertos del Segundo Grupo (en porcentaje)* ...	127
Gráfico 59: AAP-Evolución del porcentaje de aerolíneas satisfechas o muy satisfechas con los servicios brindados en los aeropuertos del.....	129
Gráfico 60: AAP- Evolución del número de reclamos presentados vs el número de reclamos resueltos.....	131
Gráfico 61: AAP- Participación de los reclamos resueltos por tipo resolución..	132
Gráfico 62: AAP- Evolución del número de penalidades impuestas, por temas de incumplimiento, en el periodo 2011-2021*	134
Gráfico 63: AAP -Participación de las penalidades llevadas a arbitraje, por estado del proceso, en el periodo 2011-2021	134
Gráfico 64: AdP- Evolución de los ingresos comerciales, en el periodo 2009-2021 (en millones de soles)	137
Gráfico 65: AdP- Comparación de los ingresos comerciales y los ingresos totales, en el periodo 2009-2021 (en millones de soles)	137
Gráfico 66: AdP- Participación de los ingresos comerciales, por rubro, en el periodo 2009-2021.....	139
Gráfico 67: AAP- Evolución de los ingresos comerciales, en el periodo 2011-2021 (en millones de soles)	141
Gráfico 68: AAP- Comparación de los ingresos comerciales y los ingresos totales, en el periodo 2011-2021 (en millones de soles)	141
Gráfico 69: AAP- Participación de los ingresos comerciales, por rubro, en el periodo 2011-2021.....	142
Gráfico 70: AdP- Comparación de las proyecciones de tráfico de pasajeros versus el tráfico real de pasajeros, en el periodo 2007-2021	143
Gráfico 71: AdP- Comparación de las proyecciones de operaciones versus las operaciones reales, en el periodo 2007-2021	144
Gráfico 72: AdP- Comparación de las proyecciones de PAMO versus el PAMO realmente pagado, en el periodo 2007-2021	146
Gráfico 73: AAP- Comparación de las proyecciones de tráfico de pasajeros versus el tráfico real de pasajeros, en el periodo 2011-2021	147

Gráfico 74: AAP- Comparación de las proyecciones de operaciones versus las operaciones reales, en el periodo 2011-2021 (en miles de operaciones)	148
Gráfico 75: AAP- Comparación de las proyecciones de cofinanciamiento versus el cofinanciamiento realmente pagado, en el periodo 2011-2021	150
Gráfico 76: Evolución de la tasa de interés de referencia del BCRP	165

Índice de ilustraciones

Ilustración 1: Línea de tiempo de las concesiones aeroportuarias en el Perú.....	18
Ilustración 2: AdP-Mapa con la distribución de los aeropuertos concesionados	21
Ilustración 3: AdP-Esquema del Fideicomiso para el pago del cofinanciamiento	29
Ilustración 4: AAP-Mapa con la distribución de los aeropuertos concesionados a AAP	34
Ilustración 5: AdP-Distribución geográfica de las inversiones reconocidas en el Periodo Inicial-PI (en millones de soles) *	45
Ilustración 6: AAP-Distribución geográfica de las inversiones ejecutadas en el Periodo Inicial (en millones de soles) *	53
Ilustración 7: AAP-Distribución geográfica de las inversiones ejecutadas en el Periodo Remanente, a diciembre del año 2020.....	55
Ilustración 8: AdP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero en el check-in, por aeropuerto (2016-2021)*.....	105
Ilustración 9: AdP-Cumplimiento del indicador tiempo máximo en el control de la TUUA, por aeropuerto (2016-2021)*.....	106
Ilustración 10: AdP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero en el recojo de equipaje, por aeropuerto (2016-2021)*.....	107
Ilustración 11: AdP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero sentado en la sala de espera, por aeropuerto (2016-2021)*.....	108
Ilustración 12: AdP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero en el área de seguridad, por aeropuerto (2016-2021)*.....	109
Ilustración 13: AdP-Escala de puntuación de las encuestas de satisfacción en el Primer Grupo	110
Ilustración 14: AdP-Resultados de satisfacción promedio de los pasajeros, por aeropuerto (2016-2021).....	111
Ilustración 15: AdP-Resultados de satisfacción promedio de las aerolíneas, por aeropuerto	113
Ilustración 16: AdP-Resultados de satisfacción promedio de los concesionarios, por aeropuerto (2016-2021).....	115
Ilustración 17: AAP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero en el check-in, por aeropuerto (2016-2021)	122
Ilustración 18: AAP-Cumplimiento del indicador máximo tiempo de espera en el control de seguridad, por aeropuerto (2016-2021)	123
Ilustración 19: AAP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero sentado en la sala de espera, por aeropuerto (2016-2021)	124
Ilustración 20: AAP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero en el recojo de equipaje, por aeropuerto (2016-2021)	125

Ilustración 21: AAP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero en el hall de llegadas, por aeropuerto (2016-2021)	126
Ilustración 22: AAP-Porcentaje de pasajeros satisfechos y muy satisfechos, por aeropuerto (2014-2021)	128
Ilustración 23: AAP-Porcentaje de aerolíneas satisfechas y muy satisfechas, por aeropuerto (2014-2021)	130
Ilustración 24: AdP-Participación de los ingresos comerciales, por aeropuerto, en el periodo 2009-2021 (en millones de soles)*	138
Ilustración 25: Línea de tiempo de los procedimientos de selección del proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura”	155

Índice de tablas

Tabla 1: AdP-Estado inicial de los terminales de pasajeros	22
Tabla 2: AdP-Estado inicial de las pistas de aterrizaje	23
Tabla 3: AdP-Estado inicial de otras infraestructuras aeroportuarias	24
Tabla 4: AAP-Estado inicial de los terminales de pasajeros	35
Tabla 5: AAP-Estado inicial de las pistas de aterrizaje	35
Tabla 6: AAP-Estado inicial de otras infraestructuras aeroportuarias	36
Tabla 7: AdP-Participación de los aeropuertos en las inversiones del periodo inicial	46
Tabla 8: AdP-Participación de los aeropuertos en las inversiones del Periodo Remanente (en soles)	47
Tabla 9: AdP-Programación versus ejecución de las inversiones PMD	49
Tabla 10: AAP-Participación de los aeropuertos en las inversiones ejecutadas en el periodo inicial*	54
Tabla 11: AdP-Clasificación de los terminales aeroportuarios	59
Tabla 12: AdP-Participación de los aeropuertos por tipo de vuelo, 2019-2022* (en porcentaje)	69
Tabla 13: AdP-Evolución de las participaciones de los operadores aéreos en las operaciones totales, 2006-2022*	71
Tabla 14: AdP- Evolución de las participaciones de los operadores aéreos en las operaciones totales, por aeropuerto 2006-2022*	72
Tabla 15: AdP-Evolución de las participaciones de las principales conexiones en los aeropuertos del Primer Grupo, 2006-2022*	75
Tabla 16: AdP-Principales conexiones en los aeropuertos del Primer Grupo, por aeropuerto 2006-2022*	76
Tabla 17: AdP-Recuperación de rutas a diciembre del año 2021, con relación al 2019*	77
Tabla 18: AAP-Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2022	78
Tabla 19: AAP-Evolución de las operaciones totales por operadores aéreos, 2011-2022*	88
Tabla 20: AAP-Evolución de las participaciones de los operadores aéreos en las operaciones totales, por aeropuerto 2011-2022*	89

Tabla 21: AAP–Evolución de las participaciones de las principales conexiones en los aeropuertos del Segundo Grupo, 2011-2022*	91
Tabla 22: AAP–Principales conexiones en los aeropuertos del Segundo Grupo, por aeropuerto 2011-2022*	91
Tabla 23: AdP–Ingresos totales, por aeropuerto, 2009-2021	96
Tabla 24: AdP–Tráfico de pasajeros de los niveles de servicio C y D IATA	104
Tabla 25: AdP-Sanciones impuestas por el Ositrán en el periodo 2011-2021*...	118
Tabla 26: AAP-Sanciones impuestas por el Ositrán en el periodo 2011-2021* ...	133
Tabla 27: AdP- Servicios comerciales brindados en los aeropuertos del Primer Grupo	136
Tabla 28: AAP- Servicios comerciales brindados en los aeropuertos del	140
Tabla 29: AdP-Comparación de las proyecciones de tráfico de pasajeros versus el tráfico real de pasajeros, por aeropuerto, en el periodo 2007-2021	144
Tabla 30: AdP-Comparación de las proyecciones de operaciones versus las operaciones reales, por aeropuerto, en el periodo 2007-2021	145
Tabla 31: AAP-Comparación de las proyecciones de tráfico de pasajeros versus el tráfico real de pasajeros, por aeropuerto, en el periodo 2011-2021 (en miles de pasajeros)	148
Tabla 32: AAP-Comparación de las proyecciones de operaciones versus las operaciones reales, por aeropuerto, en el periodo 2011-2021	149
Tabla 33: Cotizaciones internacionales de alimentos y combustibles	164
Tabla 34: Rutas de los aeropuertos de provincia que no pasan por el AIJCh*...	167

ABREVIATURAS, ACRÓNIMOS Y SIGLAS

• AAP	Aeropuertos Andinos del Perú
• AdP	Aeropuertos del Perú
• AETAI	Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional
• AIJCh	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez
• APP	Asociación Público-Privada
• BCRP	Banco Central de reserva del Perú
• CORPAC	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial
• DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil
• EDI	Estudios Definitivos de Ingeniería
• IATA	International Air Transport Association (IATA)
• IGI	Incentivo a la Generación de Ingresos regulados
• MINAM	Ministerio del Ambiente
• MINSA	Ministerio de Salud
• MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
• OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
• PAMO	Pago por Mantenimiento y Operación.
• PAO	Pago por obras
• PMD	Plan Maestro de Desarrollo
• PPO	Pago por Obras Obligatorias
• PMRLA	Programa de Rehabilitación de Mejoramiento del Lado Airea
• Proinversión	Agencia de Promoción de la Inversión Privada
• REMA	Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de transporte de Uso Público
• SNIP	Sistema Nacional de Inversión Pública
• RTM	Requisitos Técnicos Mínimos
• SEI	Salvamento y Extinción de Incendios
• SNIP	Sistema Nacional de Inversión Pública
• SSEI	Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios
• TDR	Término de Referencia
• TUUA	Tasa Única de Uso Aeroportuario
• VMR	Valor Máximo Referencial

CONCESIONES DEL PRIMER Y SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA: DESARROLLO, PROBLEMAS Y PERSPECTIVAS

RESUMEN EJECUTIVO

En diciembre del año 2006 se concesionó por 25 años el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia a la empresa Aeropuertos del Perú S.A. Esta concesión es de naturaleza cofinanciada y está conformada por 12 aeropuertos localizados en: Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo y Tumbes. Posteriormente, en enero del año 2011 se concesionó el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, una concesión con características muy similares a la del Primer Grupo de Aeropuertos. Esta concesión también es cofinanciada, y se otorgó por 25 años a Aeropuertos Andinos del Perú S.A. El Segundo Grupo de Aeropuertos está conformada por 5 aeropuertos ubicados en: Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.

En cuanto al Primer Grupo de Aeropuertos, desde el inicio de sus operaciones a junio de 2022, los aeropuertos de Iquitos, Piura y Tarapoto son los que registran el mayor tráfico de la concesión, con una participación promedio de más del 50% en el tráfico de pasajeros y de más del 75% en el tráfico de carga. La principal aerolínea en este grupo de aeropuertos es Latam Airlines, la cual opera en 9 de los 12 aeropuertos de la concesión y representó el 62% en las operaciones aéreas comerciales en el año 2021.

De otro lado, con relación al Segundo Grupo de Aeropuertos, desde el inicio de la concesión hasta junio 2022, el Aeropuerto de Arequipa ha sido el aeropuerto con mayor tráfico, con participaciones promedio del 54,5% del total de pasajeros, del 49,3% en las operaciones y del 45,1% del total de carga movilizada. Al igual que en la concesión del Primer Grupo, Latam es la principal aerolínea, pero en este caso con una participación del 76% de las operaciones comerciales en este grupo en el año 2021.

La concesión del Primer Grupo de Aeropuertos tiene un compromiso de inversión de USD 635,2 millones (incluye IGV), de los cuales a junio del año 2022 se han ejecutado y reconocido el 21,7%. Mientras que, en el caso del Segundo Grupo de Aeropuertos, el compromiso de inversión ascendió a USD 199,6 millones (incluye IGV), de los cuales, a junio de 2022, se ha ejecutado y reconocido el 33,1%.

Desde el inicio de las concesiones de los aeropuertos de provincia, el tráfico de pasajeros y el número de operaciones ha mostrado una tendencia creciente; sin embargo, dada la coyuntura del COVID-19, los resultados del año 2020 muestran una contracción considerable del tráfico de los aeropuertos; y, por lo tanto, de sus ingresos. Es importante precisar que, tanto el gobierno peruano y los distintos gobiernos a nivel mundial establecieron medidas con el fin de salvaguardar la vida y salud de la población ante la propagación del COVID-19, entre las que se encontraron: el cierre temporal de las fronteras; la restricción de las actividades comerciales, culturales, de establecimientos y actividades recreativas, hoteles y restaurantes; la limitación del ejercicio del derecho a la libertad de tránsito de las personas, entre otras.

En particular, en los aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos el número de operaciones y el tráfico de pasajeros se contrajo en 44,6% y 59,2% en el año 2020 con relación al año previo, respectivamente. Al cierre del año 2021 el tráfico de pasajeros registrado representó el 59,3% de los valores registrados en el año 2020; lo cual representó el 65,1% de los ingresos registrados en el año 2019; mientras que, el número de operaciones se incrementó en 39,3% en el año 2021 con relación al año previo, lo cual representó el 77,2% de los registrado en el año 2019.

En cuanto al tráfico en el Segundo Grupo de Aeropuertos, se observa que el número de pasajeros cayó en 66,7% en el año 2020 con relación al 2019 y el número de operaciones en 57,9%; en tanto que, al cierre del 2021 el tráfico de pasajeros se incrementó en 67,1% con relación al año 2020, lo cual equivale al 55,7% de los pasajeros registrados en el año 2019. Mientras que, el número de operaciones se incrementó en 45,4% en el año 2021 con relación al año previo, lo cual equivale al 61,2% de las operaciones registradas en el año 2019. Como se observa, pese a la recuperación del tráfico en 2021, los niveles alcanzados aún se mantienen por debajo de lo registrado en el año previo a la pandemia.

Al primer semestre del año 2022 el tráfico de pasajeros en los aeropuertos del Primer Grupo alcanzó los 2,6 millones de pasajeros, lo cual representó un incremento de 67% con relación a lo registrado en el mismo periodo del año 2021 (1,6 millones de pasajeros). Mientras que, en el Segundo Grupo el tráfico de pasajeros alcanzó los 1,4 millones, valor que fue mayor (102,0%) a lo registrado en el mismo periodo del año previo (699 798 pasajeros).

Los ingresos totales de AdP y AAP han mostrado una tendencia creciente durante los últimos años, con excepción del año 2020, que, como ya se indicó ha sido un año atípico por la coyuntura del COVID-19. Los ingresos de AdP se incrementaron 104% entre 2009 y 2019 (al pasar de S/ 53,2 a S/ 108,6 millones); mientras que, en el año 2020, estos ingresos registraron una reducción de 21,7% con respecto al año anterior; y, en el año 2021 estos ingresos se incrementaron en 6,4% con relación a lo registrado en el 2020, lo cual representa el 83,3% de los ingresos del año 2019. Por su parte, los ingresos de AAP se incrementaron 280% entre 2011 y 2019 (al pasar de S/ 15,4 millones a S/ 58,6 millones); mientras que, en el año 2020 los ingresos cayeron en 50,2%, sin embargo, al cierre del año 2021 los ingresos de AAP se incrementaron en 34,9% con relación al año previo, representando el 67,2% de los ingresos registrados en el año 2019.

En el periodo 2011-2021 se le han impuesto 6 sanciones y 19 penalidades a AdP; mientras que, a AAP se le han impuesto 3 sanciones y 27 penalidades. En ambas concesiones, las penalidades en su mayoría han estado relacionadas con incumplimientos sobre ejecución de obras.

En este contexto, el presente documento busca analizar el desempeño del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos desde el inicio de sus respectivas concesiones; así como, identificar los problemas que han enfrentado los diferentes actores del sector en sus operaciones en estos aeropuertos. Para este fin, se ha empleado información primaria, recopilada en entrevistas con AdP, AAP, aerolíneas, AETA y IATA; e, información secundaria, como: los contratos de concesión del Primer y Segundo Grupo, los Estados Financieros, la Contabilidad Regulatoria de AdP, la información estadística

que mensualmente remiten AdP y AAP al Buzón de Declaración Estadística del Ositrán¹, entre otros.

A partir de la información que maneja este organismo regulador, así como de las entrevistas realizadas, se han identificado algunos problemas y/o retos que directa o indirectamente han venido influyendo en el desarrollo de los aeropuertos del Primer y del Segundo Grupo. En particular, se han identificado diversas circunstancias que han afectado la calidad y capacidad de la infraestructura que tienen algunos de los aeropuertos concesionados, como salas de embarque muy pequeñas con relación a la demanda de pasajeros o pistas de aterrizaje en mal estado.

A pesar de los problemas que se han identificado en las concesiones del Primer y Segundo Grupo, los representantes de las aerolíneas que fueron entrevistados han manifestado que existen amplias diferencias entre los aeropuertos concesionados y aquellos que se encuentran administrados por CORPAC, no sólo debido a las mayores limitaciones de infraestructura que enfrentan estos últimos en cuanto a la capacidad y calidad de la misma, sino también debido a problemas en la gestión y administración de los aeropuertos, lo cual ha limitado el desarrollo de rutas regionales.

Con el fin de que se siga desarrollando la infraestructura y mejorando los servicios que se prestan en los aeropuertos concesionados, es importante que se respeten las obligaciones y las asignaciones de riesgo establecidas en los respectivos contratos de concesión. Asimismo, es importante que se generen espacios de diálogo entre los principales actores del sector, con el fin de que se expongan a detalle los problemas que han venido enfrentando en el desarrollo de sus operaciones y en el cumplimiento de sus funciones, buscando soluciones conjuntas.

Finalmente, es importante que las lecciones aprendidas en las operaciones de las concesiones del Primer y Segundo Grupo se incorporen en los nuevos proyectos aeroportuarios que se vayan a llevar a cabo. Ello con el fin de potenciar el crecimiento del sector, brindar servicios de calidad, reducir los costos de operación, desarrollar nuevas rutas, generar mayor competencia, y por ende menores tarifas y precios para los usuarios.

¹ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe. Cabe mencionar que, los formatos estadísticos remitidos por las entidades prestadoras pueden ser objeto de correcciones o rectificaciones de parte de las mismas entidades prestadoras, así como a solicitud del regulador, en caso en el marco de su función supervisora, se detecten inconsistencias u omisiones en la información presentada.

INTRODUCCIÓN

En la década del noventa el Estado peruano inició un proceso de promoción de la inversión privada, que buscaba cerrar la brecha de infraestructura existente en el país. Durante los primeros años de los noventa, la política del Estado se centró en la privatización de las empresas públicas; mientras que, en la segunda mitad de la década se inició con la concesión de la prestación de los servicios públicos.

En particular, con relación a la infraestructura de transporte aéreo, en febrero del año 2001 se realizó la primera concesión, la cual buscaba optimizar la infraestructura y la calidad de los servicios del principal aeropuerto del país, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Esta concesión es autofinanciada, y fue otorgada a Lima Airport Partners S.R.L, inicialmente por 30 años.

Siguiendo con la política de promoción de la inversión privada, en diciembre del año 2006 se concesionó por 25 años el Primer Grupo de Aeropuerto de Provincia a la empresa Aeropuertos del Perú S.A. Esta concesión es de naturaleza cofinanciada y está conformada por 12 aeropuertos localizados en: Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo y Tumbes.

La tercera concesión del sector aeroportuario fue la del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia en enero del año 2011, una concesión con características muy similares a la del Primer Grupo de Aeropuertos. Esta concesión también es cofinanciada, y se otorgó por 25 años a la empresa Aeropuertos Andinos del Perú S.A. El Segundo Grupo de Aeropuertos está conformada por 5 aeropuertos ubicados en: Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.

En el año 2014 se realizó la cuarta y última concesión aeroportuaria (hasta la fecha), para el nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco; sin embargo, esta concesión fue resuelta por el Estado peruano en el año 2017 por razones de interés público, dentro del alcance del contrato de concesión y sus cláusulas de caducidad.

Además, es importante precisar que, con el fin de seguir reduciendo la brecha de infraestructura existente en los aeropuertos del país, se ha priorizado la entrega en concesión del Tercer Grupo de Aeropuertos de provincia²; asimismo, se viene desarrollando como obra pública el nuevo aeropuerto de Cusco.

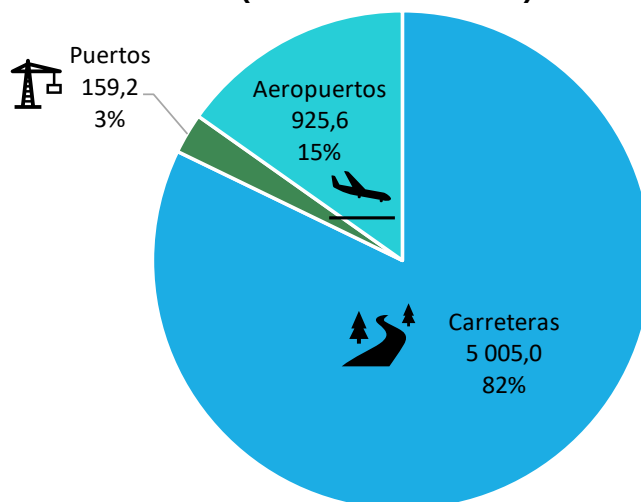
En este documento de trabajo, nos centraremos en el desempeño de las concesiones de los aeropuertos del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, explicando brevemente el estado de los aeropuertos al inicio de sus respectivas concesiones, las principales características de las concesiones, las inversiones ejecutadas, el tráfico de pasajeros, carga y operaciones por aeropuerto. Asimismo, se describirá la evolución de sus ingresos, el desempeño comercial de cada concesión y los principales problemas identificados por los *stakeholders*. Finalmente, se presentarán recomendaciones para la mejora en el desarrollo de las concesiones actuales y futuras.

² Se trata de las infraestructuras aéreas de Jauja (Junín), Jaén (Cajamarca), Ilo (Moquegua), Rioja (San Martín), Chimbote (Áncash), Yurimaguas (Loreto), Huánuco (Huánuco) y Chinchero (Cusco). En el caso de este último, el proyecto incluye la operación y mantenimiento del aeropuerto, pues la infraestructura ya se encuentra actualmente en construcción por el MTC bajo la modalidad de Contrato Gobierno a Gobierno. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/619238-inversion-de-mas-de-us-270-millones-permitira-mejorar-ocho-aeropuertos-regionales>

I. ASPECTOS GENERALES DE LAS CONCESIONES

1. A fines de los años noventa, el Estado peruano inició un sistema de concesiones con el fin de reducir la brecha en infraestructura. Este sistema buscaba otorgar a empresas privadas la tarea del diseño, construcción, financiamiento, operación y mantenimiento de distintos proyectos de infraestructura a nivel nacional, con el fin de mejorar la calidad y seguridad de los servicios brindados y de la infraestructura de transporte.
2. De acuerdo con el Instituto Peruano de Economía-IPE (2003), a inicio de los años 2000 la brecha en infraestructura de transporte en el Perú ascendía a USD 6 089,8 millones; donde la infraestructura en aeropuertos representaba el 15,2%, equivalente a USD 926 millones (ver Gráfico 1). Así, en este contexto se inicia el programa de concesiones de aeropuertos en el país.

**Gráfico 1: Brecha en infraestructura de transporte a inicios de los 2000
(en millones de USD)**



Fuente: IPE (2003)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

3. Conforme al marco legal de las Asociaciones Público-Privadas (en adelante, APP), los contratos de concesión son suscritos por el Estado (representado por el MTC) con el Inversionista³. Asimismo, el Ositrán se encuentra facultado para emitir opinión no vinculante sobre las versiones iniciales de dichos contratos, así como sobre las modificaciones posteriores⁴. El MTC establece la política sectorial y desempeña la función de concedente de los contratos de concesión, pudiendo solicitar al Ositrán aportar comentarios y opiniones en relación con el marco legal y contractual bajo el campo de acción del regulador.
4. Es importante mencionar que, la participación del Ositrán en el sistema de concesiones peruano, en el marco del cumplimiento de sus funciones, ha estado

³ De acuerdo con el numeral 14, del artículo 5 del reglamento del Decreto Legislativo N°1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos:

14. *Inversionista: Es la persona jurídica que, como resultado de participar en el Proceso de Promoción como proponente o postor, resulta Adjudicatario de la Buena Pro y suscribe el Contrato de APP o PA con la entidad pública titular del proyecto.*

⁴ Esto, de acuerdo con lo establecido en los artículo 41 y 55 del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que Regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público-Privadas y proyectos en activos, publicado en el diario oficial El Peruano el 23 de julio del 2018.

orientada a generar confianza en el inversor, generar mayor competitividad en el país y mejorar la calidad de vida de los usuarios.

5. Así, como parte de su función reguladora, el Ositrán fija las tarifas de los servicios regulados y los cargos de accesos a las facilidades esenciales. En lo que respecta a la función supervisora y sancionadora, tiene la potestad de supervisar el cumplimiento de los aspectos económicos, comerciales, operativos, técnicos, administrativos y financieros, así como de aplicar las sanciones correspondientes en caso de incumplimiento.
6. En línea con la mencionada política de Estado, para el caso particular del sector aeroportuario se han realizado cuatro concesiones. La primera concesión fue la del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (en adelante, AIJCh) en el año 2001⁵, seguida por las concesiones del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, en los años 2006 y 2011, respectivamente.
7. Es importante precisar que, los aeropuertos que forman parte de las concesiones del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia fueron empaquetados con el fin de hacer más atractivos (técnica y financieramente) los proyectos a los inversionistas; es decir, en cada grupo se combinaron aeropuertos con una alta o potencial demanda con aquellos que registraban una menor demanda relativa, los cuales al ser menos atractivos para los inversionistas hubieran sido difíciles de concesionar de manera individual.
8. Finalmente, en el año 2014 se concesionó el proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero - Cusco (AICC), que consistía en la construcción y operación de un nuevo aeropuerto; sin embargo, esta concesión fue resuelta por el Estado peruano en el año 2017⁶ (ver Ilustración 1).

Ilustración 1: Línea de tiempo de las concesiones aeroportuarias en el Perú



Fuente: MTC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

⁵ El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez fue concesionando a Lima Airport Partners (LAP). Esta concesión es autofinanciada con un plazo de 40 años (inicialmente el plazo de concesión era de 30 años; sin embargo, fue ampliado por 10 años mediante acuerdo entre MTC y el LAP en diciembre del año 2016).

⁶ Este contrato fue resuelto unilateralmente por el MTC en el año 2017 por razones de interés público.

9. Cabe mencionar que, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones ha priorizado el proyecto “Tercer Grupo de Aeropuertos del Perú”, el cual se espera ejecutar en los próximos años vía un proyecto de APP cofinanciada. En el marco de dicho proyecto se tiene previsto concesionar en un grupo a los aeropuertos de Jaén, Huánuco, Jauja, Ilo, Rioja, Chimbote y Yurimaguas, actualmente operados por CORPAC. El proyecto prevé la modernización de las instalaciones del lado tierra (como terminales de pasajeros) y el mejoramiento de la infraestructura del lado aire (como pistas de aterrizaje, plataforma de estacionamiento de aeronaves) de los mencionados aeropuertos. Asimismo, el proyecto incluye la operación y mantenimiento del nuevo aeropuerto de Chinchero en Cusco, pues la infraestructura ya se encuentra actualmente en construcción por el MTC bajo la modalidad de Contrato Gobierno a Gobierno. De acuerdo con el MTC, este proyecto tiene una inversión estimada de más de USD 270 millones⁷.
10. Así, a la fecha, el Ositrán supervisa un total de 18 aeropuertos entregados en concesión, de los cuales 17 se encuentran en provincia. El compromiso de inversión de los aeropuertos de provincia asciende a USD 834,9 millones, de los cuales se ha ejecutado el 24,4% (USD 203,6 millones) al cierre del año 2021.
11. A continuación, se describirán los aspectos generales de la concesión de los aeropuertos de provincia, como son los procesos de licitación, el estado de la infraestructura antes de las concesiones, los concesionarios, sus obligaciones, entre otros.

I.1. Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

12. El 22 de enero del año 2004, el Comité de la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (en adelante, Proinversión) en Proyectos de Infraestructura y Servicios Públicos aprobó el Plan de Promoción de la Inversión Privada en los Aeropuertos de la República del Perú (en adelante, el Plan de Promoción); el cual fue ratificado por el Consejo Directivo de Proinversión el 4 de febrero del mismo año⁸. El Plan de Promoción establecía el diseño general del proceso de licitación de los aeropuertos de provincia, incluyendo el cronograma referencial. Asimismo, el Plan de Promoción definía las características del proceso de concesión, como: objeto, plazo de concesión, esquema financiero, modalidad y el procedimiento de otorgamiento de concesión.
13. El 14 de febrero del año 2005, el Consejo Directivo de Proinversión aprobó las Bases del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el Primer Grupo)⁹.

⁷ Para mayor detalle, revisar: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/619238-inversion-de-mas-de-us-270-millones-permitira-mejorar-ocho-aeropuertos-regionales>. Última revisión el 20 de setiembre del 2022.

⁸ El Plan se ratificó mediante la Resolución Suprema N° 022-2004-EF, publicada en el diario oficial El Peruano el 26 de marzo del año 2004..

⁹ Las bases se encuentran publicadas en: https://www.proyectosapp.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/AERO_DOC_BASES/Bases_Consolidadas_V08_02.pdf. Última revisión el 30 de setiembre de 2021.

14. El 18 de agosto del 2006 Proinversión adjudicó la Buena Pro de la concesión del Primer Grupo al Consorcio Swissport-GBH Aeropuertos, conformado por las empresas Swissport GBH Perú S.A. y GBH Investments S.A. y, el 11 de diciembre de ese mismo año el Estado peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC o el Concedente), y Aeropuertos del Perú (en adelante, AdP)¹⁰ suscribieron el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, Contrato de AdP) para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación de los aeropuertos del Primer Grupo, por un plazo de 25 años, prorrogables por 5 años previa solicitud al Organismo Regulador.

Cuadro 1: AdP-Datos generales de la concesión

Tema	Detalle
Tipo de concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Menor PAMO ofertado: USD 9,4 millones (sin IGV)
Compromiso de inversión	USD 635,2 millones (incluye IGV)*
Fecha de suscripción del contrato	11/12/2006
Adendas	8
Plazo de la concesión	25 años
Aeropuertos concesionados	Aeropuerto CTE. FAP Germán Arias Graziani - Anta Aeropuerto Mayor Gral. FAP Armando Revoredo - Cajamarca Aeropuerto de Chachapoyas Aeropuerto CAP. FAP José Quiñones G. - Chiclayo Aeropuerto CNEL. FAP Francisco Secada V. - Iquitos Aeropuerto CAP. FAP Renán Elías Olivera - Pisco Aeropuerto CAP. FAP Guillermo Concha I. - Piura Aeropuerto CAP. FAP David Abenzur R. - Pucallpa Aeropuerto CAP. FAP Víctor Montes A. - Talara Aeropuerto CAD. FAP Guillermo del Castillo - Tarapoto Aeropuerto CAP. FAP Pedro Canga R. - Tumbes Aeropuerto CAP. FAP Carlos Martínez - Trujillo

*Este monto incluye el compromiso de las inversiones del Período Inicial y Período Remanente.

Fuente: Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos y la Gerencia de Supervisión y Fiscalización-Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

15. Con la suscripción de su contrato, AdP tomó posesión de 9 de los 12 aeropuertos que conforman el Primer Grupo. Estos 9 aeropuertos entregados en concesión fueron: Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Iquitos, Pucallpa, Tarapoto, Talara, Tumbes y Trujillo. El Estado peruano se reservó el derecho de entregar, en el plazo de 2 años posteriores a la firma del Contrato, los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura para su operación. Así, en el año 2008, se suscribieron las adendas N° 1, 2 y 4, mediante las cuales se entregó a AdP los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, respectivamente¹¹ (ver Ilustración 2).

¹⁰ Aeropuertos del Perú S.A.-AdP, es una sociedad anónima peruana, subsidiaria de las Compañías relacionadas GBH Investments S.A. y Swissport GBH Perú S.A.

¹¹ Es importante señalar que en la adenda N° 1 se estableció que la entrega de los 3 aeropuertos adicionales no consideraría las pistas de aterrizaje y las calles de rodaje que los conforman; sin embargo, bajo dicho escenario, el Estado peruano se comprometió a ceder a ADP el derecho de uso sobre dicha infraestructura para su explotación económica, mediante la prestación de los servicios aeroportuarios previstos en el Contrato de Concesión.

Ilustración 2: AdP-Mapa con la distribución de los aeropuertos concesionados



Fuente: Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

I.1.1. Situación de los aeropuertos del Primer Grupo antes de su entrega en concesión

16. Antes de la entrega en concesión, los aeropuertos que conforman el Primer Grupo se encontraban bajo la administración de la empresa estatal Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (en adelante, CORPAC S.A.), la cual era la encargada de operar, equipar y conservar dichos terminales aéreos; así como de prestar los servicios de ayuda a la aeronavegación, entre otros servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas. A partir de la toma de posesión de los aeropuertos por parte de AdP, CORPAC S.A. cede la administración de los terminales, manteniéndose solamente como proveedor de los servicios de aeronavegación.
17. De acuerdo con el Anexo 1 del Contrato de AdP “Descripción general de los aeropuertos del Primer Grupo”, al momento de la entrega en concesión de los aeropuertos del Primer Grupo, se observa que los terminales de pasajeros en su mayoría se encontraban en buen estado de conservación, solamente los terminales de los aeropuertos de Talara y Tarapoto fueron clasificados como regulares; cabe mencionar que estos terminales eran dos de los más antiguos en ese momento, cada uno con 46 años de antigüedad. En cuanto al terminal del aeropuerto de Pucallpa, se observa que su estado de conservación se clasificó

como muy bueno, lo cual puede explicarse porque era el terminal más nuevo, con una antigüedad de tres años. (Ver la Tabla 1)

Tabla 1: AdP-Estado inicial de los terminales de pasajeros

N°	Aeropuerto	Ciudad	Terminal de pasajeros		
			Área construida (m ²)	Antigüedad (años)	Estado de conservación
1	Aeropuerto Comandante FAP German Arias Graziani	Anta	577,44	26	Bueno
2	Aeropuerto Mayor Gral. FAP Armando Revoredo Iglesias	Cajamarca	1 291,42	39	Bueno
3	Aeropuerto de Chachapoyas	Chachapoyas	801,50	14	Bueno
4	Aeropuerto Cap. FAP Abelardo Quiñonez Gonzáles	Chiclayo	2 000,00	14	Bueno
5	Aeropuerto Crl. FAP Francisco Secada Vignetta	Iquitos	4 578,88	26	Bueno
6	Aeropuerto Internacional de Pisco	Pisco	422,00	14	Bueno
7	Aeropuerto Cap. FAP Guillermo Concha Iberico	Piura	1 535,74	47	Bueno
8	Aeropuerto Cap. FAP David Abenzur Rengifo	Pucallpa	2 520,00	3	Muy bueno
9	Aeropuerto Cap. FAP Víctor Montes Arias	Talara	1 273,00	46	Regular
10	Aeropuerto Cap. FAP Guillermo del Castillo Paredes	Tarapoto	2 520,00	46	Regular
11	Aeropuerto Cap. FAP Carlos Martínez de Pinillos	Trujillo	3 134,55	40	Bueno
12	Aeropuerto Cap. FAP Pedro Canga Rodríguez	Tumbes	1 500,00	28	Bueno

Fuente: Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

18. De otro lado, en cuanto al estado de las pistas de aterrizaje en el Primer Grupo, en la Tabla 2 se observa que el 8% de las pistas se encontraban en un muy buen estado (la pista del aeropuerto de Cajamarca), 42% de las pistas se encontraban en estado bueno, el 42% en estado regular y un 8% en un mal estado (pista del aeropuerto de Talara).
19. Asimismo, se observa que las superficies de las pistas de aterrizaje de 11 aeropuertos eran de asfalto, y solo una, la del aeropuerto de Iquitos, era de concreto.
20. En cuanto a las dimensiones de la pista, el 83% de las pistas del Primer Grupo tienen un ancho de 45 metros y el 17% un ancho de 30 metros; mientras que, en el largo de las pistas hay mayor variación, la cual va de 1 980 metros (en el aeropuerto de Chachapoyas) a 3 050 metros (en el aeropuerto de Anta).

Tabla 2: AdP-Estado inicial de las pistas de aterrizaje

N°	Aeropuerto	Ciudad	Pista de aterrizaje				
			Dimensiones (metros)	Superficie de rodadura	Resistencia de pista (PCN)	Aeronave crítica	Estado de conservación
1	Aeropuerto Comandante FAP German Arias Graziani	Anta	3 050 x 30	Asfalto	19/F/B/Y/T	Hercules L-100-30	Regular
2	Aeropuerto Mayor Gral. FAP Armando Revoredo Iglesias	Cajamarca	2 500 x 45	Asfalto	44/F/D/X/T	Boeing 757-200	Muy bueno
3	Aeropuerto de Chachapoyas	Chachapoyas	1 980 x 30	Asfalto	17/F/C/Y/T	Fokker F-28	Bueno
4	Aeropuerto Cap. FAP Abelardo Quiñonez Gonzáles	Chiclayo	2 520 x 45	Asfalto	51/F/B/X/T	Boeing 747-100 B	Regular
5	Aeropuerto CrI. FAP Francisco Secada Vignetta	Iquitos	2 500 x 45	Concreto	45/R/C/X/U	Boeing 747-100 B	Bueno
6	Aeropuerto Internacional de Pisco	Pisco	3 020 x 45	Asfalto	59/F/B/X/T	Boeing 747-100 B	Regular
7	Aeropuerto Cap. FAP Guillermo Concha Iberico	Piura	2 500 x 45	Asfalto	37/F/D/X/T	Boeing 747-100 B	Regular
8	Aeropuerto Cap. FAP David Abenzur Rengifo	Pucallpa	2 800 x 45	Asfalto	31/F/B/X/U	Boeing 767-200	Bueno
9	Aeropuerto Cap. FAP Víctor Montes Arias	Talara	2 480 x 45	Asfalto	27/F/C/X/U	Hercules L-100-30	Malo
10	Aeropuerto Cap. FAP Guillermo del Castillo Paredes	Tarapoto	2 600 x 45	Asfalto	51/F/C/X/T	Boeing 767-200	Bueno
11	Aeropuerto Cap. FAP Carlos Martínez de Pinillos	Trujillo	2 405 x 45	Asfalto	31/F/A/X/T	DC-8-62/72	Regular
12	Aeropuerto Cap. FAP Pedro Canga Rodríguez	Tumbes	2 500 x 45	Asfalto	45/F/D/X/T	Boeing 767-200	Bueno

Fuente: Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

21. De otro lado, en cuanto al estado de las plataformas de estacionamiento de aeronaves, en la Tabla 3 se muestra que el 84% estaban clasificadas como regulares y buenas, el 8% como muy buenas (aeropuerto de Cajamarca) y el 8% restante como malas (aeropuerto de Pucallpa). En cuanto al material de las plataformas de estacionamiento, se observa que en el 50% de los aeropuertos las plataformas eran de concreto y en el otro 50% de asfalto. Asimismo, se observa que la plataforma más pequeña en el Primer Grupo se encontraba en el aeropuerto de Chachapoyas, con un área de 6 750 m²; mientras que, la plataforma más grande se ubicaba en el aeropuerto de Iquitos (49 676 m²).

Tabla 3: AdP-Estado inicial de otras infraestructuras aeroportuarias

N°	Aeropuerto	Ciudad	Plataforma de aviones			Horario de operación del aeródromo	SSEI	Estado del cerco perimétrico
			Área (m ²)	Superficie de rodadura	Estado de conservación			
1	Aeropuerto Comandante FAP German Arias Graziani	Anta	15 000	Asfalto	Regular	13:00 - 21:00 y O/R	CAT 3	Postes de concreto y alambrado. Malla metálica.
2	Aeropuerto Mayor Gral. FAP Armando Revoredo Iglesias	Cajamarca	12 800	Asfalto	Muy bueno	11:00 - 23:00	CAT 5	Postes de concreto y alambrado. Albañilería de ladrillo.
3	Aeropuerto de Chachapoyas	Chachapoyas	6 750	Asfalto	Bueno	13:00 - 21:00	CAT 5	Postes de concreto y alambre de púas.
4	Aeropuerto Cap. FAP Abelardo Quiñonez Gonzáles	Chiclayo	18 900	Concreto	Regular	24 horas	CAT 8	Cerco provisional de albañilería.
5	Aeropuerto Crl. FAP Francisco Secada Vignetta	Iquitos	49 676	Concreto	Bueno	24 horas	CAT 8	Postes de concreto y alambre de púas y malla metálica.
6	Aeropuerto Cap. FAP Víctor Montes Arias	Talara	10 000	Concreto	Regular	13:00 - 21:00	CAT 2	Postes de concreto y alambre de púas.
7	Aeropuerto Cap. FAP Guillermo del Castillo Paredes	Tarapoto	30 000	Asfalto	Bueno	12:00 - 24:00	CAT 7	Postes de concreto y alambre de púas, y cercos de albañilería.
8	Aeropuerto Cap. FAP Carlos Martínez de Pinillos	Trujillo	12 600	Concreto	Regular	12:00 - 02:00	CAT 7	Postes de concreto y alambre de púas, y cercos de albañilería.
9	Aeropuerto Cap. FAP Pedro Canga Rodríguez	Tumbes	13 041	Asfalto	Bueno	12:00 - 24:00	CAT 7	Postes de concreto y alambre de púas, y malla metálica.
10	Aeropuerto Internacional de Pisco	Pisco	9 375	Concreto	Regular	24 horas	CAT 7	Cerco provisional de albañilería.
11	Aeropuerto Cap. FAP Guillermo Concha Iberico	Piura	11 200	Concreto	Bueno	12:00 - 02:00 y O/R	CAT 7	Postes de concreto y alambre de púas y mallas metálicas.
12	Aeropuerto Cap. FAP David Abenzur Rengifo	Pucallpa	28 600	Asfalto	Malo	12:00 - 02:00	CAT 7	Postes de concreto y alambre de púas y malla metálica.

Fuente: Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

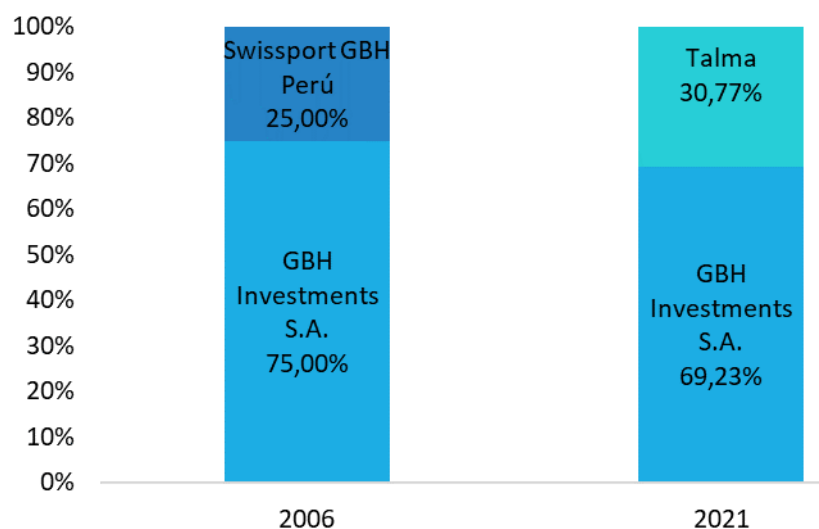
22. De la Tabla 3, también se observa que, en el Primer Grupo, en promedio, los aeropuertos operaban 14,5 horas al día. En particular, los aeropuertos de Chiclayo, Iquitos y Pisco tenían los horarios más amplios (24 horas); mientras que, los aeropuertos de Anta, Chachapoya y Talara tenían los menores horarios (8 horas).
23. En cuanto al Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI)¹², se observa que, de los 12 aeropuertos que conforman el Primer Grupo, solamente 6 podían atender emergencias ocurridas en aeronaves con características de hasta categoría 7 (esto es, hasta 49 metros de longitud del avión y 5 metros de ancho de fuselaje), en tanto que solamente 2 aeropuertos podían atender casos de categoría 8 (esto es, hasta 61 metros de longitud y 7 metros de fuselaje).
24. Finalmente, respecto a las características de los cercos perimétricos, se observa que en la mayoría de los aeropuertos estos se componían de postes de concreto con alambres de púas y, en algunos casos, con muros de albañilería de ladrillo. Sin embargo, la construcción de dichos cercos era de carácter provisional, principalmente, por lo que su estado de conservación era de un nivel regular respecto a lo que las normas técnicas recomiendan.

¹² De acuerdo con lo señalado en la RAP 314 (Regulaciones Aeronáuticas Peruanas), cada aeródromo dispone de un nivel de protección para el Salvamento y Extinción de Incendios, el cual se encuentra expresado en términos de una categoría de SSEI. Al respecto, dicha categoría se calcula en función tanto del avión de mayor longitud que normalmente utilizará el aeródromo como en la anchura del fuselaje de dicha aeronave.

I.1.2. Composición accionaria de AdP

25. Al momento de la adjudicación de la Buena Pro de la concesión del Primer Grupo de aeropuertos, AdP era una empresa subsidiaria de GBH Investments S.A. y Swissport GBH Perú S.A., las cuales poseían el 75% y 25% de las acciones, respectivamente.
26. Sin embargo, al cierre del año 2021 los accionistas de AdP eran: GBH Investments S.A., con una participación del 69,23% de las acciones, y Talma Servicios Aeroportuarios S.A., con una participación del 30,77% (ver Gráfico 2)

Gráfico 2: AdP-Participación de los accionistas



Fuente: Estados Financieros de AdP de los años 2007 y 2020.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

I.1.3. Compromisos de inversión y mantenimiento en el Primer Grupo

27. El Contrato de AdP clasifica las inversiones que debe realizar AdP de acuerdo con el tipo de obras y de acuerdo con el periodo de ejecución, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro 2: AdP-Obras a desarrollarse en el Primer Grupo de Aeropuertos

Periodo inicial (3 primeros años de la Concesión)	Periodo remanente (A partir del cuarto año de la Concesión)
Las obras del periodo inicial se denominan obras obligatorias y comprenden: • Obras de rápido impacto • Obras de seguridad • Obras de ampliación de las terminales • Equipamiento del periodo inicial.	Obras en infraestructura, mantenimiento periódico y equipamiento definidas en los Planes Maestro, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto.

Fuente: Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

28. Las obras de rápido impacto incluyen la construcción de pórticos de ingreso, el pintado de las terminales de pasajeros, la adecuación para el uso de personas

con discapacidad, la remodelación interna de las terminales (señalización e iluminación), la remodelación de playas de estacionamiento, las vías de acceso y el tratamiento paisajístico.

29. De otro lado, las obras de seguridad consideran las nuevas estaciones de salvamento y extinción de incendios, la rehabilitación del pavimento, los cercos perimétricos, la habilitación de los caminos perimetrales y la instalación de avisos de advertencia.
30. Las obras de ampliación y remodelación de los terminales comprenden la ampliación del edificio de la terminal de pasajeros y la remodelación de los espacios interiores de los Aeropuertos de Tumbes, Cajamarca y Piura.
31. En cuanto al equipamiento del periodo inicial, este consiste en trajes resistentes al fuego para los bomberos que laboran en las Estaciones de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI), polvos químicos y espumas especiales necesarias para combatir incendios en el Lado Aire, equipo de medición de rugosidad de los pavimentos del Lado Aire, extintores, y equipo para disuadir el riesgo aviario.
32. Por el lado de las obras del periodo remanente, las obras en infraestructura, mantenimiento periódico y equipamiento definido en los Planes Maestros, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto; serán aprobadas por el Concedente, previa opinión del Ositrán. Es importante indicar que, estas obras son requeridas para atender la demanda proyectada y garantizar el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos: Certificación de Operación de la Dirección General de Aeronáutica Civil (en adelante, DGAC) y los Niveles C y D de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (en adelante, IATA¹³).
33. El desarrollo de las obras del periodo remanente deberá realizarse en función a las especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de AdP, para lo cual el concesionario deberá elaborar los respectivos Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI). Si estas obras constituyan proyectos de inversión pública, se deberá obtener la viabilidad correspondiente conforme al Sistema Nacional de Inversión Pública (en adelante, SNIP)¹⁴, debiendo presentarse los estudios de pre-inversión requeridos.

I.1.4. Régimen tarifario en el Primer Grupo

34. De acuerdo con el Contrato de AdP (cláusula 7.7), por la prestación de los servicios que brinde AdP, este deberá cobrar tarifas (por los servicios de TUUA¹⁵, aterrizaje y despegue, estacionamiento, embarque y desembarque mediante puentes de abordaje, y uso de instalaciones de carga) y cargos de acceso (por el alquiler de oficinas operativas, *counter*, áreas de mantenimiento, entre otros).
35. Las tarifas y cargos de acceso que puede cobrar AdP son los establecidos en el Anexo 7 de su contrato o serán aquellos que en su caso sean establecidas por el Ositrán. Es importante indicar que las tarifas y los cargos de acceso se aplican de acuerdo con el tráfico de pasajeros registrado en cada uno de los aeropuertos en el último año, para lo cual el Contrato de AdP establece cuatro grupos:

¹³ Por sus siglas en inglés: International Air Transport Association (IATA).

¹⁴ El SNIP actualmente es el Invierte.pe, para mayor detalle ver la sección IX.1.5.

¹⁵ La TUUA es la Tasa Única de Uso Aeroportuario

Cuadro 3: AdP-Criterio de clasificación de aeropuertos en función del número de pasajeros

Grupo	Pasajeros anuales
Grupo I	Más de 500 000
Grupo II	Más de 250 000 a 500 000
Grupo III	Más de 100 000 a 250 000
Grupo IV	Hasta 100 000

Fuente: Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

36. Asimismo, el Contrato de AdP establece que el concesionario deberá reajustar por inflación las tarifas y los cargos de acceso el 1° de enero de cada año; y que, el Ositrán podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y la demanda.

37. El reajuste por inflación se realiza mediante la siguiente fórmula:

$$T_t = 0,5 * T_{t-1} * \frac{IPC_t}{IPC_{t-1}} + 0,5 * T_{t-1} * \frac{CPI_t}{CPI_{t-1}}$$

Donde:

t: Periodo de 12 meses

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

T_{t-1}: Tarifa (o cargo de acceso) al inicio del año calendario t-1.

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

IPC_{t-1}: Índice de precios al consumidor publicado por el INEI durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período t-1.

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

CPI_{t-1}: Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período t-1.

38. El Contrato de AdP precisa que cobrarán la tarifa de USD 1,00, por los servicios de aterrizaje y despegue, estacionamiento, acceso para carga (de ser el caso) a las siguientes actividades:

- Aeronaves civiles, de la Cruz Roja Peruana y de las Fuerzas Armadas y Policiales que realicen actividades aeroportuarias con fines humanitarios, sin retribuciones económicas, en casos de desastres naturales o conmoción civil.
- Aeronaves civiles mientras operan exclusivamente en actividades del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR).
- Aeronaves de Estado extranjeras, de países que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves del Estado Nacional, para lo cual el MTC deberá remitir una comunicación a AdP acreditando esta situación.
- Aeronaves civiles que transportan visitas o delegaciones oficiales que viene al país y que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves del Estado

Nacional, para lo cual el MTC deberá remitir una comunicación a AdP acreditando esta situación.

v) Regreso al aeropuerto de salida por malas condiciones meteorológicas.

39. Asimismo, el Contrato de AdP indica que no se cobrará la TUUA al personal del Instituto Nacional de Defensa Civil - INDECI, personal de las Fuerzas Armadas y Policiales y de la Cruz Roja Peruana que realicen vuelos de ayuda humanitaria realizando operaciones de apoyo en caso de desastres naturales o conmoción civil.

I.1.5. Cofinanciamiento al Primer Grupo

40. La concesión del Primer grupo es cofinanciada¹⁶ mediante un ingreso mínimo garantizado, donde el Concedente efectúa pagos a AdP por las obras, equipamientos, operación y mantenimiento; así como, un monto adicional como Incentivo a la Generación de Ingresos regulados (en adelante, IGI). Asimismo, del cofinanciamiento se descuenta la retribución al Estado que realiza AdP¹⁷.
41. De acuerdo con el Contrato de AdP, el MTC tiene dos modalidades para el pago por obras, equipamiento y mantenimiento periódico, tanto en el periodo inicial como en el remanente: el Pago por Avance de Obras (PAO) y las liquidaciones (Liq). Estas dos modalidades son alternativas y excluyentes entre sí. El PAO puede realizarse mediante i) Certificado de Aceptación de Obra (CAO)¹⁸; o ii) Pagos diferidos con fondos del fideicomiso; mientras que, las liquidaciones son pagos al contado contra la presentación de liquidaciones efectuadas por el Concesionario.
42. En cuanto a los rubros de mantenimiento (exceptuando el mantenimiento periódico) y operación, estos son remunerados mediante el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO). Es importante precisar que el PAMO fue el factor de competencia para la adjudicación de la Concesión, donde la propuesta de AdP ascendió a USD 9,4 millones (sin IGV). Este monto se ajusta anualmente por inflación, considerando el índice de precios nacional y el índice de precios de los Estados Unidos de América.
43. Además, como se indicó en el numeral 15 del presente documento, los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura fueron entregados con posterioridad en el año 2008; por lo que, conforme al Contrato de AdP, al incorporarse los mencionados aeropuertos a la concesión, el cofinanciamiento debía ajustarse, de acuerdo con el siguiente detalle:
- El PAMO anual del aeropuerto de Chiclayo asciende a USD 1 082 871,23.
 - El PAMO anual del aeropuerto de Pisco asciende a USD 1 293 184,56.
 - El PAMO anual del aeropuerto de Piura asciende a USD 1 219 365,30.

¹⁶ De acuerdo con el literal c) del Artículo 14 del TUO del Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

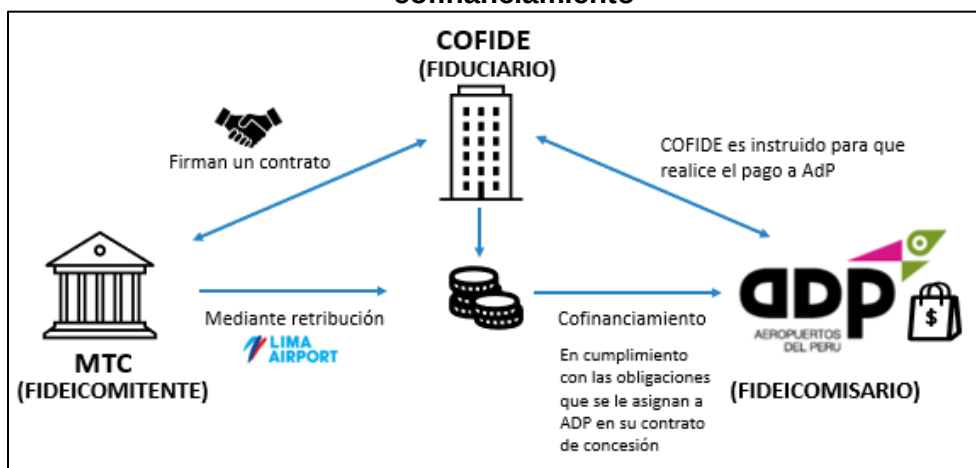
¹⁷ La Retribución al Estado se paga trimestralmente, y se calcula mediante fórmulas establecidas en el numeral 2.4 del Anexo 17 del Contrato de AdP.

¹⁸ De acuerdo con el Anexo 17 del Contrato de AdP:

Los CAO serán entregados por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO por cada Hito que el CONCESIONARIO haya concluido. Cada Hito dará derecho a cuotas trimestrales durante el periodo de 10 años. El valor nominal de los CAO corresponderá a las inversiones realizadas en cada Hito.

44. Adicionalmente, el Contrato de AdP señala que la modificación de los horarios de los aeropuertos puede conllevar a una modificación del PAMO, la cual requerirá la autorización del Ministerio de Economía y Finanzas. En esa línea, el PAMO anual se incrementó en USD 165 391,00 (incluido IGV) por la ampliación del horario del Aeropuerto de Pucallpa¹⁹, y de USD 181 341,72(incluido IGV) por la ampliación del horario del Aeropuerto de Trujillo²⁰.
45. La fuente principal de los recursos destinados al cofinanciamiento proviene de parte de la Retribución que recibe el Estado Peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Estos fondos son depositados en un Fideicomiso, que se celebra entre el MTC y el Fiduciario (Corporación Financiera de Desarrollo S.A.-COFIDE), con el fin de garantizar los pagos del cofinanciamiento (ver Ilustración 3).

Ilustración 3: AdP-Eschema del Fideicomiso para el pago del cofinanciamiento



Fuente: Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

46. De acuerdo con el Anexo 17 del Contrato de AdP, el cofinanciamiento se determinará tomando los siguientes criterios:
- Si el PAMO es mayor a la suma de los ingresos regulados²¹ más el ingreso no Regulado Base

¹⁹ Mediante el Oficio N° 801-2009-MTC/25 el MTC, sobre la base de la Nota Informativa N° 071-2009-EF/75.22. del Ministerio de Economía y Finanzas, opinó favorablemente respecto a la solicitud presentada por AdP, respecto a la ampliación del horario de atención regular del Aeropuerto de Pucallpa. Esta ampliación de horario se hizo efectiva a partir del 01 de julio de 2009.

²⁰ Mediante el Oficio N° 1478-2009-MTC/25 el MTC, sobre la base de la Nota Informativa N° 161-2009-EF/75.22. del Ministerio de Economía y Finanzas, opinó favorablemente respecto a la solicitud presentada por AdP, respecto a la ampliación del horario de atención regular del Aeropuerto de Pucallpa. Esta ampliación de horario se hizo efectiva a partir del 01 de enero de 2010.

²¹ De acuerdo con el numeral 1.62 del Contrato de AdP, se define a los ingresos Regulados como:

1.61. "Ingresos Regulados", Es la contraprestación de los servicios prestados por el CONCESIONARIO y que se encuentran bajo el régimen de Regulación, sean percibidos o devengados

Mientras que, en el numeral 2.2 del Anexo 17 del Contrato de AdP se indica que, con el fin de determinar el Cofinanciamiento, los Ingresos Regulados incluyen:

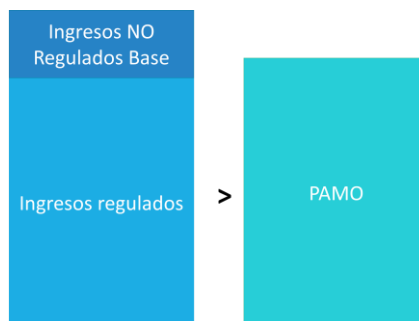
- Los ingresos por cobro de TUUA
- Ingresos por el cobro de tarifas por aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves pagados por las aerolíneas.



Entonces, el cofinanciamiento se determina como:

$$COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

- Si el PAMO es menor o igual a la suma de los ingresos regulados más el Ingreso no Regulado Base



Entonces, el cofinanciamiento se determina como:

$$COF_t = IGI_t - f_1(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

Donde:

- COF_t: Monto del cofinanciamiento a ser pagado trimestralmente.
- PAMO_t: Es el importe del PAMO dividido entre 4, que el MTC realizará a favor de AdP para el mantenimiento y operación de los aeropuertos.
- IR_t: Son los Ingresos Regulados de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por AdP, en el trimestre t.
- INRB: Ingreso no Regulado Base trimestral
- IGI_t: Monto del incentivo a la generación de ingresos regulados en el trimestre t. En ningún caso el IGI podrá ser menor a cero.
- PAO_t: Pago que el MTC efectuará a favor del Concesionario por las inversiones efectuadas en el Periodo Inicial y en el Periodo Remanente.

-
- Ingresos por el Almacenamiento y Despacho de combustible para las Aeronaves.
 - Ingresos por el servicio de movimiento de carga
 - Ingresos por el servicio de rampa.
 - Ingresos correspondientes a los cargos de acceso por el uso de los *counters*.
 - Ingresos correspondientes al Servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros a través de puentes de embarque (Mangas), cuando éste sea prestado.
 - Los cobros por cargo de acceso a oficinas operativas que corresponden a las líneas aéreas.
 - Cualquier otro servicio nuevo, derivado de la explotación de la Infraestructura Aeroportuaria, que se encuentre establecido en el RETA y REMA.

RE _t :	Monto de la retribución a favor del Estado peruano en el trimestre t por concepto de Ingresos no Regulados.
Liq _t :	Importe correspondiente a los pagos al contado por las Obras, equipamiento, Actividades de Mantenimiento Periódico, Rehabilitaciones y Mejoramiento, que se hará contra la presentación de Liquidaciones.
f ₁ :	Factor de distribución del excedente del Ingreso Regulado sobre el PAMO y se fija en 50%.
t:	Periodo equivalente a un trimestre

47. Como se indicó en las secciones previas, AdP está a cargo de la explotación de la concesión, lo cual le da el derecho de cobrar por los servicios que brinda en el Primer Grupo de Aeropuertos. Con el fin de que el Concesionario tenga incentivos a generar ingresos adicionales, las fórmulas de cofinanciamiento incorporan un mecanismo que premia al Concesionario cuando sus ingresos regulados son mayores al crecimiento vegetativo de estos ingresos; este mecanismo se denomina Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados (IGI).

$$IGI_t = 60\%(IRPM_t - IBAPM_t)$$

Donde:

IRPM _t :	Promedio móvil de los Ingresos Regulados por el movimiento de pasajeros y carga (en Dólares) de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO, considerando los cuatro (4) trimestres anteriores al trimestre t (t-1, t-2, t-3, t-4).
IBAPM _t :	Promedio móvil del ingreso regulado base ajustado por el movimiento de pasajeros y carga (en Dólares) para la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO, considerando los cuatro (4) trimestres anteriores al trimestre t (t-1, t-2, t-3,t-4). Para mayor detalle revisar el numeral 2.3 del Anexo 17 del Contrato de AdP

I.1.6. Modificaciones al contrato del Primer Grupo

48. A diciembre del año 2022, el Contrato de AdP ha sido modificado 8 veces, tal como se detalla a continuación:

Cuadro 4: AdP-Adendas al Contrato de AdP

Adenda	Fecha	Principales modificaciones
1	5/02/2008	- Se entrega a AdP la operación del Aeropuerto de Pisco con el fin de que realice la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en su contrato. - Ante la exclusión de las pistas de aterrizaje y las calles de rodaje, debido al Acuerdo del Consejo de Seguridad Nacional del Estado, se estableció la figura jurídica de Derecho de Uso, la cual permitirá a AdP la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en el Contrato de AdP.
2	6/03/2008	- Se entrega a AdP la operación del Aeropuerto de Chiclayo con el fin de que realice la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en su contrato. - Se modificó la inscripción de los nuevos Bienes de la Concesión, producto de las obras, en el Registro de la propiedad Inmueble respectivo, con el fin de permitir un mejor control sobre las obras ejecutadas inscritas, toda vez que el régimen de bienes se regula por el Contrato de AdP.
3	17/09/2008	- Se modificó la definición de "Acreedores Permitidos" con el fin de viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en el Contrato de AdP, permitiendo mitigar el riesgo cambiario. - Se establecieron tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones nacionales e internacionales, de salvamento o aquellos vuelos que retornen por malas condiciones meteorológicas.
4	24/11/2008	- Se entrega a AdP la operación del Aeropuerto de Piura con el fin de que realice la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en su contrato. - Se incluyó la definición de "Obras adicionales", así como su procedimiento de aprobación y pago respectivo.
5	23/12/2009	- Se modificó el procedimiento de tramitación de los Planes Maestros, con el fin de agilizar el trámite para su aprobación. - Se precisó que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada de acuerdo con lo propuesto en el Plan Maestro. - Se definió la modalidad de pago de los "Estudios técnicos previos".
6	20/12/2010	- Se incorporó los mecanismos para la emisión y pago de los CAO y CRPAO. - Se definió el procedimiento para evaluar el avance de obras. - Se estableció un procedimiento que permita hacer efectivo el mecanismo de los CAO y su certificación a través de los CRPAO.
7	31/03/2011	Se modificó el pazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica definidos como Controversias No Técnicas.
8	12/06/2015	Se modificaron los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario.

Fuente: Adendas al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

1.2. Segundo Grupo de Aeropuertos Provincia

49. El 18 de diciembre del año 2008, mediante el Decreto de Urgencia N° 047-2008 se declaró, entre otros, de necesidad nacional y de ejecución prioritaria por parte de Proinversión el proceso de promoción de la inversión privada del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el Segundo Grupo).
50. En cumplimiento de lo señalado en el Decreto de Urgencia N° 047-2008, el 16 de enero del año 2009 el Consejo Directivo de Proinversión modificó el Plan de Promoción²²; y el 26 de julio del año 2010 Proinversión aprobó el TEO de las bases del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Segundo Grupo²³.
51. En esta línea, el 7 de setiembre del año 2010 se adjudicó la Buena Pro al Postor Consorcio Aeropuertos Andinos del Perú (en adelante, AAP); y el 5 de enero del año 2011 el Estado peruano, representado por el MTC, y AAP suscribieron el Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, Contrato de AAP).

Cuadro 5: AAP-Datos generales de la concesión

Tema	Detalle
Tipo de concesión	Cofinanciada
Factor de competencia	Menor monto de la propuesta económica (MO) MO = PPO _i + 7,9633*PAMO _i
Compromiso de inversión	USD 199,6 millones (con IGV)*
Fecha de suscripción del contrato	5/01/2011
Adendas	3
Plazo de la concesión	25 años
Aeropuertos concesionados**	Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón-Arequipa Aeropuerto CrI. FAP Alfredo Mendivil Duarte-Ayacucho Aeropuerto Internacional Inca Manco Capac-Juliaca Aeropuerto Internacional Padre José Aldamiz-Pto. Maldonado Aeropuerto Inter. CrI. FAP Carlos Ciriani Santa Rosa-Tacna

*Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: el inicial y el remanente

**El Aeropuerto de Andahuaylas aún no ha sido entregado a AAP.

Fuente: Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

52. Con la suscripción del Contrato de AAP, se le entregó al concesionario el Segundo Grupo de aeropuertos, conformado por los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
53. Con relación al Aeropuerto de Andahuaylas, originalmente el contrato establecía que el Concedente se reservaba el derecho de entregarlo, en el plazo de dos años contados desde la fecha de cierre; sin embargo, mediante la suscripción de la primera adenda al Contrato de AAP, se precisó que, el mencionado plazo se

²² Ver párrafo 12.

²³ El TEO de las Bases se encuentra disponible en:

https://www.proyectosapp.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/AEROPUERTO_II_DOCS_BASES/TUO%20de%20Bases%20hasta%20Circular%2035.PDF. Última revisión el 8 de julio del año 2022.

contabilizaría desde la fecha en que CORPAC S.A. le haya transferido el aeropuerto al Concedente, debidamente saneado. Como se verá en la sección IX.1.3, a la fecha este aeropuerto no ha sido entregado a AAP.

Ilustración 4: AAP-Mapa con la distribución de los aeropuertos concesionados a AAP



*Fuente: Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.*

I.2.1. Situación de los aeropuertos del Segundo Grupo antes de su entrega en concesión

54. Al igual que en los aeropuertos del Primer Grupo, antes de la entrega en concesión de los aeropuertos Segundo Grupo, estos se encontraban bajo la administración de CORPAC S.A., la cual era la encargada de operar, equipar y conservar dichos terminales aéreos; así como, de prestar los servicios de aeronavegación, entre otros servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas. Luego de la concesión de los mencionados aeropuertos, CORPAC S.A. solamente se encarga de brindar los servicios de aeronavegación.

55. De acuerdo con el Anexo 1 del Contrato de AAP “Descripción General de los Aeropuertos del Segundo Grupo”, a la fecha de entrega de la concesión, los terminales de pasajeros del Segundo Grupo se encontraban en buen estado de conservación. En particular, en la Tabla 4. se observa que el terminal del aeropuerto de Puerto Maldonado se encontraba en muy buen estado; siendo este terminal el menos antiguo del Segundo Grupo (12 años).

Tabla 4: AAP-Estado inicial de los terminales de pasajeros

N°	Aeropuerto	Ciudad	Terminal de pasajeros		
			Área construida (m ²)	Antigüedad (años)	Estado de conservación
1	Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa	3 993,46	30	Bueno
2	Aeropuerto CrI. FAP Alfredo Mendivil Duarte	Ayacucho	2 636,08	34	Bueno
3	Aeropuerto Internacional Inca Manco Capac	Juliaca	1 926,09	21	Bueno
4	Aeropuerto Internacional Padre José Aldamiz	Puerto Maldonado	2 597,00	12	Muybueno
5	Aeropuerto Internacional CrI. FAP Carlos Ciriani Santa Rosa	Tacna	1 970,00	50	Bueno

Fuente: Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

56. De otro lado, en la Tabla 5 se presenta el estado de las pistas de aterrizaje al inicio de la concesión, conforme lo señala el Contrato de AAP. Debe indicarse que en, el Contrato de AAP se indica que al inicio de la concesión el 40% de las pistas se encontraban en buen estado (los aeropuertos de Juliaca y Puerto Maldonado) el 40% de las pistas se encontraban en estado regular (los aeropuertos de Arequipa y Tacna), y el 20% restante en mal estado (el caso de la pista del aeropuerto de Ayacucho).

Tabla 5: AAP-Estado inicial de las pistas de aterrizaje

N°	Aeropuerto	Ciudad	Pista de aterrizaje				
			Dimensiones (metros)	Superficie de rodadura	Resistencia de pista (PCN)	Aeronave crítica	Estado de conservación
1	Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa	2 980 x 45	Asfalto	39/F/B/X/T	Boeing 737-200	Regular
2	Aeropuerto CrI. FAP Alfredo Mendivil Duarte	Ayacucho	2 800 x 45	Asfalto	24/F/B/X/T	Fokker F-28	Malo
3	Aeropuerto Internacional Inca Manco Capac	Juliaca	4 200 x 45	Asfalto	46/F/C/X/T	Boeing 737-200	Bueno
4	Aeropuerto Internacional Padre José Aldamiz	Puerto Maldonado	3 500 x 45	Concreto	69/R/C/X/T	Boeing 757-100	Bueno
5	Aeropuerto Internacional CrI. FAP Carlos Ciriani Santa Rosa	Tacna	2 500 x 45	Asfalto	39/F/A/X/T	EA-320	Regular

Fuente: Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

57. Asimismo, se observa que al inicio de la concesión del Segundo Grupo las superficies de las pistas de aterrizaje de 4 aeropuertos eran de asfalto, y solo una, la del aeropuerto de Puerto Maldonado, era de concreto. Además, todas las pistas presentaban un ancho de 45 metros, mientras que el largo variaba entre 2 500 metros (en el aeropuerto de Tacna) y 4 200 metros (en el aeropuerto de Juliaca).
58. De otro lado, en cuanto al estado de las plataformas de estacionamiento de aeronaves, se observa que al inicio de la concesión del Segundo Grupo el 60% estaban clasificadas como buenas, el 20% como regulares y el 20% restantes como malas (es el caso del aeropuerto de Ayacucho). En cuanto al material de las

plataformas de estacionamiento, se observa que en el 60% de aeropuertos las plataformas eran de concreto y en el 40% de asfalto. Asimismo, se observa que la plataforma más pequeña se encontraba en el aeropuerto de Arequipa, con un área de 16 000 m²; mientras que, la plataforma más grande se ubicaba en el aeropuerto de Tacna (30 000 m²). (Ver la Tabla 6)

Tabla 6: AAP-Estado inicial de otras infraestructuras aeroportuarias

N°	Aeropuerto	Ciudad	Plataforma de aviones			Horario de operación del aeródromo	SSEI	Estado del cerco perimétrico
			Área (m ²)	Superficie de rodadura	Estado de conservación			
1	Aeropuerto Internacional Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa	16 000	Concreto	Bueno	11:00 - 03:00	CAT 7	Postes de concreto con alambre de púas.
2	Aeropuerto Crl. FAP Alfredo Mendivil Duarte	Ayacucho	20 000	Asfalto	Malo	11:00 - 23:00	CAT 5	Postes de concreto con alambre de púas en mal estado, y albañilería.
3	Aeropuerto Internacional Inca Manco Capac	Juliaca	20 000	Asfalto	Bueno	12:00 - 24:00	CAT 7	Muros de albañilería. Cerco de malla metálica. Cerco provisional de postes de concreto y alambre de púas.
4	Aeropuerto Internacional Padre José Aldamiz	Puerto Maldonado	18 000	Concreto	Bueno	11:00 - 23:00 y O/R	CAT 7	Postes de concreto y alambreado y de albañilería.
5	Aeropuerto Internacional Crl. FAP Carlos Ciriani Santa Rosa	Tacna	30 000	Concreto	Regular	11:00 - 03:00	CAT 7	Postes de concreto y alambre de púas. Malla metálica y de ladrillo en algunas zonas.

Fuente: Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

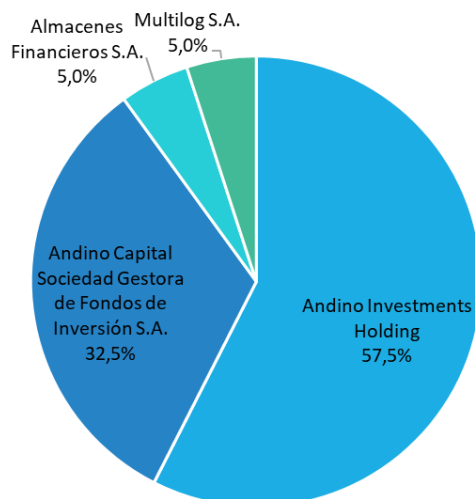
59. De la Tabla 6, también se observa que al inicio de la concesión ningún aeropuerto del Segundo Grupo operaba las 24 horas del día. Los aeropuertos que más horas al día operaban (16 horas) eran Arequipa y Tacna; lo demás aeropuertos operaban solamente 12 horas.
60. En cuanto al SSEI, se observa que, de los 5 aeropuertos que conforman el Segundo Grupo, solamente 4 podían atender emergencias ocurridas en aeronaves con características de categoría 7 (esto es, hasta 49 metros de longitud del avión y 5 metros de ancho de fuselaje) o menores; en tanto que, en un aeropuerto, el de Ayacucho, solamente se podrían atender emergencias ocurridas en aeronaves de categoría 5 (esto es, hasta 28 metros de longitud y 4 metros de fuselaje) o menores.
61. Finalmente, respecto a las características de los cercos perimétricos, se observarse que en la mayoría de los aeropuertos estos se componían de postes de concreto con alambres de púas y, en algunos casos, con muros de albañilería de ladrillo. Sin embargo, la construcción de dichos cercos era de carácter provisional, principalmente, por lo que su estado de conservación era de un nivel regular respecto de lo que las normas técnicas recomiendan.

I.2.2. Composición accionaria de AAP

62. El 22 de noviembre del año 2010 se constituyó AAP como una sociedad anónima, conformada por Andino Investment Holding S.A. y Corporación América Airports S.A., ambas con una participación del 50%.

63. Sin embargo, el 16 de diciembre del año 2021, Andino Investment Holding en conjunto con sus empresas relacionadas Almacenes Financieros S.A., Andino Capital Sociedad Gestora de Fondo de Inversión S.A. y Multilog S.A. adquirieron el 50% de las acciones que mantenía Corporación América Airports S.A. Luego de esta transacción, la composición accionaria de AAP se observa en el siguiente gráfico.

Gráfico 3: AAP-Participación de los accionistas a diciembre de 2021



Fuente: Estados Financieros de AAP del 2021.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

I.2.3. Compromisos de inversión y mantenimiento en el Segundo Grupo

64. Al igual que el Primer Grupo de aeropuertos, el Contrato de AAP clasifica las inversiones que debe realizar el Concesionario de acuerdo con el tipo de obras y de acuerdo con el periodo de ejecución, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro 6: AAP-Obras a desarrollarse en el Segundo Grupo

Periodo inicial (3 primeros años de la Concesión)	Periodo remanente (A partir del cuarto año de la Concesión)
Las obras del periodo inicial se denominan obras obligatorias y comprenden: • Obras de rápido impacto • Obras de seguridad • Obras de ampliación y remodelación de terminales • Equipamiento del periodo inicial.	Las obras del periodo remanente comprenden: • Obras del Plan Maestro de Desarrollo. • Equipamiento del periodo remanente • Obras de rehabilitación y mejoramiento.
Obras nuevas	

Fuente: Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

65. Las obras de rápido impacto tienen como objetivo mejorar las características generales y aspectos arquitectónicos de cada uno de los aeropuertos, con el fin de mejorar la calidad del servicio a los usuarios de los aeropuertos. Estas obras incluyen la construcción de pórticos de ingreso, el pintado de las terminales de pasajeros, la adecuación para el uso de personas con discapacidad, la remodelación interna de las terminales (señalización e iluminación), la remodelación de playas de estacionamiento, las vías de acceso y el tratamiento paisajístico.
66. De otro lado, las obras de seguridad comprenden, entre otras, la construcción de cercos perimétricos, la habilitación de caminos perimetrales, la instalación de avisos de advertencia, la construcción de nuevas estaciones de SEI las actividades relacionadas a la rehabilitación de pavimentos del área de movimiento y mejora del Lado Aire, entre otros.
67. En cuanto a las obras de ampliación y remodelación de los terminales, estas comprenden la ampliación del edificio y de la terminal de pasajeros, y la remodelación de los espacios interiores de los aeropuertos.
68. Las obras del Plan Maestro de Desarrollo son el resultado de las inversiones de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación y cualquier otra modificación de la infraestructura aeroportuaria que se encuentra contenida en el Plan Maestro de Desarrollo y que deberán ser ejecutadas por AAP durante el periodo remanente, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo por parte del Concedente.
69. Asimismo, el equipamiento del periodo remanente es aquel que debe ser adquirido por AAP con el fin de garantizar la segura y eficiente operación de los aeropuertos. El equipamiento del periodo remanente se encuentra contenido en el Plan de Equipamiento del Periodo Remanente. Tanto el Plan Maestro de Desarrollo como el Plan de Equipamiento del Periodo Remanente son aprobados por el Concedente.
70. De otro lado, las obras Rehabilitación y Mejoramiento están destinadas a la Rehabilitación y al Mejoramiento del Lado Aire, que se encuentran previstas en el Programa de Rehabilitación y de Mejoramiento.
71. Finalmente, las Obras Nuevas son aquellas obras que el MTC considera necesarias para el correcto funcionamiento de los aeropuertos del Segundo Grupo, por razones de operación, seguridad o facilitación; y que no han sido consideradas dentro de las partidas de los Estudios de Definitivos de Ingeniería del Periodo Inicial y/o Planes Maestros, Planes de Equipamiento del Periodo Remanente, Programas de Rehabilitación y Mejoramiento del Periodo Remanente.
72. Es importante indicar que, el Contrato de AAP establece las especificaciones técnicas que deben cumplirse para el desarrollo de las obras del periodo remanente. El Contrato de AAP también precisa que, si las obras constituyan proyectos de inversión pública, se deberá obtener la viabilidad correspondiente conforme al SNIP (ahora Sistema de Inversiones Invierte.pe).

I.2.4. Régimen tarifario en el Segundo Grupo

73. De acuerdo con el Contrato de AAP (cláusula 9.1), por la explotación de la concesión AAP cobrará tarifas y cargos de acceso. A diferencia de la Concesión del Primer Grupo, en este caso solamente las tarifas se encuentran establecidas en el Contrato de AAP; mientras que los cargos de acceso encuentran regulados en su totalidad por el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de transporte de Uso Público (en adelante, REMA).
74. En anexo 7 del Contrato de AAP se establecen las tarifas a ser cobradas por el concesionario, las cuales no podrán modificarse hasta el término del tercer año de concesión. A partir del inicio del cuarto Año de la Concesión, las tarifas que cobrará el concesionario serán aquellas que se encuentre cobrando en ese momento AdP, en los respectivos grupos (ver Cuadro 3).
75. A partir del quinto Año de la Concesión, las tarifas se reajustarán de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$Tt = 0,5 * T_{t-1} * \frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}} + 0,5 * T_{t-1} * \frac{CPI_{t-1}}{CPI_{t-2}}$$

Donde:

- t: Año Calendario en el que regirá el ajuste
- T_t : Tarifa al inicio del año calendario t .
- T_{t-1} : Tarifa al inicio del año calendario $t-1$.
- IPC_{t-1} : Nivel de índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI durante el último Año Calendario al momento del cálculo en el período $t-1$.
- IPC_{t-2} : Nivel de índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI durante el último Año Calendario al momento del cálculo en el período $t-2$.
- CPI_{t-1} : Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período $t-1$.
- CPI_{t-2} : Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período $t-2$.

76. Asimismo, Ositrán tendrá la potestad de revisar quinquenalmente las tarifas, a fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la Infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y las características de la demanda.
77. Al igual que en el Primer Grupo de Aeropuertos, en el caso de AAP, las tarifas se aplican de acuerdo con el tráfico de pasajeros registrado en el aeropuerto en el último año (anexo 7 del Contrato de AAP), para lo cual se consideran los mismos criterios para la clasificación de los aeropuertos de acuerdo con el tráfico (ver el detalle en el Cuadro 3).
78. El Contrato de AAP precisa que cobrarán la tarifa de USD 1,00, por los servicios de aterrizaje y despegue, estacionamiento, acceso para carga (de ser el caso) a las siguientes actividades:

- i) Aeronaves civiles, de la Cruz Roja Peruana y de las Fuerzas Armadas y Policiales que realicen actividades aeroportuarias con fines humanitarios, sin retribuciones económicas, en casos de desastres naturales o conmoción civil, siempre y cuando éstos hayan sido declarados como tales por la autoridad competente.
 - ii) Aeronaves civiles mientras operan exclusivamente en actividades del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR).
 - iii) Aeronaves de Estado extranjeras, de países que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves del Estado Nacional, para lo cual el MTC deberá remitir una comunicación a AdP acreditando esta situación.
 - iv) Aeronaves civiles que transportan visitas o delegaciones oficiales que viene al país y que otorguen las mismas franquicias a las aeronaves del Estado Nacional, para lo cual el MTC deberá remitir una comunicación a AdP acreditando esta situación.
79. Asimismo, el Contrato de AAP indica que no se cobrará la TUUA al personal del Instituto Nacional de Defensa Civil - INDECI, del Ministerio de Salud, del Ministerio Público (Instituto de Medicina Legal), del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios, personal de las Fuerzas Armadas y Policiales y de la Cruz Roja Peruana que realicen vuelos de ayuda humanitaria realizando operaciones de apoyo en caso de desastres naturales o declaración de emergencia declarados como tales por la autoridad competente

I.2.5. Cofinanciamiento al Segundo Grupo

80. El Segundo Grupo de aeropuertos es una concesión cofinanciada²⁴, donde el Concedente efectúa pagos trimestrales a AAP por los conceptos de: Pago por obras (PAO), PAMO, Pago por Obras Obligatorias (PPO) y el Mantenimiento Correctivo.
81. El PAO retribuye las inversiones que realiza el concesionario en el periodo remanente; mientras que el PPO retribuye las Obras Obligatorias efectuadas en el período inicial, incluyendo aquellas que habiéndose iniciado en el período inicial se concluyen con posterioridad, o se realizan fuera del periodo inicial, por causas ajenas a AAP. De otro lado, el PAMO retribuye el mantenimiento y operación de los aeropuertos del Segundo Grupo (con excepción del mantenimiento correctivo). Asimismo, el pago por el Mantenimiento Correctivo remunera las actividades que tienen por objeto de corregir inmediatamente cualquier falla o imperfección imprevista en los Bienes de la Concesión que atente contra la seguridad operacional de los Aeropuertos

²⁴ De acuerdo con el literal c) del Artículo 14 del TUO del Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

82. Al igual que en el Primer Grupo de aeropuertos, la fuente principal de los recursos destinados al cofinanciamiento proviene de parte de la Retribución que recibe el Estado peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Estos fondos son depositados en un Fideicomiso, que se celebra entre el MTC y el Fiduciario (Corporación Financiera de Desarrollo S.A.-COFIDE), con el fin de garantizar los pagos del cofinanciamiento (para mayor detalle ver Ilustración 3).
83. De acuerdo con la cláusula 9.4 del Contrato de AAP, para efectos del pago, cada componente del Cofinanciamiento será facturado (por el CONCESIONARIO) y cancelado (por el CONCEDENTE) de manera independiente. Asimismo:
- Si, el PAMO es mayor a los ingresos regulados²⁵,



Entonces, el MTC procederá al pago sólo de la diferencia del PAMO del trimestre menos los Ingresos Regulados (PAMO - IR)

- Si el PAMO es menor o igual a los ingresos regulados:

²⁵ De acuerdo con el numeral 1.69 del Contrato de AAP, los ingresos regulados son definidos como:

1.69. "Ingresos Regulados", Son aquellos ingresos facturados provenientes del cobro de Tarifas y Cargos de Acceso por parte del Concesionario.

Mientras que, en el numeral 2.1 del Apéndice 2 del Anexo 16 se indica que, con el fin de determinar el Cofinanciamiento, estos ingresos deben determinarse trimestralmente e incluyen aquellos ingresos que se obtienen producto de la prestación de los Servicios Aeroportuarios que son:

- Ingresos por el cobro de la TUUA.
- Ingresos por el cobro de tarifas por aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves pagados por las aerolíneas.
- Ingresos correspondientes al Servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros a través de puentes de embarque (Mangas), cuando éste sea prestado.
- Ingresos por el servicio que se le presta al pasajero por manipuleo y transporte de equipaje en la rampa y transporte de pasajeros desde y hacia la aeronave.
- Ingresos por el Almacenamiento y Despacho de combustible para las Aeronaves.
- Ingresos por servicio de rampa.
- Ingresos correspondientes a los Cargos de Acceso por el uso de los counters, oficinas operativas que corresponden a las líneas aéreas.
- Ingresos correspondientes por cargos de acceso por el uso de áreas para el mantenimiento de las aeronaves en hangares y otras áreas para las líneas aéreas.
- Cualquier otro servicio nuevo, derivado de la explotación de la Infraestructura Aeroportuaria, que se encuentre establecido en el RETA y REMA.



Entonces, AAP entregará al MTC el monto equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del trimestre menos el PAMO, dicha Retribución deberá ser depositada por AAP en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso²⁶

I.2.6. Modificaciones al Contrato del Segundo Grupo

84. A diciembre del año 2022 el Contrato de AAP ha sido modificado 3 veces, tal como se detalla a continuación:

Cuadro 7: AAP-Adendas al Contrato de AAP

Adenda	Fecha	Principales modificaciones
1	4/01/2013	Modificó el numeral 5.8.2 del Contrato de AAP, sobre el plazo que tiene el MTC para la entrega del Aeropuerto de Andahuaylas.
2	6/08/2013	Modificaciones de las cláusulas 1.27, 9.4.1 y el acápite te 3 del apéndice 2 del anexo 16 del Contrato, relacionados con la definición del cofinanciamiento y su procedimiento de pago.
3	19/06/2015	Modificación del Anexo 22, con el fin de actualizar requisitos técnicos que estaban desfazados, relacionados con los perfiles del Gerente General, Gerente de Operaciones, Gerente comercial y el Gerente de Mantenimiento e Inversiones.

Fuente: Adendas al Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

II. EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES

85. En esta sección del documento se presentará el detalle de las inversiones realizadas por AdP y AAP de acuerdo con las obligaciones establecidas en sus respectivos contratos de concesión. Para lo cual se empleará información proporcionada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

II.1. Inversiones en el Primer Grupo de aeropuertos

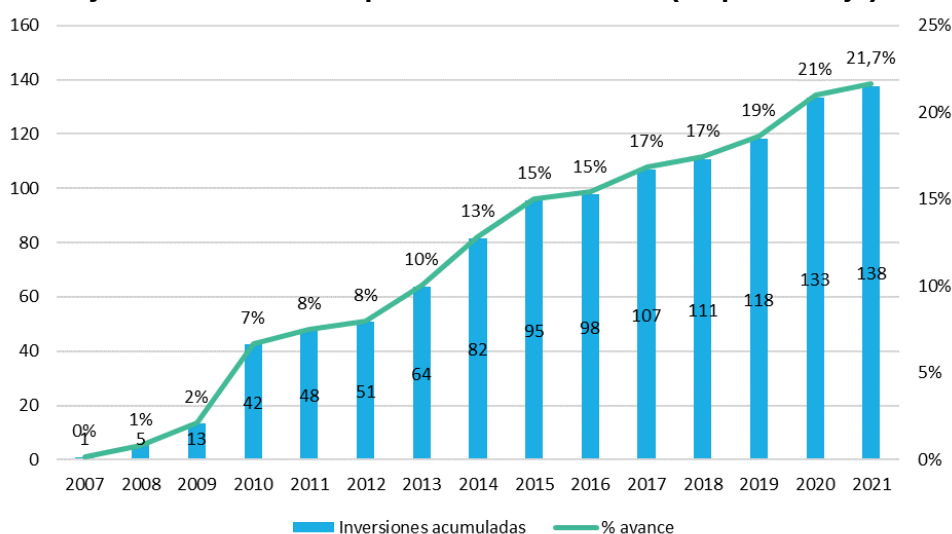
86. Como se indicó en la sección I.1.3, el Contrato de AdP señala que las inversiones que el concesionario debe ejecutar se encuentran distribuidas en dos periodos: el periodo inicial, que comprende los tres primeros años de la concesión; y el periodo remanente, que va desde el año 4 al 25. Al respecto, debe indicarse que existe un

²⁶ DE acuerdo con el numeral 1.40 del Contrato de AAP, la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso, es la cuenta del Fideicomiso en la que se deposita el importe para el cumplimiento de las obligaciones contractuales de pago del Cofinanciamiento para la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.

compromiso de inversión total de AdP que asciende a USD 635,2 millones (incluye IGV)²⁷.

87. Como se observa en el Gráfico 4, las inversiones realizadas por AdP alcanzaron en el año 2021 los USD 137,5 millones, que representan un avance del 21,7% sobre el compromiso de inversión. En el periodo 2007-2021 la inversión promedio anual ascendió a USD 9,2 millones, alcanzando un máximo de USD 29,1 millones en el año 2010, este máximo es explicado porque en el año 2010 se aprobó un Pago por Obra ascendente a S/ 81,8 millones que corresponde a inversiones realizadas desde el año 2007²⁸.

Gráfico 4: AdP-Inversión reconocida acumulada (en millones de USD) y el avance del compromiso de inversión (en porcentaje)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

88. Cabe precisar que, durante los seis primeros meses del año 2022 se reconocieron USD 2,6 millones de inversiones ejecutadas por AdP, de los cuales el 42,5% correspondieron al pago por adquisición de equipamiento diverso en los 12 aeropuertos del Primer Grupo. Así, a junio de 2022, la concesión registra un avance del 22,1% de la inversión referencial establecida en el contrato de concesión.

II.1.1. Inversiones en el Periodo Inicial en el Primer Grupo

89. De acuerdo con el Contrato de AdP, las inversiones del periodo inicial correspondían a las Obras de rápido impacto, Obras de seguridad, Obras de ampliación de las terminales y equipamiento del periodo inicial. Al respecto, estas inversiones alcanzaron los S/ 119,3 millones²⁹.
90. Como se observa en el Gráfico 5, la adquisición de equipamiento para los aeropuertos del Primer Grupo representó el 40% de las inversiones en el periodo

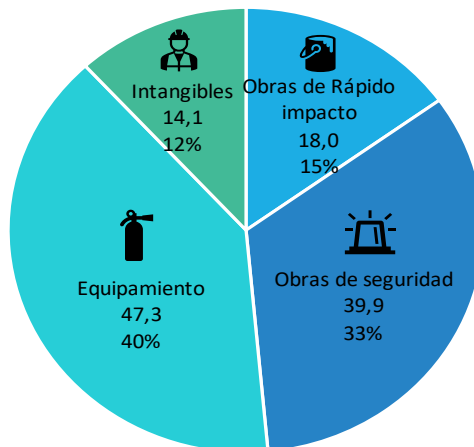
²⁷ Este monto comprende, las inversiones del Periodo Inicial y las del Periodo Remanente (entre las que se encuentran el Proyecto de Modernización del Aeropuerto de Pisco, el mejoramiento del sistema de pistas y cerco perimétrico de los aeropuertos de Chiclayo y Piura, los estudios técnicos de adquisición de equipos, los estudios técnicos de los PIP Menores de Climatización para los aeropuertos de Piura y Chiclayo, entre otros).

²⁸ El 32% de las inversiones reconocidas en este monto corresponden a obras de seguridad (cercos perimetrales, construcción de carteles de advertencia, estaciones SEI, entre otros); mientras que el 28% correspondió a la compra de equipamiento.

²⁹ No incluye los montos de mantenimiento correctivo

inicial (S/ 47,3 millones). Las obras de seguridad y de rápido impacto ocuparon el segundo y tercer lugar, con participaciones del 33% y 15%, respectivamente. Finalmente, las inversiones en intangibles³⁰ tuvieron una participación del 12% sobre las inversiones del periodo inicial, con un monto de S/ 14,1 millones.

Gráfico 5: AdP-Participación de las inversiones reconocidas en el Periodo Inicial (en millones de soles) *



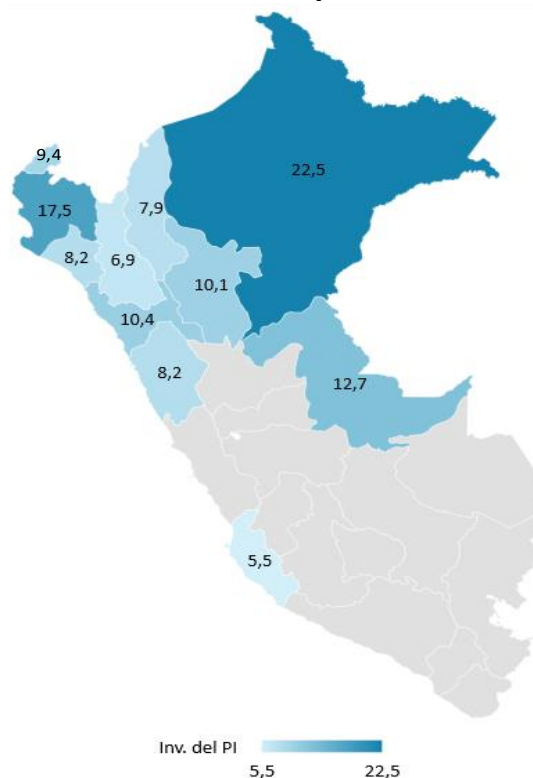
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

³⁰ Las inversiones en intangibles incluyen a la supervisión de las obras, los estudios de ingeniería, y los servicios de administración y gerencia de proyectos

91. Al analizar las inversiones del periodo inicial por aeropuerto, se observa que el aeropuerto de Iquitos tuvo la mayor participación, con un 19%, equivalente a S/ 22,5 millones (ver Ilustración 5). En segundo lugar, se encontró el aeropuerto de Pucallpa (10,7%), con un monto de inversión de S/ 12,7 millones; seguido del aeropuerto de Trujillo (8,7%) con S/ 10,4 millones. De otro lado, las inversiones del periodo inicial en los aeropuertos de Pisco (S/ 5,5 millones) y Cajamarca (S/ 6,9 millones) tuvieron las menores participaciones, 4,6% y 5,8% respectivamente.

Ilustración 5: AdP-Distribución geográfica de las inversiones reconocidas en el Periodo Inicial-PI (en millones de soles) *



* Los S/ 17,5 millones en Piura corresponden a los aeropuertos de Piura (S/ 8,0 millones) y Talara (S/ 9,5 millones).

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

92. Asimismo, en la Tabla 7 se muestra la participación de las inversiones del periodo inicial, por aeropuerto y tipo de inversión. Al respecto, se observa que en la mayoría de los aeropuertos las principales inversiones en este periodo fueron para la adquisición de equipamiento, el cual estaba relacionado con los sistemas HVAC³¹, las actividades de AVSEC³² el servicio de salvamento y extinción de incendios (SSEI), entre otros. En particular, ese aprecia que el 61% de las inversiones realizadas en el aeropuerto de Pisco fueron destinadas a la adquisición de equipos.

³¹ Un sistema HVAC (por sus siglas en inglés: *heating, ventilation and air conditioning*) es un sistema de climatización y ventilación. Ver: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/iosa-audit-documentation/iata-reference-manual-for-audit-programs-irm--ed-12/>. Última revisión el 11 de julio de 2022.

³² Las actividades AVSEC (por sus siglas en inglés: *Aviation Security*) son las actividades de seguridad de la aviación que buscan proteger a la aviación civil contra cualquier acto de interferencia ilícita (por ejemplo: ataques armados dentro y fuera de las instalaciones aeroportuarias, secuestros de las aeronaves, entre otros). Ver: <https://www.icao.int/SAM/Documents/2015-CAPSCA/D02-01%20AVSEC-PL%20CAPSCA%20Panam%C3%A1%202015.pdf>. Última revisión el 11 de julio de 2021.

93. De otro lado, las inversiones en obras de seguridad tuvieron mayor participación en los aeropuertos de Anta (41%), Cajamarca (39%) Iquitos (38%) y Tumbes (38%). Las obras de seguridad estuvieron relacionadas con la construcción y mejora de los cercos perimétricos de los aeropuertos, la construcción, remodelación y ampliación de las estaciones SEI, el mejoramiento del sistema de agua potable y alcantarillado, entre otros.

Tabla 7: AdP-Participación de los aeropuertos en las inversiones del periodo inicial

Aeropuerto	Obras de Rápido impacto	Obras de seguridad	Equipamiento	Intangibles	Total
Anta	7%	41%	39%	13%	100%
Cajamarca	14%	39%	34%	13%	100%
Chachapoyas	13%	28%	41%	17%	100%
Chiclayo	18%	26%	47%	8%	100%
Iquitos	22%	38%	32%	8%	100%
Pisco	15%	19%	61%	6%	100%
Piura	19%	27%	46%	9%	100%
Pucallpa	10%	32%	44%	14%	100%
Talara	12%	34%	42%	11%	100%
Tarapoto	14%	32%	37%	18%	100%
Trujillo	13%	36%	40%	10%	100%
Tumbes	16%	38%	30%	16%	100%

**El servicio a la nave "Mejora de la Iluminación de la Plataforma" se consideró dentro de las obras de seguridad en el aeropuerto de Tumbes, las cuales representan el 1,4% del total de inversiones del periodo inicial de este aeropuerto.*

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-Ositrán

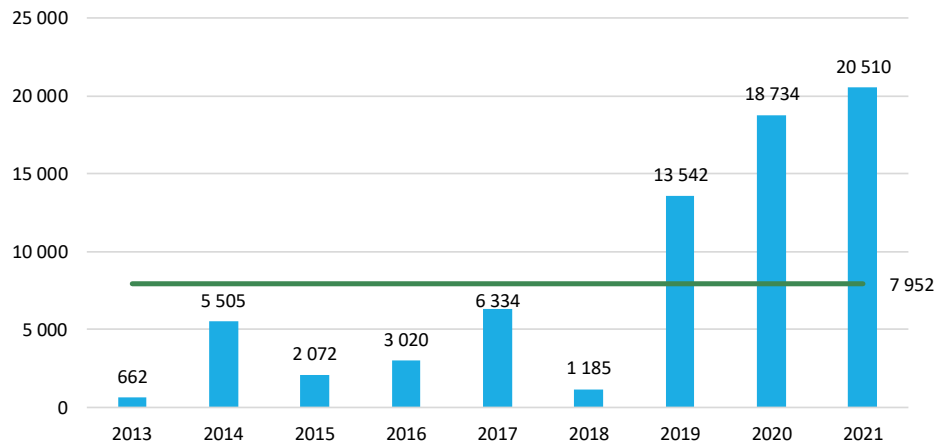
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

II.1.2. Inversiones en el Periodo Remanente en el Primer Grupo

94. En cuanto a las inversiones del periodo remanente reconocidas en los aeropuertos del Primer Grupo, estas ascendieron a S/ 71,6 millones³³ durante los años 2013-2021. Al respecto, en el Gráfico 6 se observa que la inversión promedio anual durante el periodo remanente 2013-2021 ascendió a S/ 8,0 millones.
95. Es importante precisar que el 74,5% de las inversiones reconocidas en el periodo 2013-2021 corresponden a las inversiones relacionados con el Plan Maestro de Desarrollo (39,0%) y las obras de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire (35,4%). En tercer lugar, se encuentra las inversiones relacionadas con el Plan de Inversiones de Equipamiento, con una participación del 19,3%. Para mayor detalle revisar el
96. Anexo 1.

³³ No se consideran las inversiones de mantenimiento.

Gráfico 6: AdP-Evolución de las inversiones reconocidas en el Periodo Remanente (en miles de soles)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

97. En particular, en la Tabla 8 se observa que en el año 2021 se reconoció el mayor monto de inversiones (S/ 20,5 millones), el cual representó el 28,7% del total de inversiones reconocidas en el periodo remanente; mientras que en segundo lugar se encuentran las inversiones reconocidas en el año 2020 (S/ 18,7 millones), con una participación de 26,2%.

Tabla 8: AdP-Participación de los aeropuertos en las inversiones del Periodo Remanente (en soles)

Año	Aeropuerto	Descripción de Labores	Monto liquidado sin IGV	Acumulado	Participación
2013	Trujillo y Chachapoyas	Intangible - Formulación de PMD Trujillo y Chachapoyas	662 121	662 121	1%
2014	Iquitos, Piura, Pisco, Chiclayo, y otros.	Intangibles varios y liquidaciones de equipos.	5 504 890	6 167 012	8%
2015	Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Pisco, Piura, Tarma y Tumbes.	Intangibles varios y liquidaciones de equipos.	2 071 812	8 238 824	3%
2016	Todos	Intangibles varios y liquidaciones de equipos.	3 020 436	11 259 260	4%
2017	Todos	Intangibles varios y liquidaciones de equipos.	6 334 220	17 593 481	9%
2018	Todos menos Tarapoto y Chiclayo	Intangibles varios y liquidaciones de equipos.	1 184 923	18 778 404	2%
2019	Todos	Intangibles varios y liquidaciones de equipos.	13 541 985	32 320 389	19%
2020	Todos	Intangibles varios y liquidaciones de equipos.	18 733 983	51 054 372	26%
2021	Todos	Varios	20 509 814	71 564 186	29%

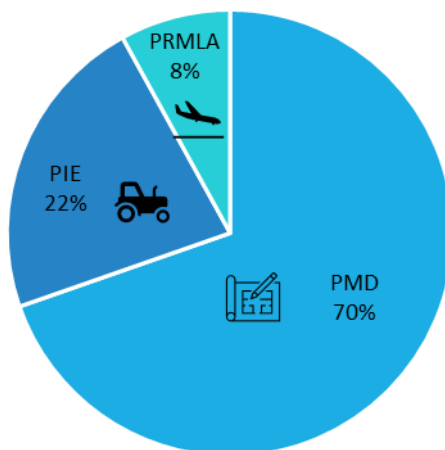
Las inversiones del año 2021 ascendieron a USD 4 251 494,63, dicho monto se convirtió a soles empleando el tipo de cambio del año 2021 publicado por la SBS (S/ 3,88).

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

98. De otro lado, es importante indicar que existe un retraso en la ejecución de las obras del periodo remanente, lo cual puede ser explicado por las demoras en aprobaciones y levantamiento de observaciones de planes, expedientes, entre otros; así como, las demoras en las entregas de terrenos, tareas que se encuentran a cargo de AdP y el MTC de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión de AdP.
99. En esa línea, a continuación, se analizarán las inversiones programadas en el periodo remanente establecidas en los Planes Maestro de Desarrollo de los aeropuertos del Primer Grupo³⁴. Al respecto, en los mencionados planes de desarrollo se establecen los planes de inversiones para el periodo 2018-2031³⁵, los cuales incorporan tanto las obras del Plan Maestro de Desarrollo (en adelante, PMD), como las del Plan de Inversiones en Equipamiento (en adelante, PIE) y del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire (en adelante, PRMLA).
100. En el Gráfico 7 se observa que las inversiones relacionadas con las obras del PMD para el periodo 2018-2031 representan el 69,7% del total de inversiones programadas en el Primer Grupo, equivalentes a USD 2 687 millones. En segundo lugar, se encuentran las inversiones relacionadas con el PIE, con una participación de 22,3%, equivalente a USD 861 millones; seguido de las inversiones relacionadas con el PRMLA con una participación del 8,0% (USD 309 millones).

Gráfico 7: AdP-Plan de inversiones de los aeropuertos del Primer Grupo, en el periodo 2018-2031 (en millones de USD)



Fuente: Planes Maestro de Desarrollo de los Aeropuertos del Primer Grupo, sin Anta ni Chachapoyas.

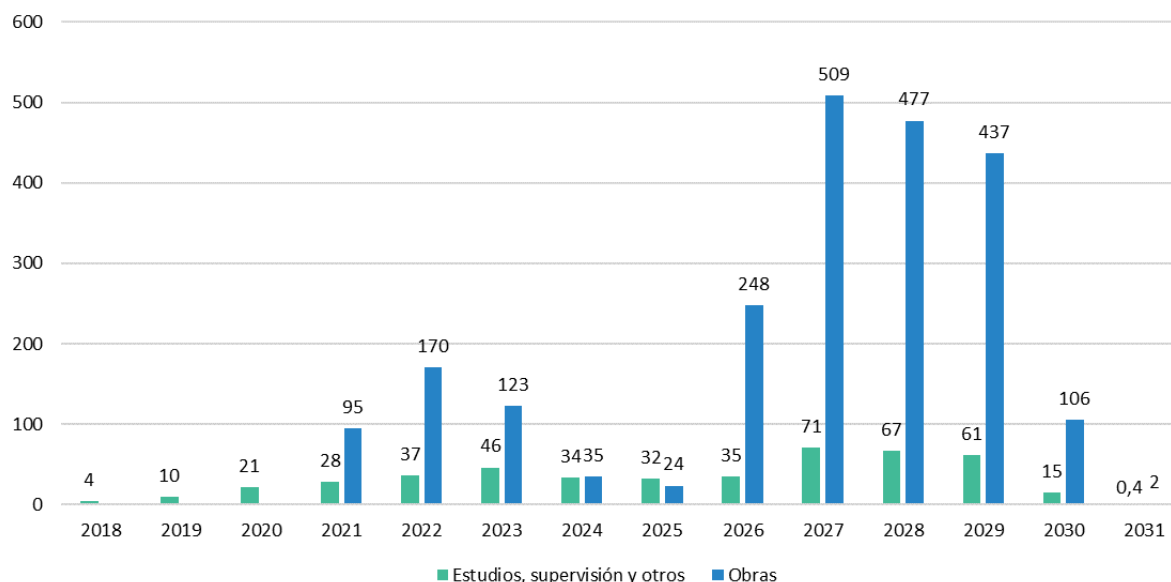
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

³⁴ Cabe precisar que no se consideran las inversiones en los aeropuertos de Anta ni Chachapoyas debido a que no se cuentan con los Planes Maestros de Desarrollo de dichos aeropuertos.

³⁵ En el caso de los PMD de los aeropuertos de Iquitos, Talara y Tarapoto la programación es desde el año 2019.

101. En el caso particular de las inversiones relacionadas con el PMD, en el Gráfico 8 se observa que la elaboración de los expedientes técnicos estaba programada desde el año 2018; mientras que, la ejecución de las obras estaba contemplada a iniciarse en el 2021. Del Gráfico 8 también se desprende que el 42% de estas inversiones se concentra en los años 2027 y 2028.

Gráfico 8: AdP-Programación de las inversiones relacionadas con las Obras PMD en los aeropuertos del Primer Grupo, en el periodo 2018-2031 (en millones de USD)



Fuente: Planes Maestro de Desarrollo de los Aeropuertos del Primer Grupo, sin Anta ni Chachapoyas.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

102. Al respecto, en la presentación del Plan de Negocios de AdP³⁶, el concesionario señaló que, en acumulado a diciembre de 2021, la ejecución de las inversiones PMD en estudios y obras ascendieron a USD 8,2 millones y USD 36,5 millones, respectivamente. Sin embargo, en la Tabla 9 se observa que, al cierre del 2021, según sus Planes Maestros de Desarrollo, AdP debió haber ejecutado USD 63,2 millones en estudios y USD 94,8 millones en obras relacionadas con el PMD. Es decir, solamente se ejecutó el 28,3% de lo que se encontraba programado.

Tabla 9: AdP-Programación versus ejecución de las inversiones PMD (en millones de USD)

Detalle	Programado en PMDs					Ejecutado al 2021	% de ejecución
	2018	2019	2020	2021	Total		
Estudios, supervisión y otros	4	10	21	28	63	8	13,0%
Obras				95	95	37	38,5%
Total	4	10	21	123	158	45	28,3%

Fuente: Plan de Negocios de AdP 2022 y Planes Maestro de los aeropuertos del Primer Grupo.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

³⁶ La presentación del plan de negocios de AdP se realizó el día 21 de marzo del año 2022.

103. Lo señalado en los párrafos precedentes evidencia el retraso que existe en la ejecución de las inversiones PMD en los aeropuertos del Primer Grupo, cuyas consecuencias se ejemplifican en los resultados de la evaluación de los niveles de servicio presentados en la sección V.1.1, de donde se desprende que los aeropuertos del Primer Grupo se encuentran saturados.
104. Finalmente, debe precisarse que, de acuerdo con el Plan de Negocios de AdP, en el año 2022 el concesionario tenía programado:

Sobre los estudios de las obras PRMLA

- Levantar las observaciones realizadas por el MTC a los estudios relacionados con las obras PRMLA en los aeropuertos de Pucallpa, Pisco e Iquitos. Asimismo, continuar con las gestiones para la aprobación de los instrumentos de gestión ambiental en dichos aeropuertos.
- Continuar con la elaboración de los estudios relacionados con las obras PRMLA en los aeropuertos de Cajamarca Talara y Tumbes.
- Actualizar el PRLMA del aeropuerto de Trujillo a pedido del MTC.
- Concursar la contratación de la elaboración de los estudios de las obras de PRMLA en los aeropuertos de Chachapoyas, Anta y Tarapoto.

Sobre los estudios de las obras de los PMD

- Continuar con el desarrollo de la ingeniería de detalle de todos los subproyectos del aeropuerto de Chiclayo
- Recibir la autorización de la DGAC, e iniciar la planificación de la gestión necesaria para el inicio del estudio de Perfil en los aeropuertos de Piura, Talara, Trujillo, Cajamarca y Chachapoyas.
- En los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa y Tarapoto, elaborar el estudio de mercado para el VMR, con ello iniciará el Concurso para la adjudicación.
- Presentar el Perfil a la DGAC para su aprobación sobre las obras en el aeropuerto de Tumbes.
- En el aeropuerto de Pisco, AdP tiene planificado presentar la Versión 5 de los TdR al MTC para su revisión y aprobación

Sobre las obras y equipamiento

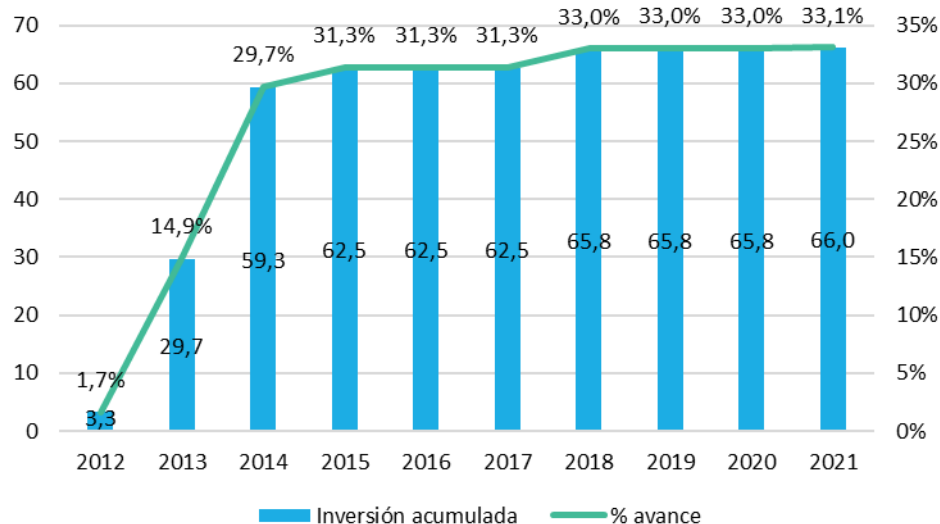
- Ejecutar el mejoramiento del sistema de pistas y cerco perimétrico en los aeropuertos de Chiclayo y Piura, AdP estima ejecutar USD 24 millones en el año 2022.
- AdP ha presentado al MTC una propuesta de inversiones mediante 17 proyectos de adquisición de Equipamiento.

II.2. Segundo grupo de aeropuertos

105. Como se indicó en la sección I.2.3, el Contrato de AAP señala que las inversiones que el concesionario debe ejecutar se encuentran distribuidas en dos periodos: el periodo inicial, que comprende los tres primeros años de la concesión; y el periodo remanente, que va desde el año 4 al 25. Al respecto, debe indicarse que existe un compromiso de inversión total de AAP que asciende a USD 199,6 millones (incluye IGV).

106. Como se observa en el Gráfico 9, las inversiones realizadas por AAP alcanzaron en el año 2021 los USD 66,0 millones, que representan un avance del 33,1% sobre el compromiso de inversión. En el periodo 2012-2021³⁷, la inversión promedio anual ascendió a USD 6,6 millones, alcanzando un máximo de USD 29,6 millones en el año 2014.

Gráfico 9: AAP-Inversión reconocida acumulada (en millones de USD) y el avance del compromiso de inversión (en porcentaje)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

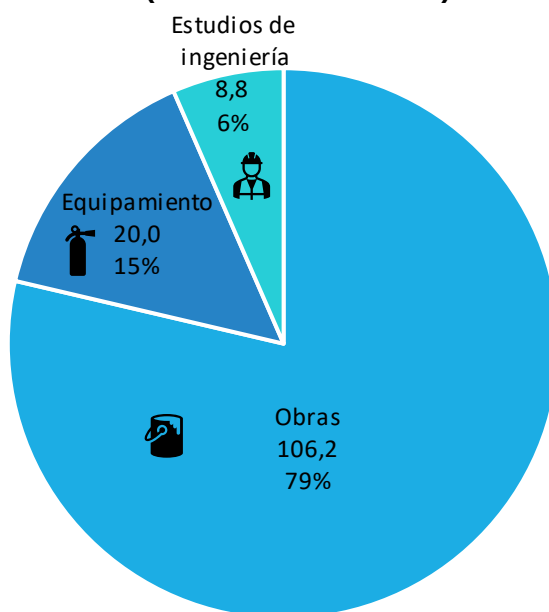
107. Cabe precisar que, durante el primer semestre del año 2022 se reconoció un monto de ejecución de inversiones de USD 544 282, donde el 100% de dichas inversiones corresponde a adquisición de equipamiento. En particular el 63,7% de dichas adquisiciones correspondieron a la adquisición de camionetas *pick up* para el SSEI y el área de operaciones.

II.2.1. Inversiones de AAP en el Periodo Inicial

108. De acuerdo con el Contrato de AAP, las obras del periodo inicial se denominan obras obligatorias y comprenden las obras de rápido impacto, las obras de seguridad, las obras de ampliación y remodelación de las terminales y el equipamiento del periodo inicial. Al respecto, estas inversiones alcanzaron los S/ 135,0 millones.

³⁷ La ejecución de obras en la concesión del Segundo Grupo inició en el año 2012.

Gráfico 10: AAP-Participación de las inversiones ejecutadas en el Periodo Inicial (en millones de soles)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

109. Como se observa en el Gráfico 10, la inversión en obras en el Segundo Grupo representó el 79% de las inversiones en el periodo inicial (S/ 106,2 millones); este rubro comprende las obras de rápido impacto, las obras de seguridad y las obras de ampliación y remodelación de terminales. Asimismo, se observa que, las compras de equipamiento tuvieron una participación de 15% (equivalente a S/ 20,0 millones) y los estudios de ingeniería del 6% (equivalentes a S/ 8,8 millones).
110. Al analizar las inversiones del periodo inicial por aeropuerto, en la Ilustración 6 se observa que el 31,5% de estas inversiones se destinó al aeropuerto de Arequipa (S/ 42,5 millones). En segundo lugar, se encuentra el aeropuerto de Tacna, con una participación del 26,8% de las inversiones en el periodo inicial (S/ 36,2 millones); seguido del aeropuerto de Ayacucho con una participación el 17,9% (equivalente a S/ 24,1 millones).
111. En cuanto a los aeropuertos de Juliaca y Puerto Maldonado sus participaciones fueron del 12,8% y el 11,0%, respectivamente, con relación a las inversiones del periodo inicial; las cuales en conjunto ascendieron S/ 32,1 millones.

Ilustración 6: AAP-Distribución geográfica de las inversiones ejecutadas en el Periodo Inicial (en millones de soles) *



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-Ositrán
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

112. Asimismo, en la Tabla 10 se muestra la participación de las inversiones del periodo inicial, por aeropuerto y tipo de inversión. Al respecto, se observa que, en la mayoría de los aeropuertos, las inversiones en este periodo fueron obras, principalmente en obras de seguridad como la construcción y mejora de los cercos perimétricos de los aeropuertos, la construcción, remodelación y ampliación de las estaciones SEI, el mejoramiento del sistema de agua potable y alcantarillado, entre otros. En particular, se observa que las inversiones en obras en el aeropuerto de Ayacucho representaron el 87% de las inversiones del periodo inicial destinadas para ese aeropuerto.
113. De otro lado, la adquisición de equipamiento tuvo una mayor participación en los aeropuertos de Puerto Maldonado (23%) y Juliaca (21%). Dentro de los principales equipamientos adquiridos en el periodo inicial se encuentran los relacionados con: el transporte de equipaje y carga, sistemas HVAC, las actividades de AVSEC, el servicio de salvamento y extinción de incendios, entre otros.

Tabla 10: AAP-Participación de los aeropuertos en las inversiones ejecutadas en el periodo inicial*

Aeropuerto	Obras	Equipamiento	Estudios	Total
Arequipa	81%	14%	5%	100%
Ayacucho	87%	6%	6%	100%
Juliaca	70%	21%	9%	100%
Puerto Maldonado	68%	23%	10%	100%
Tacna	79%	15%	6%	100%

*No se incluyen las inversiones en mantenimiento

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

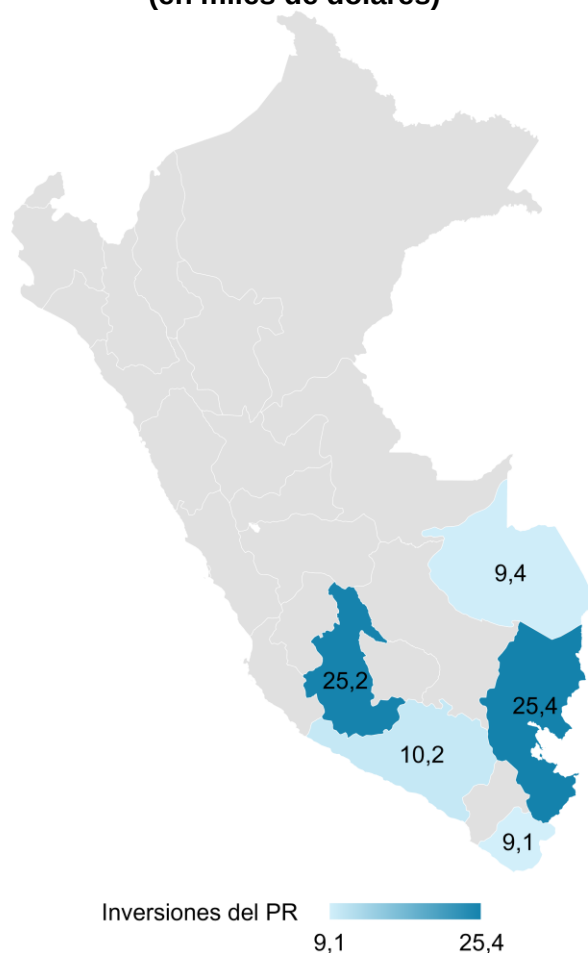
114. Es importante precisar que, de acuerdo con el Contrato de AAP las obras del periodo inicial debían concluir el 31 de diciembre del año 2013; sin embargo, estas se han ejecutado hasta el año 2018 debido a que se generaron adicionales de obras que excedían los límites establecidos en los estudios de factibilidad, lo cual retraso la aprobación de los documentos de pre-inversión necesarios. En particular, las obras que demoraron hasta el año 2018 fueron la construcción de una planta de combustible en el aeropuerto de Juliaca y las obras de “Cercos Perimétrico y Operativo” y “Vía Perimetral de Afirmado en el aeropuerto de Puerto Maldonado.

II.2.2. Inversiones de AAP en el Periodo Remanente³⁸

115. Como se indicó en la sección I.2.3, las inversiones del periodo remanente comprenden las obras del Plan Maestro de Desarrollo (PMD), el equipamiento del periodo remanente y las obras de rehabilitación y mejoramiento.
116. Al respecto, las inversiones del periodo remanente que ha realizado AAP a diciembre del año 2020 han sido en adquisición de equipamiento, por un monto de USD 79 232,8. Los equipamientos adquiridos han sido:
- Andamios de siete cuerpos para los aeropuertos de Ayacucho y Juliaca.
 - Contenedores de objetos perdidos y bandejas para la revisión de máquinas de rayos X para todos los aeropuertos del Segundo Grupo.
 - Taladros Hilti para todos los aeropuertos del Segundo Grupo.
 - Luces de emergencia para todos los aeropuertos del Segundo Grupo.
 - Kits de descontaminación para emergencias para todos los aeropuertos del Segundo Grupo.
117. En la Ilustración 7 se muestran los montos de inversiones en el periodo remanente por cada uno de los aeropuertos del Segundo Grupo. En particular, se observa que las mayores inversiones se realizaron en el aeropuerto de Juliaca, con una participación de 32,1% en las inversiones del periodo remanente, equivalente a USD 25 422,7. En segundo lugar, se encontró el aeropuerto de Ayacucho con una participación del 31,9%, equivalente a USD 25 241,2.
118. En el otro extremo se encuentra los aeropuertos de Tacna y Puerto Maldonado, con participaciones del 11,4% y 11,8%, respectivamente, en las inversiones del periodo remanente, las cuales en conjunto equivalen a USD 18 414,3 millones.

³⁸ No se están considerando las inversiones de mantenimiento correctivo.

**Ilustración 7: AAP-Distribución geográfica de las inversiones ejecutadas en el Periodo Remanente, a diciembre del año 2020
(en miles de dólares) ***



PR: periodo remanente.

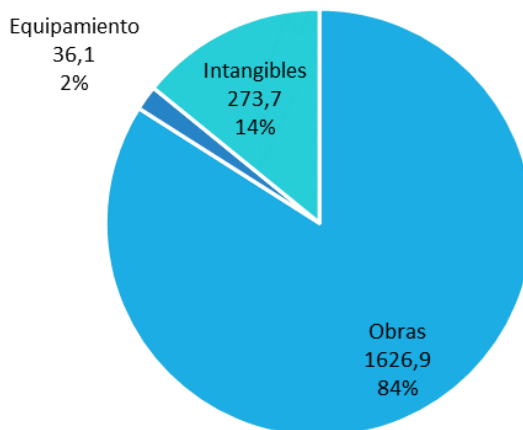
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización-Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

119. Durante el año 2021, las inversiones del periodo remanente ascendieron a USD 212 854, las cuales consistieron en la adquisición de equipamiento para los cinco aeropuertos administrados pro AAP, como, andamios, taladros, kit de herramientas, luces de emergencia, contenedores de objetos prohibidos, bandejas para revisión de máquinas de rayos X, entre otros.
120. Es importante indicar que, del Gráfico 9 se desprende que hay un retraso en las inversiones del periodo remanente, en particular desde el año 2015 al 2021 el porcentaje de avance del compromiso de inversión (USD 199,6 millones) solamente ha pasado de 31,3% a 33,1%. Las inversiones que se han venido realizando han sido en adquisiciones de equipos, pero aún no hay ejecuciones en obras relacionadas con el PMD. Estos retrasos pueden explicarse por las demoras en aprobaciones y levantamiento de observaciones de planes, expedientes, entre otros; así como, las demoras en las entregas de terrenos, tareas que se encuentran a cargo de AAP y el MTC de acuerdo con lo establecido su contrato de concesión.

121. Al respecto, de acuerdo con los PMD del Segundo Grupo de Aeropuertos³⁹, las inversiones de la fase 1⁴⁰ del periodo remanente ascienden a S/ 1 936,8 millones, de los cuales el 84% corresponde a las inversiones en obras y solo el 2% corresponde a equipamiento (ver Gráfico 11).

Gráfico 11: AAP- Programación de las inversiones en la fase 1 del periodo remanente (en millones de soles)



Fuente: Planes Maestros de Desarrollo del Segundo Grupo de Aeropuertos
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

122. En cuanto a la participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en las inversiones de la fase 1 del periodo remanente, en el Gráfico 12 se observa que el 39% de las inversiones se concentran en el aeropuerto de Juliaca, seguido del aeropuerto de Arequipa con una participación del 35%. En el otro extremo se encuentra el aeropuerto de Ayacucho, cuyas inversiones tienen la menor participación, 5%.

³⁹ El Plan Maestro del Aeropuerto de Arequipa fue aprobado mediante Resolución Directoral N° 471-2015-MTC/12 de fecha 22 de octubre de 2015; y modificado mediante la Resolución Directoral N° 0549-2021-MTC/12 de fecha 8 de noviembre de 2021.

El Plan Maestro del Aeropuerto de Ayacucho fue aprobado mediante Resolución Directoral N° 458-2014-MTC/12 de fecha 3 de octubre de 2014; y modificado mediante la Resolución Directoral N° 117-2021-MTC/12 de fecha 22 de marzo de 2021.

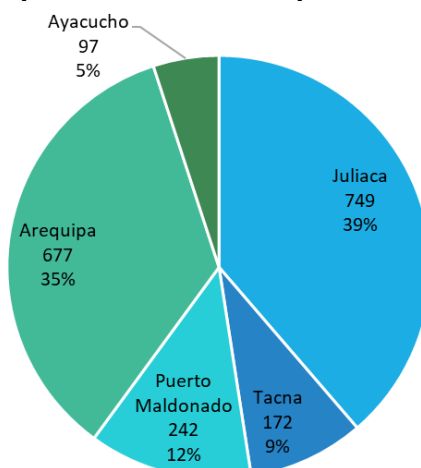
El Plan Maestro del Aeropuerto de Juliaca fue aprobado mediante Resolución Directoral N° 543-2014-MTC/12 de fecha 19 de noviembre del año 2014.

El Plan Maestro del Aeropuerto de Puerto Maldonado fue aprobado mediante Resolución Directoral N° 068-2015-MTC/12 de fecha 11 de febrero del año 2015.

El Plan Maestro del Aeropuerto de Tacna fue aprobado mediante Resolución Directoral N° 545-2014-MTC/12 de fecha 21 de noviembre del año 2014.

⁴⁰ La fase 1 corresponde al periodo 2014-2024 en los PMD de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho y Tacna; mientras que, corresponde al periodo 2014-2025 en el PMD del aeropuerto de Puerto Maldonado, y al periodo 2015-2025 en el PMD del aeropuerto de Juliaca.

Gráfico 12: AAP- Participación de los aeropuertos en las inversiones en la fase 1 del periodo remanente (en millones de soles)



Fuente: Planes Maestros de Desarrollo del Segundo Grupo de Aeropuertos
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

123. En esa línea, a continuación, se presenta el estado de la aprobación de Términos de Referencia (TDR), especificaciones técnicas y Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI), entre otros, de las obras del periodo remanente y de las obras nuevas⁴¹:

- Se encuentra en elaboración el EDI para la optimización de terminal de pasajeros del aeropuerto de Arequipa, a cargo de la consultora UG21.
- Se encuentra en elaboración el EDI para la optimización de terminal de pasajeros del aeropuerto de Puerto Maldonado, a cargo de la consultora PEYCO Proyectos Estudios y Construcciones S.A.
- Se encuentra en elaboración el EDI para la optimización de terminal de pasajeros del aeropuerto de Juliaca, a cargo de la consultora PEYCO Proyectos Estudios y Construcciones S.A.
- Se encuentra en proceso el concurso para contratar la consultoría que se encargue de elaborar el EDI para la Optimización de Terminal de Pasajeros del aeropuerto de Tacna.
- Se encuentra en revisión la optimización de servicios médicos de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna, en etapa de revisión.
- Se encuentra abierto el concurso para la contratación de la Ejecución de Obra y Administración y Gerencia de la Obra Nueva “Remediación de pasivos ambientales de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna”⁴².

⁴¹ De acuerdo con el documento “Plan de Negocio 2022 de AAP”.

⁴² Se llevaron a cabo los procesos de concurso primera y segunda convocatoria para la contratación de la Ejecución de Obra y Administración y Gerencia, procesos que fueron declarados desiertos. Actualmente, está en proceso el concurso bajo la modalidad de Adjudicación Directa.

- Se encuentra en etapa de revisión final en la DGAC para su aprobación y posterior convocatoria del EDI, el estudio de pre-inversión a nivel de Perfil de la Nueva Terminal de Arequipa.
 - Se encuentra en etapa de revisión por parte de Ositrán y el Concedente el EDI para la rehabilitación del lado aire del aeropuerto de Juliaca, para su respectiva aprobación. Luego de lo cual se podrá convocar el proceso de concurso para la ejecución de la obra.
124. Asimismo, AAP señaló que han realizado las gestiones correspondientes con la Unidad Formuladora (DGAC) para iniciar los estudios de perfil y/o EDI de las obras de Periodo Remanente registradas en el Programa Multianual de Inversiones, tal como lo establece el Nuevo Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones

III. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN LOS AEROPUERTOS DE PROVINCIA CONCESIONADOS

125. En esta sección se analizará la evolución del tráfico de pasajero y carga, así como las operaciones del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, desde el inicio de sus operaciones hasta mayo del año 2022.
126. Al respecto, es importante indicar que desde el año 2020 el tráfico registrado ha sido atípico en el sector aeroportuario debido a las medidas tomadas, tanto por el gobierno peruano como por los diversos gobiernos a nivel mundial, con el fin de salvaguardar la vida y salud de la población como resultado de la pandemia originada por el COVID-19. Dentro de las medidas que estableció el gobierno peruano se encuentran:
- La suspensión del ejercicio de ciertos derechos constitucionales.
 - La limitación del ejercicio del derecho a la libertad de tránsito de las personas.
 - La restricción de actividades comerciales, culturales, de establecimientos y actividades recreativas, hoteles y restaurantes.
 - Cierre temporal de fronteras.
 - Entre otras.
127. Como se observará en esta sección, las medidas establecidas para frenar los efectos del COVID-19 generaron una caída considerable en el tráfico y por ende en los ingresos de AdP y AAP en el año 2020. Sin embargo, durante el año 2021 y el primer semestre del año 2022 se observa una recuperación parcial del tráfico de pasajeros y operaciones en los aeropuertos del Primer y del Segundo Grupo.

III.1. Evolución del tráfico en la concesión del Primer Grupo

III.1.1. Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo

128. Desde el inicio de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, en diciembre del año 2006, el tráfico de pasajeros ha mostrado una tendencia creciente, con excepción del año 2020, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el COVID-19. Como se indicó en la sección I.1, AdP inició sus operaciones con 9 aeropuertos, recién en el año 2008 le fueron transferidos los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura. Este crecimiento en el tráfico de pasajeros ha generado cambios en la clasificación de los aeropuertos⁴³
129. Cabe precisar que la medición de pasajeros para la clasificación de los aeropuertos, se consideran dos periodos, uno correspondiente a los meses de agosto a julio, para establecer las tarifas por el servicio de TUUA, y otro correspondiente a los meses de diciembre a noviembre, para establecer las tarifas por los servicios aeroportuarios a la nave y a la carga.
130. En el siguiente gráfico se presenta la clasificación de los aeropuertos vigente en el año 2022.

Tabla 11: AdP-Clasificación de los terminales aeroportuarios

Año	Grupo I	Grupo II	Grupo III	Grupo IV
	Más de 500 000	Más de 250 000 a 500 000	Más de 100 000 a 250 000	Hasta 100 000
TUUA*	Iquitos	Pucallpa Tarapoto Trujillo Chiclayo Piura	Cajamarca Talara Tumbes	Chachapoyas Huaraz Pisco
Otros servicios aeroportuarios**	Iquitos Tarapoto Piura	Cajamarca Pucallpa Trujillo Tumbes Chiclayo	Talara	Chachapoyas Huaraz Pisco

* Corresponde a la medición de pasajeros en el periodo Agosto 2020-Julio 2021.

**Corresponde a la medición de pasajeros en el periodo Diciembre 2020-Noviembre 2021.

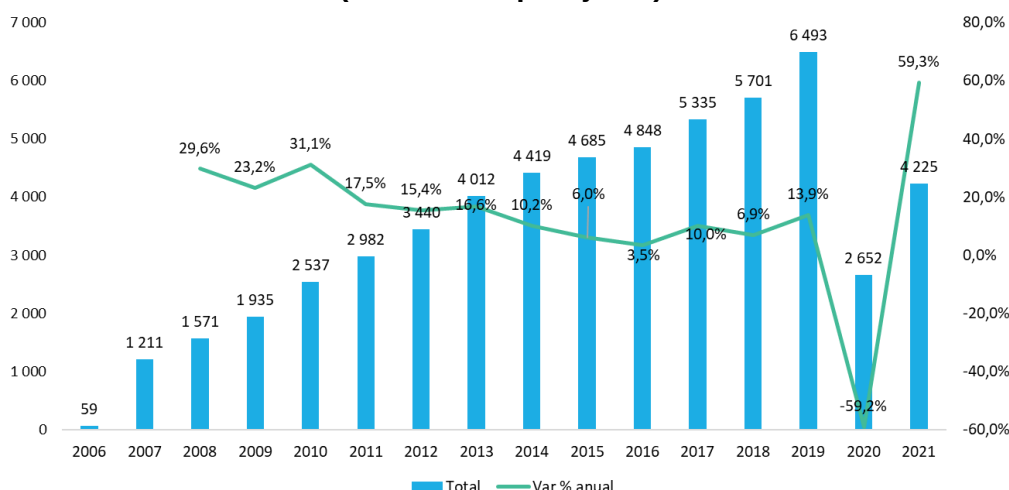
Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

131. La tasa de crecimiento promedio anual de pasajeros del periodo 2007-2019 ascendió a 15,3%, al pasar de 1,2 millones a 6,5 millones de pasajeros. Mientras que, en el año 2020 el tráfico de pasajeros se redujo en 59,3% con relación al año previo (2,7 millones de pasajeros), alcanzando valores similares a los obtenidos en el año 2010. Sin embargo, en el año 2021 hay una recuperación del 65% de los valores alcanzados en el año 2019.

⁴³ Como se indicó en la sección I.1.4, el Contrato de AdP clasifica a los aeropuertos de acuerdo con el tráfico de pasajeros que registre cada aeropuerto durante el último año.

**Gráfico 13: AdP-Evolución del tráfico de pasajeros, 2006-2021
(en miles de pasajeros)**

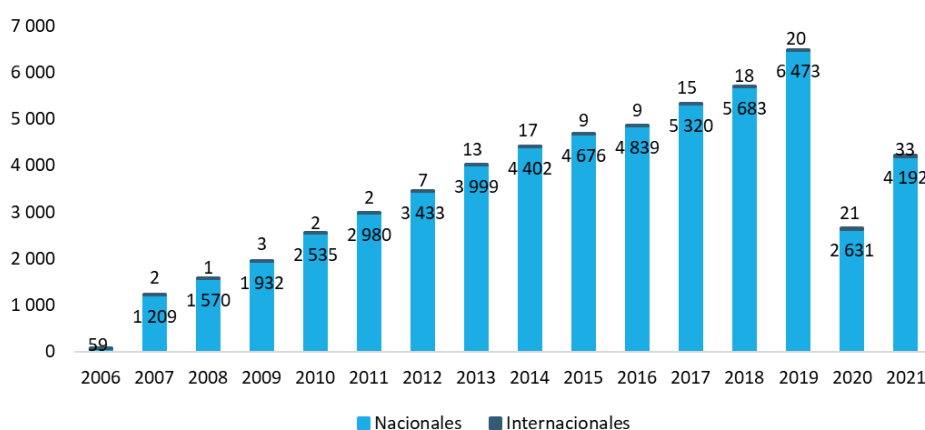


Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

132. En el primer semestre del año 2022, el tráfico de pasajeros alcanzó los 2,6 millones de pasajeros, lo cual representó un incremento de 67% con relación a lo registrado en el mismo periodo del año 2021 (1,6 millones de pasajeros) y un 73% con relación al 2020 (1,5 millones de pasajeros) en el mismo periodo.
133. El tráfico de vuelos nacionales es el predominante en los aeropuertos del Primer Grupo; donde los pasajeros de este tipo de vuelos han representado en promedio el 99,7% del total de pasajeros, durante el periodo diciembre 2006 a diciembre de 2021 (ver Gráfico 14).

**Gráfico 14: AdP-Evolución del tráfico de pasajeros, por origen, 2006-2021
(en miles de pasajeros)**



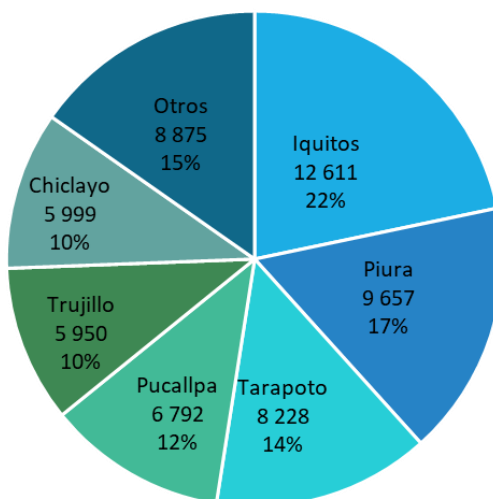
Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

134. En el primer semestre del 2022, el tráfico de pasajeros nacionales (2,6 millones), alcanzó el 98,6% del tráfico de pasajeros, el cual fue un punto porcentual menor a los registrado en el mismo periodo del año 2021.

135. En cuanto a la participación de los aeropuertos del Primer Grupo en el tráfico de pasajeros, en el Gráfico 15 se observa que, durante el periodo de diciembre de 2006 a junio de 2022, el aeropuerto de Iquitos tuvo la mayor participación (22%) con 12,6 millones de pasajeros, seguido del aeropuerto de Piura (17%) con 9,7 millones, y del aeropuerto de Tarapoto (14%) con 8,2 millones. De otro lado, los aeropuertos con menor participación durante el periodo analizado fueron los de Anta y Chachapoyas, que en conjunto representaron menos del 0,5% del tráfico de pasajeros, equivalentes a 232 908 pasajeros.

Gráfico 15: AdP-Participación del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, 2006-2022*, (en miles de pasajeros)



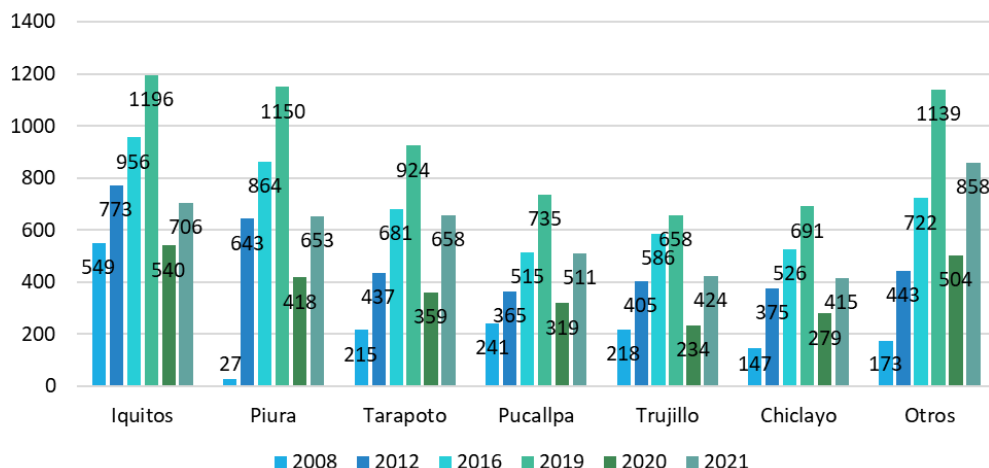
*Información desde el inicio de la concesión de AdP en diciembre del año 2006 a junio de 2022.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

136. Al analizar la evolución del tráfico de pasajeros de los principales aeropuertos, se observa que el tráfico en el aeropuerto de Iquitos aumentó más del doble al pasar de 549 428 pasajeros en el año 2008 a 1,2 millones en el año 2019; sin embargo, en el año 2020 se registró una caída de 54,9% con relación al año previo, al registrar 539 846 pasajeros, nivel menor al registrado en el 2008. Mientras que, en el año 2021, el tráfico de este aeropuerto mostró una recuperación parcial del 59% con relación a lo registrado en el año 2019 (ver el Gráfico 16).

Gráfico 16: AdP-Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto (en miles de pasajeros)



Nota: La información del año 2008 de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura es contabilizada desde sus transferencias a AdP, en febrero, marzo y noviembre, respectivamente.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

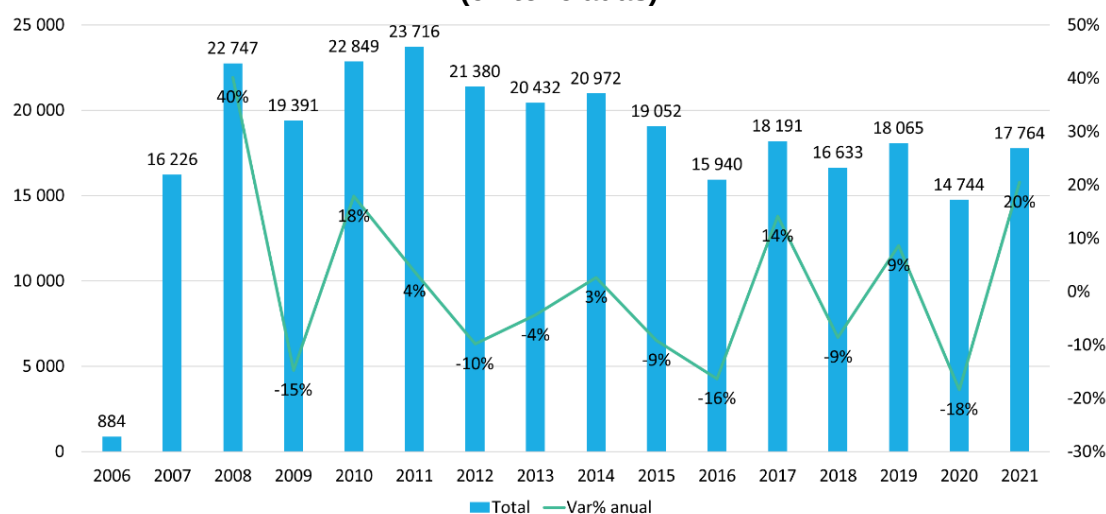
137. De otro lado, se observa que durante el año 2019 el tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Piura alcanzó los 1,1 millones de pasajeros, un 78,9% mayor a lo registrado en el año 2012 (642 817 pasajeros), mientras que, en el año 2020, solamente se registraron 417 549 pasajeros; es decir, el tráfico de pasajeros se contrajo en 63,7%. Al año 2021, el tráfico en este aeropuerto alcanzó el 57% de lo registrado en el año 2019. En cuanto al tráfico del aeropuerto de Tarapoto, se observa que en este aeropuerto el tráfico de pasajeros es el que más aumentó, al pasar de 215 487 en el año 2008 a 924 220 en el año 2019, lo que equivale a un crecimiento de 328,9%; sin embargo, dada la coyuntura del COVID-19, durante el año 2020 el tráfico de pasajeros se contrajo un 61,1% con relación al año previo, registrando 359 327, valor menor al registrado en el año 2012. Al año 2021, el tráfico de pasajeros en este aeropuerto alcanzó el 71% de lo registrado en el año 2019.
138. Finalmente, y como se observa en el Gráfico 16, el tráfico de pasajeros de los aeropuertos de Pucallpa, Trujillo y Chiclayo han mostrado un comportamiento similar, alcanzando los 735 493, 657 635 y 691 128 pasajeros respectivamente en el año 2019; lo que representó incrementos acumulados de 101,5%, 62,4% y 84,2% respectivamente, con relación al año 2012. Mientras que, durante el año 2020 el tráfico se contrajo en 56,6%, 64,5% y 59,7%, respectivamente, como consecuencia del COVID-19. En el año 2021, el tráfico de estos aeropuertos mostró tasas de recuperación del 70%, 64% y 60%, respectivamente; con relación al año 2019. Para ver mayor detalle de la evolución del tráfico de los pasajeros por aeropuerto revisar el Anexo 2.
139. Durante el primer semestre del año 2022, el tráfico del aeropuerto de Trujillo fue el que más creció con relación al mismo periodo del año 2021, en 130,4%, al pasar de 140 355 a 323 342 pasajeros. En segundo lugar se encontró el aeropuerto de Piura, con un crecimiento de 77,7%, al pasar de 241 148 a 428 620 pasajeros. En tercer y cuarto lugar se encuentra el tráfico de pasajeros de los aeropuertos de Chiclayo (67,1%) y Tarapoto (63,2%), respectivamente.

140. En el Gráfico 13 se observó que el tráfico de pasajeros tuvo un mayor crecimiento en los primeros años de la concesión; sin embargo, este crecimiento se ha ido ralentizando. De acuerdo con Latam Airlines, esta situación puede explicarse por dos razones. La primera es porque el aeropuerto de Lima se encuentra saturado y la segunda es por la falta de infraestructura en los aeropuertos de provincia, esto último, de acuerdo con Latam no ha permitido el pernocte de las aeronaves en dichos aeropuertos.
141. Al respecto, esta aerolínea precisa que en el AIJCh ya se ve el avance de las obras del segundo terminal y la nueva pista de aterrizaje; por lo que a la par se debe ir avanzado con el desarrollo de la infraestructura de los aeropuertos de provincia, con el fin de que se pueda realizar una adecuada interconexión a tiempo.

III.1.2. Tráfico de carga en el Primer Grupo

142. El movimiento de carga en los aeropuertos del Primer Grupo no ha mostrado una tendencia definida durante el periodo diciembre 2006 – diciembre 2021. En promedio la carga movilizada alcanzó las 18 062 toneladas al año, registrando su nivel máximo de 23 716 toneladas en el año 2011 y el mínimo (sin considerar el periodo de pandemia 2020) de 15 940 en el año 2016 (ver Gráfico 17).

**Gráfico 17: AdP-Evolución del tráfico de carga, 2006-2021
(en toneladas)**



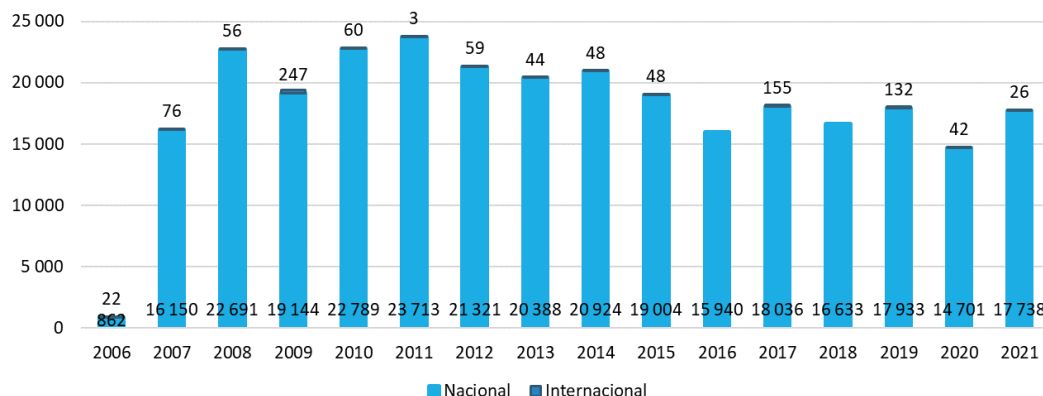
Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

143. Al primer semestre del año 2022 la carga movilizada en los aeropuertos del Primer Grupo alcanzó las 8 524 toneladas, lo cual fue un 1,9% mayor a lo registrado en el mismo periodo del año previo (8 364 toneladas).
144. En cuanto al origen de la carga movilizada en los aeropuertos del Primer Grupo, el 99,5% de esta proviene de vuelos de origen nacional. En promedio, en el periodo 2007-2021, este tipo de carga fue de 19 140 toneladas al año (ver Gráfico 18).

145. De otro lado, la carga internacional ha mostrado un comportamiento inestable, pasando de un valor máximo de 247 toneladas en el año 2009, a no tener movimientos en los años 2016 y 2018. Es importante indicar que el 97,7% de la carga internacional ha sido movilizada por los aeropuertos de Iquitos (80,0%), Piura (12,1%) y Pucallpa (5,6%).

Gráfico 18: AdP-Evolución del tráfico de carga, por origen, 2006-2021 (en toneladas)

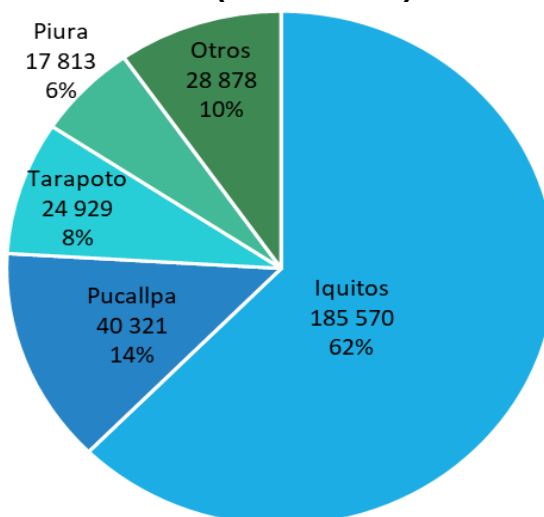


Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

146. En cuanto a la participación de los aeropuertos en la carga movilizada por AdP, en el Gráfico 19 se observa que desde el inicio de la concesión a junio de 2022 el aeropuerto de Iquitos tuvo la mayor participación en la carga (62%), equivalente a 185 570 toneladas. En segundo lugar, se encontró el aeropuerto de Pucallpa con una participación de 14%, seguido de los aeropuertos de Tarapoto (8%) y Piura (6%).

Gráfico 19: AdP-Participación del tráfico de carga, por aeropuerto, 2006-2022*(en toneladas)



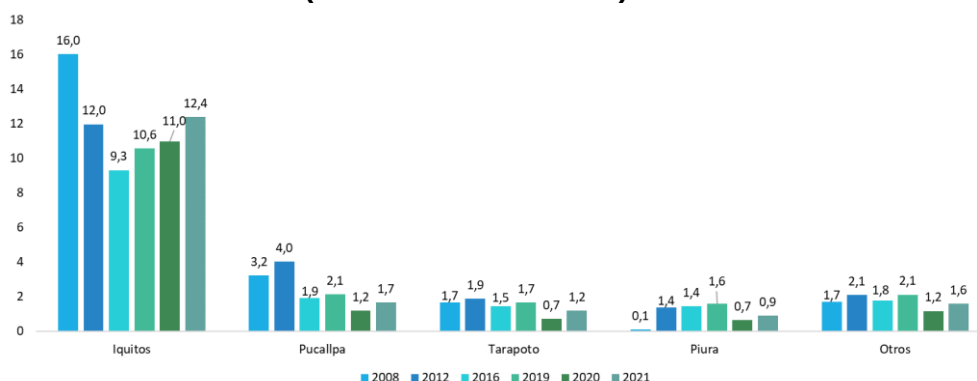
*Información desde el inicio de la concesión de AdP en diciembre del año 2006 a junio 2022.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

147. Al analizar la evolución del tráfico de carga por aeropuerto, se observa una clara tendencia a la baja en el movimiento de carga en el aeropuerto de Iquitos al pasar de 16 014 toneladas en el año 2008 a 10 561 toneladas en el año 2019; es decir, una reducción acumulada de 34,1%. Sin embargo, en los años 2020 y 2021 se observa una recuperación, con un incremento del 4,0% y 12,9%, respectivamente, con relación al año previo. Este incremento se sustenta principalmente por el incremento de la carga transportada por la empresa AERCARIBE⁴⁴, que pasó de transportar 1 491,7 toneladas en el año 2019 a 3 705,8 toneladas en el 2020, alcanzando una participación del 34% del total de carga transportada en ese año (ver Gráfico 20).
148. En el aeropuerto de Pucallpa también se observa una tendencia a la baja en el tráfico de carga, donde la carga pasó de 3 247 toneladas en el año 2008 a 2 135 en el año 2019, es decir, una reducción del 34,2%. En el año 2020 la tendencia a la baja se pronuncia, como resultado de la coyuntura ocasionada por el COVID-19, donde el tráfico de carga cayó en 43,6% con relación al año previo; esta caída se sustentó principalmente en la reducción de la carga transportada por Latam Airlines (-57,4%), la cual pasó de 815,3 toneladas en el 2019 a 348 toneladas en el año 2020. Sin embargo, en el año 2021 se observa una recuperación del 77,9% con relación al tráfico de carga registrado en el año 2019.

Gráfico 20: AdP-Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto (en miles de toneladas)



Nota: La información del año 2008 de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura es contabilizada desde sus transferencias a AdP, en febrero, marzo y noviembre, respectivamente.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

149. De otro lado, el tráfico de carga en el aeropuerto de Tarapoto se mantuvo casi invariante, al pasar de 1 673 toneladas en el año 2008 a 1 665 toneladas en el año 2019; sin embargo, en el año 2020 el movimiento de carga se redujo en 57% con relación al año previo. En el año 2021, el tráfico de carga en este aeropuerto mostró una recuperación del 72% con relación a lo registrado en el año 2019. Para ver mayor detalle de la evolución del tráfico de carga por aeropuerto revisar el Anexo 3.

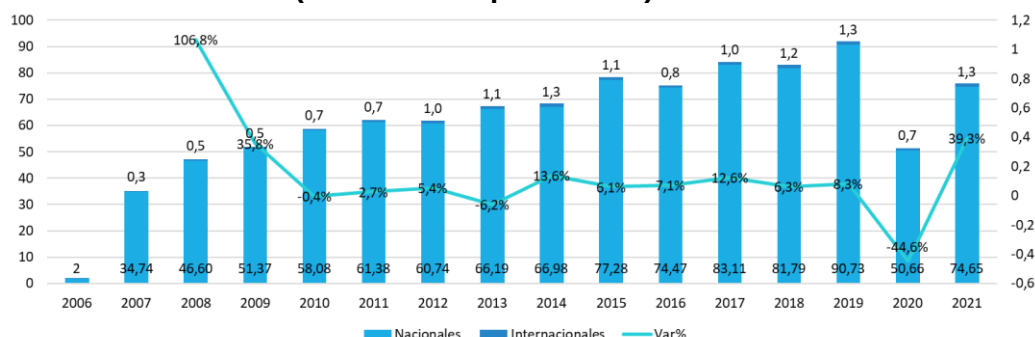
⁴⁴ Aerolíneas del Caribe S.A. (AER CARIBE) es una empresa colombiana de vuelos chárter y de carga, cuya filial en el Perú es Aerolínea del Caribe Perú S.A.C (AERCARIBE Perú). El tipo de carga que transporta es: seca, perecedera, animales vivos, mercancías peligrosas, carga sobredimensionada y menaje. Ver <https://aercaribe.com/> (última revisión el 8 de julio de 2022).

150. Durante el primer semestre del año 2022, el movimiento de carga en el aeropuerto de Tarapoto fue el que más creció con relación al mismo periodo del año 2021, en 51,2%, al pasar de 483 522 a 731 092 toneladas. En el otro extremo se encuentran los aeropuertos de Iquitos y Piura, donde el movimiento de carga registrado fue 5,4% y 7,3%, respectivamente, menor a lo registrado en el mismo periodo del año 2021.

III.1.3. Operaciones en el Primer Grupo⁴⁵

151. Las operaciones aeroportuarias registradas en el Primer Grupo han mostrado una tendencia creciente desde el inicio de la Concesión, con una tasa de crecimiento promedio anual de 7,8% en el periodo 2007-2021, con lo cual el número de operaciones pasó de 35 063 en el año 2007 a 92 082 en el año 2019.
152. Como ya se explicó, el año 2020 presentó un comportamiento atípico como consecuencia del COVID-19, donde las operaciones mostraron una caída de 44,2%, al registrar 51 409 operaciones (ver Gráfico 21). Sin embargo, en el año 2021, como consecuencia de la reactivación gradual de los vuelos, se observa una recuperación de las operaciones; no obstante, los niveles alcanzados aún se ubican al 82,5% con relación a lo registrado en el año 2019.
153. Al primer semestre del año 2022, las operaciones en el Primer Grupo alcanzaron las 41 922, lo que representó un incremento de 26,9% a lo registrado en el mismo periodo del año 2021 y un incremento de 176,4% si se compara con el mismo periodo del año 2020.

**Gráfico 21: AdP-Evolución de las operaciones, 2006-2021
(en miles de operaciones)**



*No se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco debido a que en su mayoría son operaciones de vuelos de instrucción.

Fuente: AdP.

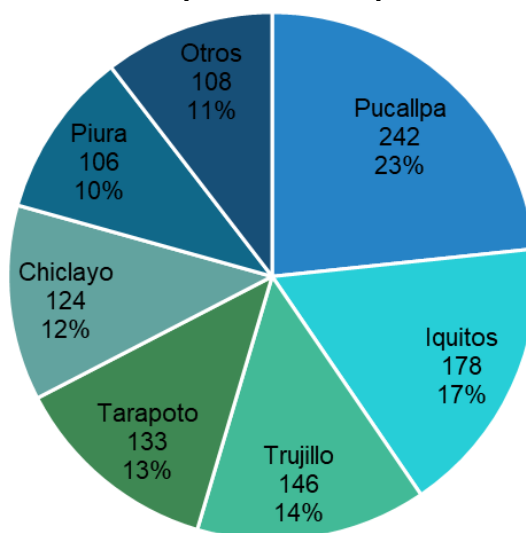
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

154. En el Gráfico 21 también se observa que las operaciones nacionales tienen la mayor participación, la cual en promedio ha sido 98,6% en el periodo diciembre 2006-mayo 2022.

⁴⁵ En esta sección no se están considerando las operaciones del aeropuerto de Pisco debido a que en su mayoría son operaciones del tipo instrucción. En los casos excepcionales en los que incorpora al aeropuerto de Pisco se incorpora una nota explicativa.

155. En cuanto a la participación de los aeropuertos en el número de operaciones, en el Gráfico 22 se observa que, durante el periodo diciembre 2006-junio 2022, las operaciones en el aeropuerto de Pucallpa alcanzaron las 241 654, con una participación del 23,3% sobre el total de operaciones. En segundo lugar, se encontró el aeropuerto de Iquitos, con una participación del 17,2% (177 781 operaciones); seguido de los aeropuertos de Trujillo (14,1%), Tarapoto (12,8%) y Chiclayo (12,0%).

Gráfico 22: AdP-Participación de las operaciones, por aeropuerto, 2006-2022* (en miles de operaciones)



*Información desde el inicio de la concesión de AdP en diciembre del año 2006 a junio de 2022. No se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco debido a que en su mayoría son operaciones de vuelos de instrucción.

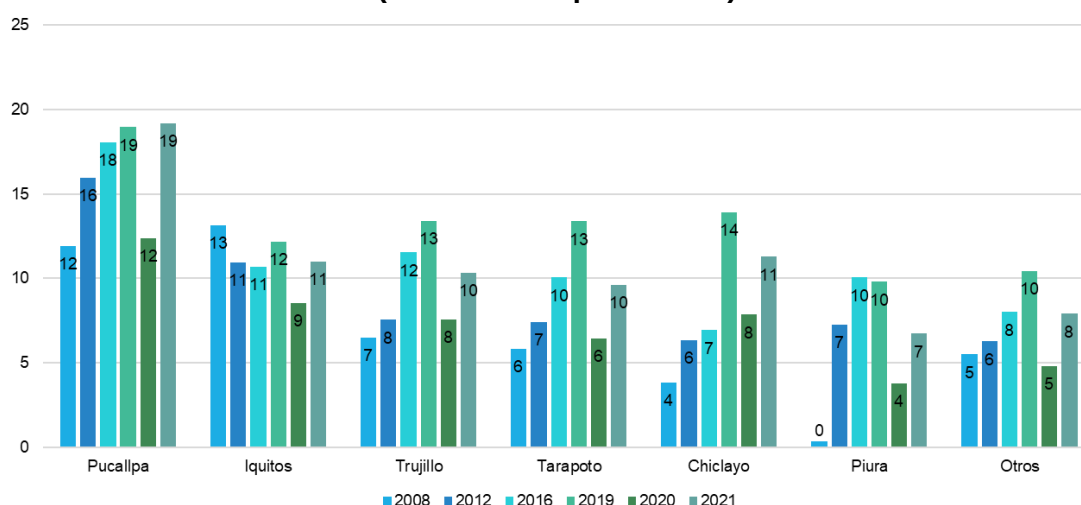
Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

156. Al analizar la evolución de las operaciones por aeropuerto, se observa que, el aeropuerto de Pucallpa ha mantenido su participación mayoritaria durante los años de operación de la concesión de AdP; esto, al pasar de 11 907 operaciones en el año 2008 a 18 967 en el año 2019. Dada la coyuntura del año 2020, las operaciones en este aeropuerto cayeron a 12 390, un 35% menor a lo registrado en el año previo (ver Gráfico 23). Es importante indicar que, durante el año 2021, el aeropuerto de Pucallpa fue el único aeropuerto del Primer Grupo en recuperar los niveles de operaciones pre-pandemia, al registrar 19 194 operaciones.
157. En el caso del aeropuerto de Iquitos, la evolución de las operaciones mostró un comportamiento más homogéneo al pasar de 13 162 en el año 2008 a 12 181 en el año 2019. Para el año 2020, el número de operaciones mostró una caída de 30% con relación al año previo. Sin embargo, en el año 2021 se muestra una recuperación del 90% con relación a las operaciones registradas durante el año 2019.

158. De otro lado, el tráfico de operaciones en los aeropuertos de Trujillo y Tarapoto mostraron tendencias similares. En el caso del aeropuerto de Trujillo, su tráfico pasó de 6 502 operaciones en el año 2008 a 13 417 en el año 2019; mientras que, las operaciones en el aeropuerto de Tarapoto pasaron de 5 821 en el año 2008 a 13 368 en el año 2019. Como consecuencia del COVID-19, en el año 2020 el número de operaciones se contrajo en 44% y 52%, respectivamente; sin embargo, en el año 2021 la recuperación del número de operaciones en estos aeropuertos, con relación al año 2019, fue de 72% y 81%, respectivamente. Para ver mayor detalle de la evolución del tráfico de los pasajeros por aeropuerto revisar el Anexo 4.

**Gráfico 23: AdP-Evolución de las operaciones, por aeropuerto*
(en miles de operaciones)**



*No se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco debido a que en su mayoría son operaciones de vuelos de instrucción.

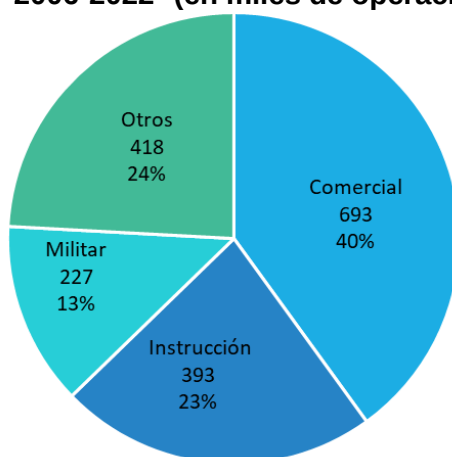
Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

159. Durante el primer semestre del año 2022, el número de operaciones en el aeropuerto de Piura fue el que más creció con relación al mismo periodo del año 2021, en 61,7%, al pasar de 2 526 a 4 085 toneladas, seguido de los aeropuertos de Trujillo (31,9%) y Pucallpa (30,2%). En el otro extremo se encuentran el aeropuerto de Iquitos, donde el número de operaciones registrado fue 7,0% mayor a lo registrado en el mismo periodo del año 2021.
160. En cuanto al tipo de vuelos, durante el periodo diciembre 2006-junio 2022, el 40,0% de los vuelos registrados en el Primer Grupo de Aeropuertos ha sido comercial, seguido de los vuelos de instrucción (22,7%) y los militares (13,1%). Ver Gráfico 24⁴⁶.

⁴⁶ En cuanto a la categoría otros, que tiene una participación del 24,1%, debe indicarse que hasta el año 2013 gran parte de las operaciones del Primer Grupo fueron clasificadas como otros; sin embargo, se ha observado que dentro de este grupo hay aerolíneas, embajadas, empresas *charters*, entre otras.

Gráfico 24: AdP-Participación de las operaciones, por tipo de vuelo, 2006-2022* (en miles de operaciones)



Información desde el inicio de la concesión de AdP en diciembre del año 2006 a junio de 2022. En este gráfico sí se están considerando las operaciones del aeropuerto de Pisco.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

161. En la Tabla 12 se observa que los aeropuertos de Pucallpa, Iquitos y Tarapoto tienen la mayor participación en las operaciones de los vuelos comerciales, con una participación conjunta de 47% en el año 2019, de 58% en el 2020, 57% en el año 2021 y 52% a mayo de 2022. En cuanto a los vuelos de instrucción y los militares, se observa que el aeropuerto de Pisco tiene participaciones mayoritarias de 77% y 67%, respectivamente, en el año 2019; mientras que, en el año 2020 estas participaciones se invierten, es decir el aeropuerto de Pisco tuvo una participación de 67% en vuelos de instrucción y de 75% en vuelos militares. Para el año 2021, la participación del aeropuerto de Pisco en los vuelos de instrucción tuvo una participación de 71% y de 69% para los vuelos militares.

Tabla 12: AdP-Participación de los aeropuertos por tipo de vuelo, 2019-2022* (en porcentaje)

Aeropuertos	Comercial				Instrucción				Militar			
	2019	2020	2021	2022*	2019	2020	2021	2022*	2019	2020	2021	2022*
Anta	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Cajamarca	5%	4%	4%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Chachapoyas	2%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Chiclayo	8%	6%	6%	6%	9%	15%	11%	9%	7%	4%	10%	9%
Iquitos	15%	19%	18%	16%	0%	0%	0%	0%	5%	5%	4%	5%
Pisco	10%	5%	3%	5%	77%	67%	71%	74%	67%	75%	69%	65%
Piura	11%	9%	9%	10%	0%	0%	2%	0%	5%	2%	4%	8%
Pucallpa	19%	25%	24%	22%	5%	7%	9%	10%	5%	5%	6%	5%
Talara	3%	4%	3%	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Tarapoto	14%	14%	16%	14%	2%	1%	0%	0%	5%	3%	3%	3%
Trujillo	11%	10%	11%	14%	6%	10%	7%	6%	5%	4%	3%	3%
Tumbes	3%	4%	5%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

*Información a junio de 2022

Más del 60% de los vuelos comerciales en el aeropuerto de Pisco corresponden a vuelos de la empresa Aerodiana, cuyo negocio es el servicio turístico de sobrevolar las líneas de Nasca.

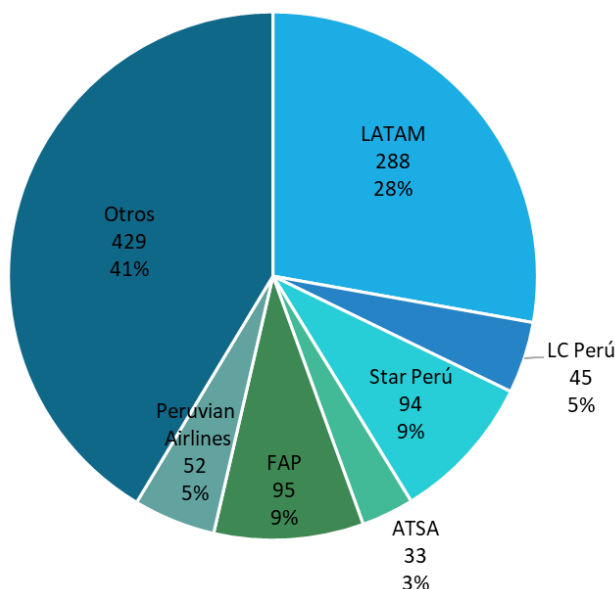
Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

III.1.4. Principales operadores aéreos en el Primer Grupo

162. Como se indicó en la sección anterior, los vuelos comerciales han sido los predominantes en el Primer Grupo. Durante el periodo diciembre 2006-junio 2022, Latam Airlines ha sido la aerolínea con mayor participación en las operaciones totales de AdP, con una participación de 28,2%. En segundo lugar, se encontró la aerolínea Star Perú con una participación de 9,2%, seguida de Peruvian Airlines (5,1%) y LC Perú (4,4%). Ver Gráfico 25.
163. En cuanto a las operaciones del tipo militar, la Fuerza Aérea del Perú (en adelante, la FAP) tuvo la mayor participación en las operaciones del Primer Grupo de Aeropuertos, con una participación del 9,3% durante el periodo diciembre 2006-junio 2022.

Gráfico 25: AdP–Participación de los principales operadores aéreos en las operaciones totales del Primer Grupo, 2006-2022*
(en miles de operaciones)



*Información desde el inicio de la concesión de AdP en diciembre del año 2006 a junio de 2022. No se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco debido a que en su mayoría son operaciones de vuelos de instrucción.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

164. En el **Gráfico 25** se observa que el 41% de las operaciones del Primer Grupo se han agrupado en la categoría otros. Al respecto, dentro de este grupo se encuentran las operaciones de la Policía Nacional y del Ejército del Perú, que en conjunto tienen una participación del 4%; asimismo, se encuentran las operaciones de Avianca, Sky Airlines, Viva y Aerocondor, con una participación conjunta del 6%. Además, debe indicarse que en la categoría otros se han registrado también las operaciones esporádicas que ha recibido el Primer Grupo de Aeropuertos desde el inicio de la concesión, lo cual ha generado que esta categoría tenga la mayor participación en agregado.

165. Al desagregar la participación de los principales operadores aéreos de manera anual, se observa que la participación de Latam Airlines en el Primer Grupo pasó de 14% en el año 2007 a 31% en el año 2019, incrementándose en 17 puntos porcentuales. Dada las restricciones impuestas por el gobierno peruano para frenar la propagación del COVID-19, la participación de Latam Airlines se redujo a 24% en el año 2020 ⁴⁷ (ver Tabla 13). Es importante precisar que, a diciembre del año 2021 su participación en este mercado se incrementó en 4 puntos porcentuales; y a junio de 2022 incrementó un punto porcentual adicional.

Tabla 13: AdP-Evolución de las participaciones de los operadores aéreos en las operaciones totales, 2006-2022*

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
LATAM	13%	14%	21%	27%	28%	26%	30%	31%	32%	29%	30%	26%	29%	31%	24%	28%	29%
LC Perú	7%	7%	8%	8%	6%	2%	4%	7%	6%	6%	6%	6%	6%				
Star Perú	14%	15%	14%	12%	14%	15%	12%	9%	9%	8%	8%	5%	5%	6%	7%	7%	9%
ATSA	7%	4%	4%	4%	3%	3%	5%	5%	7%	4%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%
FAP	3%	4%	5%	15%	12%	8%	9%	10%	11%	11%	7%	16%	10%	5%	7%	7%	6%
Peruvian Airlines				0,2%	3%	5%	4%	7%	9%	8%	9%	9%	9%	6%			
Otros	55%	55%	47%	34%	35%	41%	37%	31%	27%	35%	38%	36%	39%	49%	60%	56%	55%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

*Información desde el inicio de la concesión de AdP en diciembre del año 2006 a junio de 2022. No se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco debido a que en su mayoría son operaciones de vuelos de instrucción.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

166. En cuanto a la participación de Star Perú en las operaciones del Primer Grupo de aeropuertos, se observa una tendencia decreciente, al pasar de un 15% al inicio de la concesión a un 6% en el año 2019. A pesar de la coyuntura ocasionada por el COVID-19, la participación de esta aerolínea no se vio afectada, manteniendo un 7% en los años 2020 y 2021. Es importante indicar que, el año 2007, fue el único año en que Star Perú tuvo mayor participación que Latam Airlines (+1 punto porcentual).

⁴⁷ Es importante indicar que como resultado de las medidas tomadas por los distintos gobiernos para frenar la propagación del COVID-19, entre las que se encontraban el cierre de fronteras y la inmovilización social, el 26 de mayo de 2020, Latam Airlines Group S.A. y 28 filiales (entre las que se encuentra LATAM Airlines Perú) presentaron individualmente una solicitud de quiebra voluntaria ante el Tribunal de Quiebras de los Estados Unidos para el Distrito Sur de Nueva York conforme al Capítulo 11 del Código de Quiebra de los Estados Unidos. Para mayor detalle revisar la memoria integrada 2020 de LATAM <http://www.latamairlinesgroup.net/static-files/70014414-bd3f-44fa-a7cb-9ba57b6e6e8c>. Última revisión el 19 de julio de 2022.

De acuerdo con Latam Airlines (en entrevista del 8 de setiembre de 2021), al acogerse al Capítulo 11, tuvieron que devolver aviones y dejar de operar las rutas de Lima-Jamaica y Lima-La Habana. Sin embargo, la situación ha mejorado y tienen planeado renovar su flota con aviones más eficientes en el consumo de combustible.

167. En el caso de LC Perú, su participación se mantuvo casi invariante desde el inicio de la concesión (con excepción de los años 2011 y 2012) hasta el año 2018, año en el que dejó de operar⁴⁸, con una participación promedio del 7%. De otro lado, Peruvian Airlines pasó de tener una participación de 3% en el año 2010 a una participación 9% en el año 2018. En octubre del año 2019 Peruvian Airlines dejó de operar, con una participación en las operaciones del Primer Grupo de Aeropuertos de 6%⁴⁹.
168. En cuanto a la participación de las operaciones de la FAP en el Primer Grupo, en la Tabla 13 se observa que esta no ha mostrado una tendencia definida. Por ejemplo, ha pasado de 4,0% en el año 2007 a 15% en el año 2009, bajando a 8% y 9% en los años 2011 y 2012 respectivamente. Mientras que, en los años 2020 y 2021 su participación se ha mantenido 7%.
169. La categoría otros, cómo se indicó en párrafos previos, incorpora los vuelos de entrenamiento y vuelos *charter* de empresas mineras, petroleras, entre otros. Durante los años 2020 y 2021 se observa un incremento de la participación de esta categoría; ello debido a que las operaciones de los principales operadores comerciales (como Latam y Star Perú) cayeron (como consecuencia de la pandemia) más de lo que cayeron las operaciones de los otros operadores.
170. Asimismo, se ha analizado la participación de los principales operadores aéreos por aeropuerto, donde se ha observado que durante el periodo de análisis (diciembre 2006-junio 2022), Latam Airlines tuvo la mayor participación en las operaciones de 9 aeropuertos del Primer Grupo: Cajamarca, Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo y Tumbes (ver Tabla 14).

Tabla 14: AdP– Evolución de las participaciones de los operadores aéreos en las operaciones totales, por aeropuerto 2006-2022*

Aeropuertos	ATSA	FAP	LATAM	LC Perú	Peruvian	SAETA	SKY	Star Perú	TACA	Viva Air	Otros
Anta	9,8%	1,6%		51,2%							37,5%
Cajamarca	2,1%	1,6%	49,3%	29,1%				8,2%		1,8%	8,0%
Chachapoyas	21,8%	8,1%		1,6%		61,7%					6,8%
Chiclayo	1,3%	27,4%	29,3%	4,2%				3,0%	3,2%	1,7%	30,0%
Iquitos	1,6%	5,7%	29,2%	7,1%	10,7%	3,0%	1,7%	15,9%	1,6%	1,5%	22,0%
Piura	1,0%	19,6%	47,9%				3,5%		9,6%	3,0%	15,4%
Pucallpa	1,0%	6,0%	11,2%	1,0%	5,0%	4,2%	0,7%	10,9%			60,1%
Talara	4,1%	7,8%	66,7%					4,1%		4,4%	12,9%
Tarapoto	12,9%	3,2%	25,3%	1,8%			1,5%	2,3%	7,0%		46,0%
Trujillo	1,4%	5,0%	26,2%		7,5%	13,7%	1,4%	20,7%	2,3%	2,2%	19,6%
Tumbes	1,0%	5,4%	66,1%		1,6%		5,4%	0,9%			19,5%

*Información desde el inicio de la concesión de AdP en diciembre del año 2006 a junio de 2022. No se consideran las operaciones del aeropuerto de Pisco debido a que en su mayoría son operaciones de vuelos de instrucción.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

⁴⁸ LC Perú dejó de operar en noviembre del año 2018 como consecuencia la suspensión de operaciones que realizó la DGAC; esto, como consecuencia de la suspensión de la póliza de seguros de aviación que garantiza sus operaciones, por parte de la Compañía de Seguros Rímac. Ver: <https://gestion.pe/economia/empresas/mtc-dispone-suspension-operaciones-lc-peru-motiva-medida-250846-noticia/> (última revisión el 8 de julio de 2022). Asimismo, en diciembre del año 2018, el Indecopi inició un procedimiento concursal ordinario contra LC Perú debido a la deuda que tenía con Aircraft Solutions, empresa dedicada al arrendamiento de aviones, con sede en Estados Unidos, por un monto superior a los USD 5,7 millones. Ver: <https://gestion.pe/economia/empresas/indecopi-lc-peru-declarada-insolencia-deuda-us-5-7-millones-252463-noticia/>. Última revisión el 19 de julio de 2022.

⁴⁹ Peruvian Airlines cesó sus operaciones en octubre del año 2019 como resultado de un embargo a sus cuentas bancarias por parte del Tribunal Fiscal de Aduanas como consecuencia de una diferencia en el IGV de dos de sus aeronaves nacionalizadas. Ver: <https://peru21.pe/economia/peruvian-airlines-cancela-sus-vuelos-a-nivel-nacional-por-embargo-de-cuentas-noticia/?ref=p21r>. Última revisión el 8 de julio de 2022.

171. En el caso del aeropuerto de Anta, el 51,2% de las operaciones fueron realizadas por LC Perú; mientras que, en el aeropuerto de Chachapoyas el 62,0% de las operaciones fueron realizadas por Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L. (en adelante, SAETA)⁵⁰. Ver el detalle en la Tabla 14.
172. En el aeropuerto de Pucallpa, el 60,1% de las operaciones se encuentra en la categoría otros, donde sobresalen las operaciones de: Air Majoro⁵¹ con una participación sobre las operaciones del 9,0%, North American Float (8,3%) y Quality Air (5,4%).
173. Luego de la salida de LC Perú y Peruvian Airlines del mercado aéreo peruano, hubo una reconfiguración de las participaciones de mercado de las aerolíneas comerciales. Así, en el Gráfico 26 se observan los cambios en las participaciones de mercado de las principales aerolíneas comerciales que operan vuelos nacionales en el Primer Grupo: Latam Airlines, ATSA⁵², Star Perú, Viva Air y Sky Airline.
174. En particular, Latam Airlines ha mantenido su participación mayoritaria de más del 60% en los vuelos, con una baja en el año 2020 (57,0%), que fue recuperada en el año 2021 (61,8%). En segundo lugar, se encuentra Star Perú, que pasó de un 12,6% en el año 2019 a un 17,5% en el año 2020 y a un 16,7% en el 2021. Mientras que, Sky Airline es la aerolínea que más ha incrementado su participación al pasar de 7,7% en el año 2019 a 13,5% en el año 2021⁵³. De otro lado, ATSA ha mantenido una participación promedio del 4,6% en las operaciones.
175. Finalmente, la participación de Viva Air es la que más se ha reducido (7 puntos porcentuales) al pasar de 11,4% en el año 2019 a 4,2% en el año 2021.

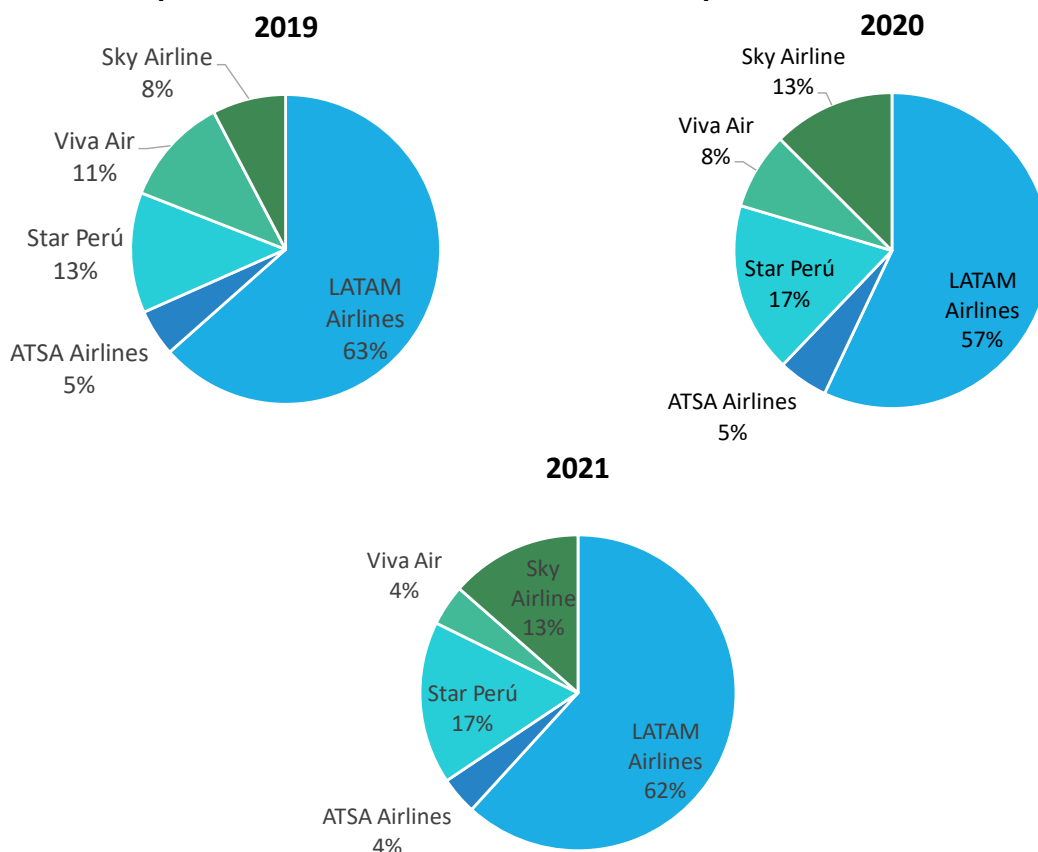
⁵⁰ SAETA es una empresa de servicio de transporte aéreo no regular de pasajeros, carga y correo. Si bien tienen autorización de operar en todo el ámbito nacional, su zona de operación es principalmente el nororiente peruano. Ver <https://www.saetaairlines.com/nosotros/>. Última revisión el 8 de julio de 2022.

⁵¹ Air Majoro es una empresa peruana que cubre el mercado turístico receptivo y clientes corporativos; con una cobertura del 90% del territorio nacional; además, de vuelos chárteres ejecutivos, cargas y emergencias médicas. En particular, cuenta con vuelos diarios desde Pucallpa a las ciudades de Contamana, Atalaya y Bolognesi en la selva peruana. Ver: <https://airmajoro.com/> (última revisión el 8 de julio de 2022).

⁵² ATSA es una empresa del Grupo Romero con más de 40 años en el mercado, brindando servicios en vuelos VIP, vuelos chárter de pasajeros y carga, ambulancia aérea, servicio de operaciones de base fija (FBO) y taller de mantenimiento aeronáutico (TMA). Desde el año 2017 ingresó al mercado de vuelos comerciales. Ver: <https://www.atsaairlines.com/nosotros> (última revisión el 8 de julio de 2022).

⁵³ Sky Airlines ingresó a operar en el Perú en abril del año 2019, para operar 7 destinos nacionales partiendo desde Lima: Arequipa, Cusco, Piura, Trujillo, Iquitos, Pucallpa, Tarapoto. Ver <https://www.hosteltur.com/lat/128481-sky-airline-proyecta-casi-un-millon-de-pasajeros-de-cabotaje-en-peru.html> (última revisión el 7 de julio de 2021).

Gráfico 26: AdP–Participación de las principales aerolíneas en las operaciones comerciales del Primer Grupo, 2019-2021



Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

176. En el primer semestre del año 2022, la participación de la mayoría de dichas aerolíneas no ha mostrado cambios significativos (Latam Airlines con 61,7%, ATSA Airlines con 3,7%, Star Peru con 18,9%); sin embargo, la participación de Viva Air⁵⁴ cayó a 0,4% y la de Sky Airline alcanzó los 15,7%.

III.1.5. Principales rutas aéreas en el Primer Grupo

177. De acuerdo con Regales Cristóbal (2015), el desarrollo de rutas aéreas es explicado por múltiples factores, entre los que se encuentran los costos en los que incurre una aerolínea, los precios a cobrar, el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, entre otros.

⁵⁴ Es importante precisar que a setiembre de 2022 Viva Air no opera en los aeropuertos del Primer Grupo, en su página web solamente se encuentran disponibles vuelos a la ciudad de Cusco. Tomado de: https://www.vivaair.com/pe/es?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_campaign=VIVA PE DOM SEM PU REBRAND ORIGEN PE DESTINO BRAND&utm_content=VIVA PE DOM SEM PUREBRAND ORIGEN PE DESTINO BRAND&gclid=CjwKCAjwm8WZBhBUEiwA178UnI6VXxUAKYS9K-yCgu-41sDG1S32gC1xH4jm1qVPoPuOFzPDPXxzBoCHiMQAvD_BwE, última revisión el 26 de setiembre de 2022.

178. Al respecto, y como se ha indicado en las secciones previas, las inversiones realizadas por AdP, han permitido mejorar la infraestructura del Primer Grupo de aeropuertos; asimismo, el crecimiento económico del Perú en los últimos 15 años ha impulsado el desarrollo de la demanda de tráfico aéreo; lo cual ha contribuido en parte al desarrollo de nuevas rutas en los aeropuertos del Primer Grupo.
179. Al analizar las principales rutas durante el periodo de análisis (diciembre 2006-junio 2022), se observa que, en el Primer Grupo de Aeropuertos los vuelos locales⁵⁵ han sido las principales conexiones, con una participación promedio anual de 39%. Es importante indicar que los vuelos locales son principalmente vuelos de instrucción y militares (ver Tabla 15).
180. En segundo lugar, se encuentra la conexión de Lima, la cual ha tenido una participación promedio anual de 31%. En particular, esta participación se ha reducido 10 puntos porcentuales al pasar de 40% en el año 2007 a 30% en el año 2019. Si se considera el año 2020, que fue atípico por la coyuntura del COVID-19, se observa que la participación de Lima bajó a 25%; mientras que en el año 2021 recuperó 2 puntos porcentuales, y, a junio de 2022 recuperó un punto porcentual adicional (ver Tabla 15).

Tabla 15: AdP–Evolución de las participaciones de las principales conexiones en los aeropuertos del Primer Grupo, 2006-2022*

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	Promedio
Lima	40%	40%	25%	23%	28%	31%	32%	37%	34%	33%	33%	31%	29%	30%	25%	27%	28%	31%
Local	11%	8%	37%	51%	40%	35%	40%	32%	37%	40%	45%	47%	49%	45%	49%	48%	48%	39%
Otros	49%	53%	38%	26%	32%	34%	28%	31%	29%	27%	23%	23%	22%	25%	26%	24%	24%	30%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

*Información desde el inicio de la concesión de AdP en diciembre del año 2006 a junio de 2022.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

181. En cuanto a las principales rutas por aeropuerto, en la Tabla 16 se observa que durante el periodo de análisis (diciembre 2006-junio 2022), en 6 aeropuertos más del 50% de las conexiones se concentraban en el aeropuerto de Lima, este es el caso de los aeropuertos de: Anta, Cajamarca, Piura, Talara, Tarapoto y Tumbes.
182. En el otro extremo se encuentra el aeropuerto de Pisco, donde solamente el 2,3% de las conexiones fueron realizadas con el aeropuerto de Lima, y el 84,7% de las conexiones fueron de vuelos locales. Es importante indicar que los vuelos locales del aeropuerto de Pisco en el periodo de análisis representaron el 34,0% del total de operaciones del Primer Grupo en el periodo de análisis; asimismo, cabe precisar que el 62,4% de las operaciones en el aeropuerto de Pisco están conformadas por vuelos de instrucción (44,9%) y militares (17,5%).

⁵⁵ De acuerdo con AdP, los vuelos clasificados como LOCL corresponden a vuelos locales, es decir son los vuelos que salen de un aeropuerto y regresan al mismo aeropuerto (Fuente: correo electrónico de AdP del 5 de julio de 2021).

183. En el caso del aeropuerto de Chachapoyas el 65,7% de sus conexiones son con el aeropuerto de Tarapoto. Al respecto, cabe precisar que más del 90% de las conexiones con el Aeropuerto de Tarapoto fueron operadas por la empresa SAETA. De otro lado, en el aeropuerto de Pucallpa el 26,0% de las conexiones son con el aeropuerto de Lima, el 23,5% con aeródromos de la región Loreto (incluido el aeropuerto de Iquitos) y el 18,0% con aeródromos de la región Ucayali⁵⁶. Asimismo, se observa que la categoría otros representa el 32,5% de las conexiones del aeropuerto de Pucallpa, donde el 17% son vuelos locales; es decir, de vuelos que tuvieron como origen y destino el mismo aeropuerto de Pucallpa.
184. De otro lado, en el aeropuerto de Iquitos el 47,8% de las conexiones fueron con el aeropuerto de Lima; mientras que, el 21,0% de las conexiones fueron con otros aeródromos de la región Loreto⁵⁷ y el 8,7% con el aeropuerto de Pucallpa. Asimismo, hay un 22,5% de las conexiones clasificadas como otros, donde se encuentran las conexiones con el aeropuerto de Tarapoto (6,6%), los vuelos locales (3,4%), entre otros.
185. En cuanto a las conexiones en el aeropuerto de Trujillo, el 42,6% fueron con el aeropuerto de Lima, el 23,4% con otros aeródromos de la región La Libertad⁵⁸ y el 18% corresponde a vuelos locales. Asimismo, dentro de la categoría otros (16,0%)

Tabla 16: AdP–Principales conexiones en los aeropuertos del Primer Grupo, por aeropuerto 2006-2022*

Aeropuertos		Rutas		
Anta	Lima	La Peruanita 2*	Trujillo	Otros
	80,6%	8,5%	6,7%	4,2%
Cajamarca	Lima	Local**	Trujillo	Otros
	94,4%	3,1%	1,0%	1,5%
Chachapoyas	Tarapoto	Lima	Chiclayo	Otros
	65,7%	23,8%	3,0%	7,6%
Chiclayo	Lima	Local**	Trujillo	Otros
	43,7%	40,2%	7,0%	9,1%
Iquitos	Lima	Loreto***	Pucallpa	Otros
	47,80%	21,00%	8,70%	22,5%
Pisco	Local**	Ica***	Lima	Otros
	84,70%	7,00%	2,30%	6,0%
Piura	Lima	Local**	Chiclayo	Otros
	78,22%	12,68%	2,01%	7,1%
Pucallpa	Lima	Loreto***	Ucayali	Otros
	26,00%	23,50%	18,00%	32,5%
Talara	Lima	Piura***	Tumbes	Otros
	77,70%	9,00%	3,90%	9,4%
Tarapoto	Lima	Loreto***	Pucallpa	Otros
	53,50%	17,65%	4,93%	23,9%
Trujillo	Lima	La Libertad***	Local**	Otros
	42,60%	23,40%	18,00%	16,0%
Tumbes	Lima	Guayaquil	Piura***	Otros
	76,60%	9,60%	7,80%	6,0%

⁵⁶ Los otros aeródromos son Atalaya, Puerto Esperanza, Breu y Sepahua; los tres primeros administrados por CORPAC S.A. y el último por la Municipalidad Distrital de Sepahua. Ver https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/cuadros/Transportes_Aereo_1_1.xlsx (última revisión el 8 de julio de 2022).

⁵⁷ Los otros aeródromos de la región Loreto fueron Trompeteros- Corrientes (9,1%), Andoas (4,8%), El Estrecho (3,2%), entre otros. Los aeródromos de Trompeteros- Corrientes y Andoas son administrados por Pluspetrol Norte S.A., y El Estrecho por CORPAC S.A.

⁵⁸ Los otros aeródromos fueron los de Chagual y PIAS. El aeródromo de PIAS es administrado por el Consorcio Minero Horizonte S.A. Ver https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/cuadros/Transportes_Aereo_1_1.xlsx (última revisión el 8 de julio de 2022). Mientras que, el aeródromo de Chagual es privado administrado por la Compañía Minera Poderosa S.A. Ver https://portal.mtc.gob.pe/estadisticas/files/cuadros/Transportes_Aereo_1_1.xls (última revisión el 8 de julio de 2022).

Información desde el inicio de la concesión de AdP en diciembre del año 2006 a junio de 2022.

* Helipuerto privado en Cusco operado por la Corporación Nacional de Petróleo de China CNPC Perú S.A.

** Los vuelos locales son aquellos que salen de un aeropuerto y regresan al mismo aeropuerto.

*** Incluye a los vuelos de otros aeropuertos y/o aeródromos de la región a la cual pertenece el aeropuerto concesionado.

**** Incluye el aeropuerto AIJCh y otros aeropuertos y/o aeródromos de la región Lima.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

186. Si bien se ha indicado que el tráfico en el Primer Grupo de Aeropuertos es mayoritariamente de conexiones nacionales, es importante destacar que los aeropuertos de Chiclayo y Trujillo tienen rutas internacionales de manera regular. El aeropuerto de Chiclayo tiene vuelos directos a Panamá mediante la empresa Copa Airlines desde junio de año 2016, con dos frecuencias semanales⁵⁹. De otro lado, desde diciembre del año 2019, el aeropuerto de Trujillo tiene una ruta internacional directa a Santiago de Chile, operada por la aerolínea JetSMART⁶⁰, la cual a setiembre del año 2022 cuenta con 3 vuelos semanales⁶¹.
187. En cuanto a la recuperación de las rutas luego del COVID-19, AdP señala que a diciembre del 2021 los únicos aeropuertos que recuperaron sus frecuencia de vuelos con relación al año 2019 fueron Tumbes y Trujillo; mientras que, el aeropuerto de Cajamarca fue el que menos ha recuperado (67%). Para mayor detalle ver la siguiente tabla:

Tabla 17: AdP–Recuperación de rutas a diciembre del año 2021, con relación al 2019*

Origen	Destino	Frecuencias diarias en promedio	% recuperación 2021 vs 2019
Tumbes	Lima	5	125%
Trujillo	Lima	6	100,0%
	Santiago	1	
Pucallpa	Lima	7	89%
	Iquitos	1	
Iquitos	Lima	8	83,0%
	Tarapoto	1	
	Pucallpa	1	
Tarapoto	Lima	9	83%
	Iquitos	2	
Piura	Lima	8	82%
Talara	Lima	4	80%
Chiclayo	Lima	6	78%
	Panamá	1	
Cajamarca	Lima	4	67%

Fuente: Memoria anual de AdP del año 2021 (página 88).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

⁵⁹ Ver <https://www.copaair.com/es/web/us/inicio-de-operaciones-a-chiclayo>. Última revisión el 8 de julio de 2022.

⁶⁰ Ver <https://aerolatinnews.com/aerolineas/jetsmart-expande-rutas-a-peru-con-nuevos-vuelos-directos-de-santiago-a-trujillo/> (última revisión el 8 de julio de 2022).

⁶¹ De acuerdo con la página web de JetSmart: https://jetsmart.com/pe/es/?gclid=CjwKCAjwm8WZBhBUEiwA178UnK_1YkcgU03WQR-Vj5kT_8wSEInf1REIRDA_FVA3iLO3XSLbZioRBROCDQAQAvD_BwE (última revisión el 26 de setiembre de 2022).

III.2. Evolución del tráfico en la concesión del Segundo Grupo

III.2.1. Tráfico de pasajeros en el Segundo Grupo

188. Desde el inicio de la concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos, en enero del año 2011, el tráfico de pasajeros ha mostrado una tendencia creciente, con excepción del año 2020, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el COVID-19. Este crecimiento en el tráfico de pasajeros ha generado cambios en la clasificación de los aeropuertos⁶².
189. Cabe precisar que la medición de pasajeros para la clasificación de los aeropuertos, se consideran dos periodos, uno correspondiente a los meses de agosto a julio, para establecer las tarifas por el servicio de TUUA, y otro correspondiente a los meses de diciembre a noviembre, para establecer las tarifas por los servicios aeroportuarios a la nave y a la carga
190. En el siguiente gráfico se presenta la clasificación de los aeropuertos vigente en el año 2022

Tabla 18: AAP-Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2022

Año	Grupo I	Grupo II	Grupo III
	Más de 500 000	Más de 250 000 a 500 000	Más de 100 000 a 250 000
TUUA*	Arequipa		Ayacucho Juliaca Puerto Maldonado Tacna
Otros servicios aeroportuarios**	Arequipa	Juliaca Tacna	Ayacucho Puerto Maldonado

* Corresponde a la medición de pasajeros en el periodo Agosto 2020-Julio 2021.

**Corresponde a la medición de pasajeros en el periodo Diciembre 2020-Noviembre 2021.

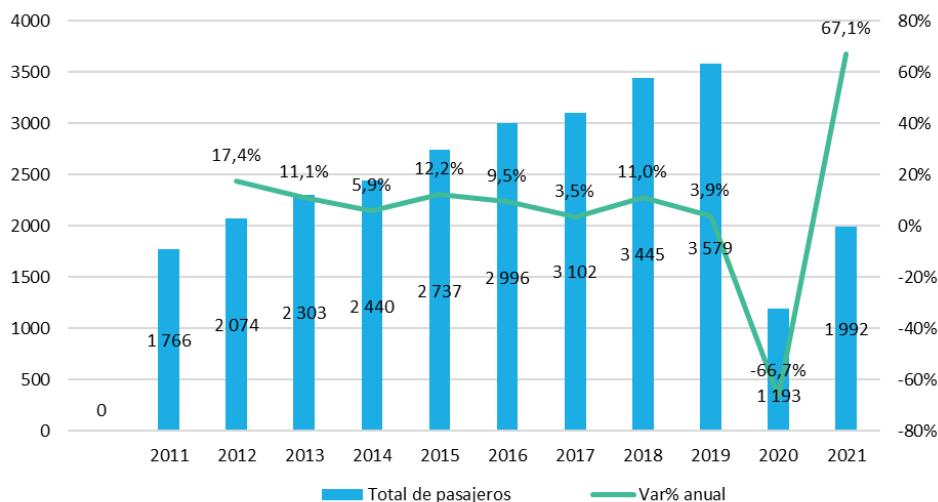
Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

191. La tasa de crecimiento acumulada de pasajeros del periodo 2011-2019 ascendió a 102,6%, al pasar de 1,8 millones a 3,6 millones de pasajeros. Mientras que, en el año 2020 el tráfico de pasajeros se redujo en 66,7% con relación al año previo, alcanzando niveles por debajo a los registrados al inicio de la concesión del Segundo Grupo (ver Gráfico 27). Sin embargo, durante el año 2021 el tráfico mostró una recuperación, al registrar el 55,7% del tráfico de pasajeros registrado en el año 2019.

⁶² Como se indicó en la sección I.2.4, el Contrato de AAP clasifica a los aeropuertos de acuerdo con el tráfico de pasajeros que registre cada aeropuerto durante el último año

**Gráfico 27: AAP–Evolución del tráfico de pasajeros, 2011-2021
(en miles de pasajeros)**

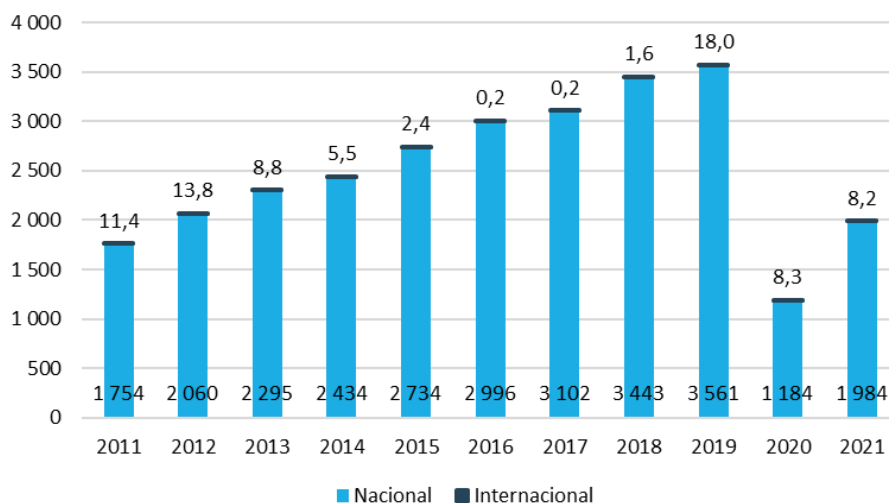


Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

192. Durante el primer semestre del año 2022, el tráfico de pasajeros en el Segundo Grupo alcanzó los 1,4 millones, valor que fue mayor (102,0%) a lo registrado en el mismo periodo del año previo (699 798 pasajeros).
193. Al igual que en el Primer Grupo, el tráfico de vuelos nacionales es el predominante en los aeropuertos del Segundo Grupo; donde los pasajeros de este tipo de vuelos han representado en promedio el 99,7% del total de pasajeros durante el periodo enero 2011-diciembre 2021. En el año 2019 el tráfico de pasajeros internacionales alcanzó su pico de 17 954, lo cual es explicado por el inicio de los vuelos directos a Santiago desde el aeropuerto de Arequipa en abril del año 2019 (ver Gráfico 28).

**Gráfico 28: AAP–Evolución del tráfico de pasajeros, por origen, 2011-2021
(en miles de pasajeros)**

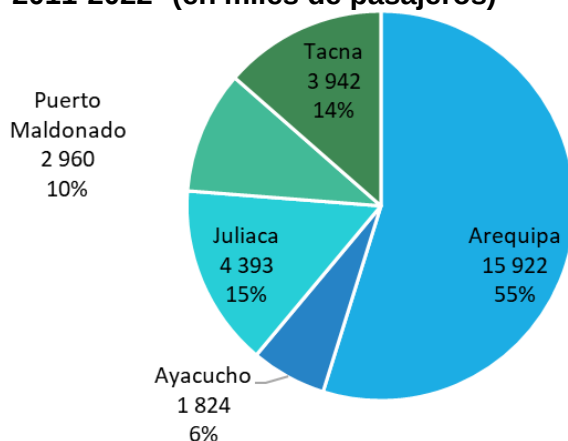


Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

194. En cuanto a la participación de los aeropuertos en el tráfico de pasajeros, en el Gráfico 29 se observa que, durante el periodo enero 2011-junio 2022, el aeropuerto de Arequipa tuvo la mayor participación (55%) con 15,9 millones de pasajeros, seguido del aeropuerto de Juliaca (15%) con 4,4 millones de pasajeros, y del aeropuerto de Tacna (14%) con 3,9 millones de pasajeros. Los aeropuertos de Puerto Maldonado y Ayacucho son los que menor tráfico de pasajeros registraron, con participaciones del 10% y 6% respectivamente.

Gráfico 29: AAP–Participación del tráfico de pasajeros, por aeropuerto, 2011-2022* (en miles de pasajeros)



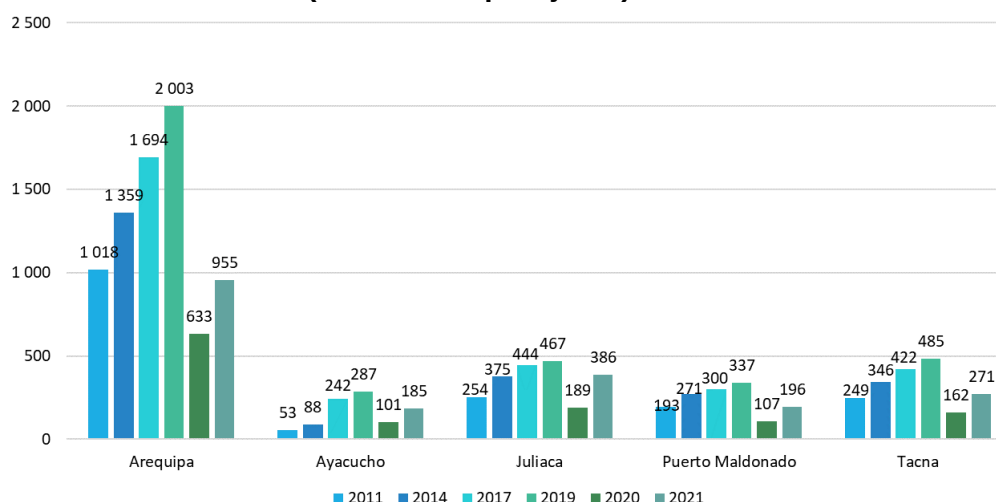
*Información a junio de 2022

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

195. Al analizar la evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, se observa que el tráfico en el aeropuerto de Arequipa registró un crecimiento acumulado del 96,7% del año 2011 al 2019, al pasar de 1,0 millón a 2,0 millones de pasajeros; sin embargo, en el año 2020 se registró una caída de 68,4% con relación al año previo, al registrar 633 349 pasajeros, este valor es casi la mitad al registrado al inicio de la concesión (en el año 2011). Asimismo, se observa que, al 31 de diciembre del año 2021, este aeropuerto había recuperado el 48% del tráfico de pasajeros registrado durante el año 2019 (ver el Gráfico 30).

Gráfico 30: AAP–Evolución del tráfico de pasajeros, por aeropuerto (en miles de pasajeros)



Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

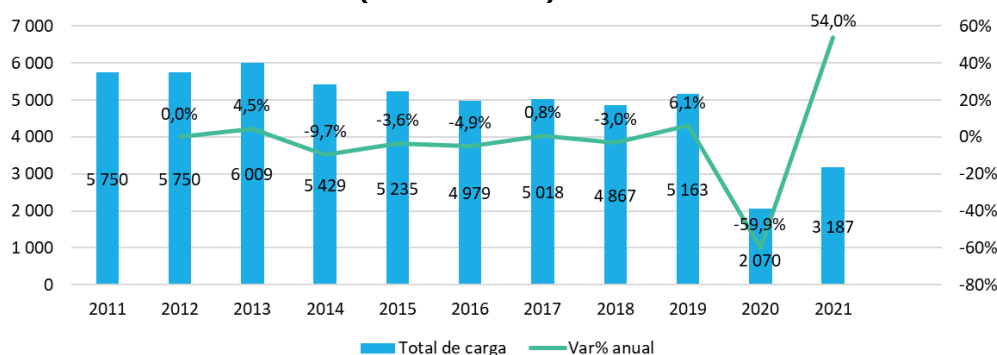
196. De otro lado, se observa que el tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Juliaca tuvo un crecimiento acumulado de 84,1% del año 2011 al 2019, al pasar de 253 727 a 467 227 pasajeros. Mientras que, en el año 2020 el número de pasajeros cayó en 59,6%, registrando 188 886 pasajeros. Sin embargo, en el año 2021 registró una recuperación del 83% con relación al tráfico reportado en el año 2019; cabe precisar que, este fue el aeropuerto del Segundo Grupo que mostró mayor recuperación con relación a los niveles registrados en el año 2019.
197. En el caso del aeropuerto de Tacna, que ocupa el tercer lugar en el tráfico de pasajeros, se observa un crecimiento acumulado de 95,1% en el periodo 2011-2019 al pasar de 248 651 a 485 017 pasajeros. Dada la coyuntura del año 2020, el tráfico de pasajeros en este aeropuerto mostró una caída de 66,5% con relación al año anterior, al registrar 162 438 pasajeros. Sin embargo, en el año 2021 se registró una recuperación del 56% del tráfico de pasajeros con relación a lo registrado en el año 2019.
198. En cuanto al aeropuerto de Puerto Maldonado, el tráfico de pasajeros mostró un crecimiento de 74,5% en el periodo 2011-2019, al pasar de 193 039 a 336 790; mientras que, en el año 2020 como consecuencia del COVID-19 el tráfico de pasajeros pasó a 106 804; es decir, un 68,3% menor a lo registrado en el año previo. Mientras que, en el año 2021 el tráfico de pasajeros alcanzó los 195 991, lo que equivale a una recuperación de 58,2% con relación a lo registrado en el año 2019.
199. Si bien el aeropuerto de Ayacucho es el aeropuerto con menor tráfico de pasajeros del Segundo Grupo, este fue el que tuvo una mayor tasa de crecimiento acumulada de pasajeros (443,5%), al pasar de 52 762 en el año 2011 a 286 760 en el año 2019. En el año 2020, el tráfico de pasajeros mostró una reducción de 64,7% con relación al año previo, registrando 101 163 pasajeros. Al año 2021, el tráfico de pasajeros de este aeropuerto alcanzó los 185 199; es decir, mostró una recuperación de 64,6% con relación a lo registrado en el año 2019.

200. Durante el primer semestre del año 2022, el tráfico de los aeropuertos de Ayacucho y Arequipa son los que más crecieron en con relación al mismo periodo del año anterior, en 134,3% y 129,1%, respectivamente. En tercer lugar se encontró el aeropuerto de Puerto Maldonado, con un crecimiento de 96,2%, seguido de los aeropuertos de Tacna (73,6%) y Juliaca (46,9%).

III.2.2. Tráfico de carga en el Segundo Grupo

201. El movimiento de carga en el Segundo Grupo no ha mostrado gran volatilidad durante el periodo 2011-2019, con un promedio anual de 5 356 toneladas al año, registrando su nivel máximo de 6 009 toneladas en el año 2013 y el mínimo (sin considerar los años de pandemia) de 4 867 toneladas en el año 2018 (ver Gráfico 31).

**Gráfico 31: AAP–Evolución del tráfico de carga, 2011-2022
(en toneladas)**



Fuente: AAP.

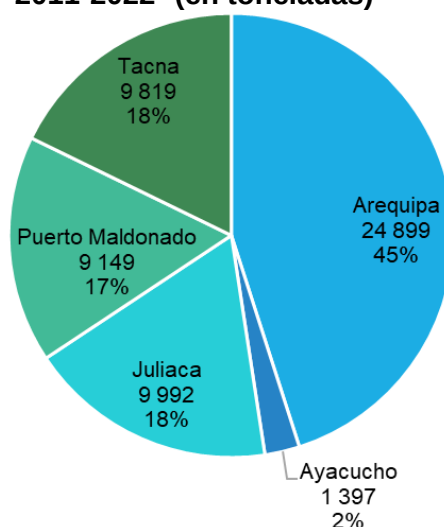
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

202. Como ya se ha indicado, el tráfico en los aeropuertos del Segundo Grupo es principalmente nacional. De acuerdo con la información de AAP, solamente se ha registrado movimiento de carga internacional en el año 2013 en el aeropuerto de Juliaca⁶³ y en el año 2014 en el aeropuerto de Arequipa⁶⁴.
203. En cuanto a la participación de los aeropuertos en la carga movilizada por AAP, en el Gráfico 32 se observa que el aeropuerto de Arequipa ha tenido la mayor participación, de 45% en el periodo enero 2011-junio 2022, ascendente a 24 899 toneladas; seguido de los aeropuertos de Juliaca (18%), Tacna (18%), y Puerto Maldonado (17%). El aeropuerto de Ayacucho tuvo la menor participación (2%), con 1 397 toneladas.

⁶³ La carga tenía como origen Puerto Rico, pero no se cuenta con información de destino, ni operador aéreo.

⁶⁴ La carga tenía como origen Bolivia, y el vuelo fue operado por AMASZONAS, una aerolínea boliviana que fue adquirida por NELLA Airlines Group de Brasil en el año 2021.

Gráfico 32: AAP–Participación del tráfico de carga, por aeropuerto, 2011-2022* (en toneladas)



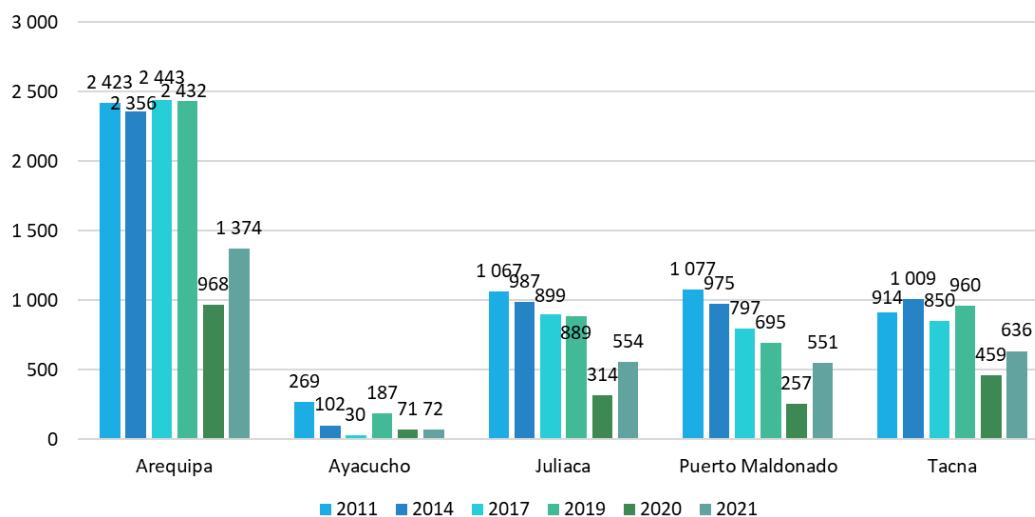
*Información a junio de 2022

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

204. Al analizar la evolución del tráfico de carga por aeropuerto, se observa que el tráfico de carga en el aeropuerto de Arequipa se ha mostrado estable en el periodo 2011-2019, con un movimiento promedio anual de 2 411 toneladas (ver Gráfico 33). Durante el año 2020 se aprecia una caída de 60,2% con relación al año previo, lo cual puede explicarse por la coyuntura del COVID-19. Sin embargo, en el año 2021 se observa una recuperación del tráfico de carga de 56% con relación a lo registrado en el año 2019.

Gráfico 33: AAP–Evolución del tráfico de carga, por aeropuerto (en toneladas)



Fuente: AAP.

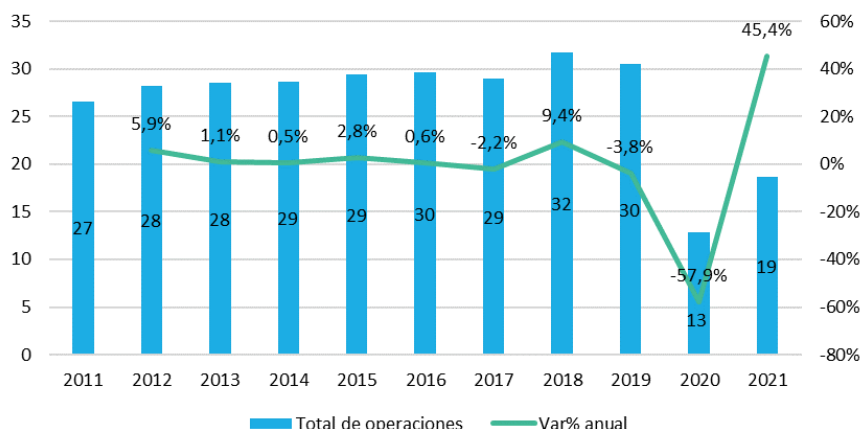
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

205. Un escenario similar se observa en el aeropuerto de Tacna, donde el movimiento promedio anual de carga en el periodo 2011-2019 ascendió a 929 toneladas sin presentar una tendencia marcada, con un crecimiento acumulado de 5%. En cuanto al año 2020, el tráfico de carga registró una caída de 52,2% con relación al año 2019; mientras que, en el año 2021 se registró una recuperación del 66% del tráfico de carga registrado en el año 2019 en ese terminal aéreo.
206. De otro lado, en los aeropuertos de Juliaca y Puerto Maldonado el tráfico de carga ha mostrado una tendencia decreciente en el periodo 2011-2019, agudizándose en el año 2020 por la coyuntura del COVID-19. En particular, el tráfico de carga en el aeropuerto de Juliaca ha mostrado una caída acumulada de 16,7% del 2011 al 2019, y de 64,6% en el año 2020 con relación al año previo. Mientras que, en el aeropuerto de Puerto Maldonado la carga registró una caída acumulada de 35,4% en el periodo 2011-2019; y en el 2020 la caída fue de 63,0% con relación al año 2019. Para el año 2021, se observa una recuperación del tráfico de carga con relación a lo registrado en el año 2019, de 62% en el aeropuerto de Juliaca y de 79% en el aeropuerto de Puerto Maldonado.
207. En cuanto al aeropuerto de Ayacucho, el tráfico de carga mostró una caída desde el inicio de la concesión hasta el año 2016, en acumulado esta caída fue de 93,2%; luego, se registró una tendencia creciente hasta el año 2019, en el que alcanzó las 187 toneladas, que fue menor al tráfico de carga registrado al inicio de la concesión (269 toneladas). Sin embargo, como consecuencia de la pandemia del COVID-19, en el año 2020 el tráfico de carga se redujo en 61,7% con relación al año previo alcanzando las 71 toneladas. Durante el año 2021 no hubo grandes cambios en cuanto a la carga transportada en este terminal aéreo (72 toneladas).
208. Durante el primer semestre del año 2022, el movimiento de carga en el aeropuerto de Ayacucho es el que más creció (105,1%) con relación a lo registrado en el año previo. En segundo lugar se encontró el movimiento de carga en el aeropuerto de Arequipa (44,5%), seguido de los aeropuertos de Tacna (34,6%) y Puerto Maldonado (30,0%). Finalmente, el movimiento de carga en el aeropuerto de Juliaca mostró una caída de 3,4% con relación a lo registrado en el mismo periodo del año 2021, al pasar de 243 340 a 234 952 toneladas.

III.2.3. Operaciones en el Segundo Grupo

209. Las operaciones aeroportuarias registradas en el Segundo Grupo han mostrado un crecimiento acumulado de 14,5% en el periodo 2011-2019, al pasar de 26 605 en el año 2011 a 30 455 en el año 2019. Como ya se explicó, el año 2020 presentó un comportamiento atípico como consecuencia del COVID-19, donde las operaciones mostraron una caída de 57,9% con relación al año previo, al registrar 12 813 operaciones (ver Gráfico 34). Durante el año 2021, se registró una recuperación del número de operaciones del 61,2% con relación a lo registrado en el año 2019.

**Gráfico 34: AAP–Evolución de las operaciones, 2011-2022*
(en miles de operaciones)**



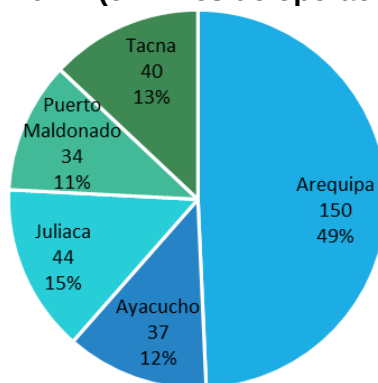
*Información a junio de 2022

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

210. Cabe mencionar que, durante el primer semestre del año 2022, el número de operaciones registrado en el Segundo Grupo mostró un crecimiento de 40,7% con relación al mismo periodo del año anterior, al pasar de 7 801 a 10 973 operaciones.
211. En cuanto a la participación de los aeropuertos en el número de operaciones, en el Gráfico 35 se observa que, durante el periodo enero 2011-junio 2022, las operaciones en el aeropuerto de Arequipa alcanzaron las 150 081, con una participación del 49,3% del total de operaciones del Segundo Grupo. En segundo lugar, se encontró el aeropuerto de Juliaca con 43 639 operaciones que representaron el 14,3%; seguido de los aeropuertos de Tacna (13,0%), Ayacucho (12,2%) y Puerto Maldonado (11,2%).

Gráfico 35: AAP–Participación de las operaciones, por aeropuerto, 2011-2022* (en miles de operaciones)



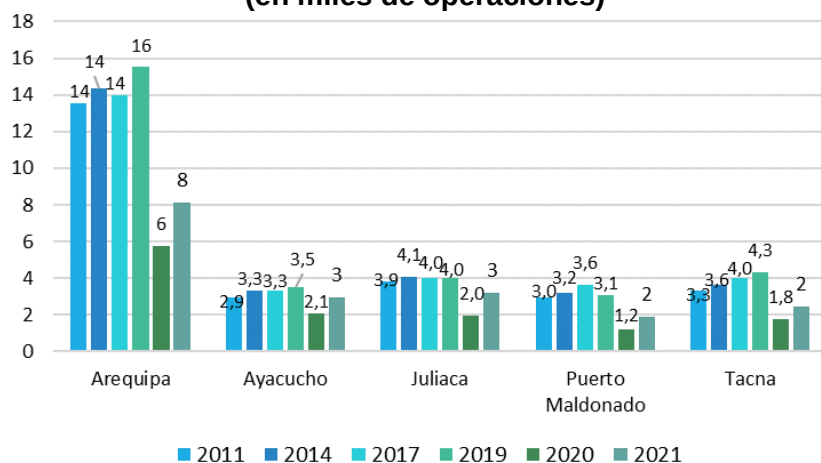
*Información a junio de 2022

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

212. Al analizar la evolución de las operaciones por aeropuerto, se observa que, en el aeropuerto de Arequipa las operaciones pasaron de 13 520 en el año 2011 a 15 516 en el año 2019, mostrando un crecimiento acumulado de 14,8%. Sin embargo, en el año 2020 como consecuencia del COVID-19 las operaciones cayeron en 62,7% con relación al año previo, registrando 5 780 operaciones. Sin embargo, en el año 2021 se ha observado una recuperación del 52,4% de las operaciones con relación a lo registrado en el año 2019.

**Gráfico 36: AAP–Evolución de las operaciones, por aeropuerto
(en miles de operaciones)**



Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

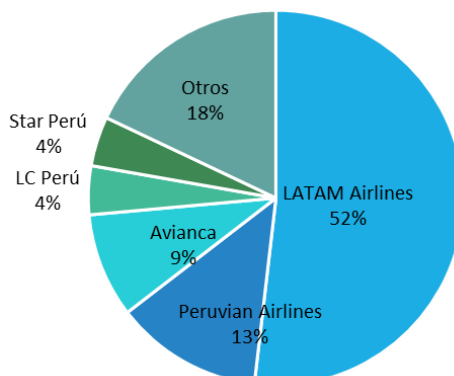
213. De otro lado, las operaciones en el aeropuerto de Ayacucho mostraron una tendencia creciente, con un crecimiento acumulado de 19,4% en el periodo 2011-2019, al pasar de 2 935 a 3 504 operaciones; sin embargo, en el año 2020 las operaciones mostraron una caída de 40,9% con relación al año previo, como consecuencia del COVID-19, registrando 2 071 operaciones, valor menor al registrado al inicio de la concesión en el año 2011. En el caso del aeropuerto de Juliaca, el número de operaciones tuvo un comportamiento estable, con un crecimiento acumulado de 4,4% durante el 2011-2019. Sin embargo, en el año 2020, las operaciones registraron una caída de 50,8% con relación al año 2019; ello, como consecuencia de la pandemia del COVID-19. Cabe mencionar que, durante el año 2021, los aeropuertos de Ayacucho y Juliaca han mostrado las mayores tasas de recuperación, con relación al año 2019, de 83,5% y 79,8%, respectivamente.
214. Por otro lado, las operaciones en el aeropuerto de Puerto Maldonado pasaron de 2 971 en el año 2011 a 3 066 en el año 2019, mostrando un crecimiento acumulado de 3,2%. Dada la coyuntura, en el año 2020 las operaciones en este aeropuerto cayeron en 61,0%; mientras que, en el año 2021 se observa una recuperación del 62,4% con relación a las operaciones registradas en el año 2019.
215. Finalmente, las operaciones en el aeropuerto de Tacna fueron las que más crecieron durante el periodo 2011-2019, mostrando una tasa de crecimiento acumulada de 30,7%, al pasar de 3 323 a 4 343. En el año 2020 las operaciones en este terminal cayeron en 58,8%; sin embargo, al cierre del año 2021, el número de operaciones en este aeropuerto mostró una recuperación del 56,3% con relación a lo registrado en el año 2019.

216. Adicionalmente, debe indicarse que, durante el primer semestre del año 2022, las operaciones del aeropuerto de Arequipa fueron las que más crecieron (60,6%) con relación al mismo periodo del año 2021, al pasar de 3 399 a 5 458. En segundo y tercer lugar se encontraron los aeropuertos de Ayacucho y Puerto Maldonado, con tasas de crecimiento de 29,8% y 29,3%, respectivamente. Finalmente, las operaciones del aeropuerto de Juliaca registraron la menor tasa de crecimiento con un 19,4%.

III.2.4. Principales operadores aéreos en el Segundo Grupo

217. Desde el inicio de la concesión de AAP hasta junio del 2022, Latam Airlines ha sido el operador aéreo con mayor participación en el Segundo Grupo, con una participación del 51,8% de las operaciones totales, seguido de Peruvian Airlines (12,7%), Avianca (9,0%)⁶⁵, Star Perú (4,3%) y LC Perú (4,2%).
218. Asimismo, se observa que la categoría “Otros” tiene una participación del 18,0% de las operaciones, en esta categoría se encuentran las operaciones de la Fuerza Aérea del Perú y del Ejército del Perú (con una participación conjunta del 5,4%); así como, las operaciones de Sky Airlines, Viva Air y ATSA (con una participación conjunta de 6,4%), entre otros.

Gráfico 37: AAP–Participación de los principales operadores aéreos en las operaciones totales del Segundo Grupo, 2011-2022*



*La información es a junio de 2022

**Las operaciones de Avianca incluyen las operaciones de TACA de los años 2011-2013 antes de la fusión.

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

219. Al desagregar la participación de los principales operadores aéreos de manera anual, se observa que la participación de Latam Airlines en el Segundo Grupo ha pasado de 46,5% en el año 2011 a 63,6% en el año 2021; es decir, la participación se incrementó en 17 puntos porcentuales. Cabe mencionar que, da las restricciones impuestas por el gobierno peruano para frenar la propagación del COVID-19, la participación de Latam Airlines cayó en 10 puntos porcentuales en el año 2020. Asimismo, se aprecia que, en los primeros seis meses del año 2022 la participación de Latam Airlines alcanzó el 67,8% (ver Tabla 19).

⁶⁵ Dentro de las operaciones de Avianca se contabilizan las operaciones de TACA, aerolínea que se fusionó con Avianca en octubre del año 2009 y cuyo nombre comercial pasó a ser Avianca en mayo del año 2013.

Tabla 19: AAP–Evolución de las operaciones totales por operadores aéreos, 2011-2022*

Operador	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	Total
LATAM Airlines	46,5%	46,9%	49,0%	49,2%	48,5%	51,3%	48,9%	48,0%	63,2%	53,2%	63,6%	67,8%	51,8%
Peruvian Airlines	13,3%	13,1%	15,3%	16,6%	15,8%	15,2%	16,5%	15,4%	11,7%				12,7%
Avianca	3,9%	12,0%	13,6%	11,8%	13,7%	12,4%	12,5%	12,4%	1,8%				9,0%
LC Perú	3,3%	4,6%	4,8%	4,9%	7,1%	7,7%	5,3%	6,2%					4,2%
Star Perú	14,8%	8,4%	5,0%	5,3%	3,5%	2,7%	4,0%	2,1%		0,2%	0,3%	0,5%	4,3%
Otros	18,3%	14,9%	12,4%	12,3%	11,4%	10,8%	12,8%	15,9%	23,3%	46,6%	36,1%	31,7%	18,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

*La información es a junio de 2022

**Las operaciones de Avianca incluyen las operaciones de TACA de los años 2011-2013 antes de la fusión.

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

220. Asimismo, se observa que, Peruvian Airlines ocupó el segundo lugar en las operaciones realizadas en el Segundo Grupo hasta el año 2019, año en el dejó de operar⁶⁶ (con excepción del año 2011 en el que el segundo lugar lo ocupó Star Perú). El tercer lugar fue ocupado por Avianca, que pasó de tener una participación de 3,9% en el año 2011 a 12,4% en el año 2018, es decir un incremento de 8,5 puntos porcentuales; sin embargo, en el año 2019 su participación solamente alcanzó el 1,9% de las operaciones debido a que dejó de operar en el Segundo Grupo. Es importante precisar que Avianca operó en los aeropuertos de Arequipa (de marzo de 2014 a noviembre de 2018⁶⁷), Juliaca (de julio 2013 a marzo de 2019) y Puerto Maldonado (de agosto de 2014 a marzo de 2019)⁶⁸.
221. De otro lado, LC Perú tuvo una participación promedio anual de 5,5%, pasando de 3,3% en el año 2011 a 6,2% en el año 2018, año en que dejó de operar⁶⁹. En cuanto a Star Perú, se observa que su participación en las operaciones del Segundo Grupo ha mostrado una tendencia a la baja al pasar de 14,8% en el año 2011 a 2,1% en el año 2018, sin registrar operaciones en el año 2019 y con participaciones mínimas en los años 2020 y 2021.
222. En cuanto a la participación de las operaciones en la categoría “Otros”, se observa que en los años 2020 y 2021 estas se incrementaron en 23 y 13 puntos porcentuales respectivamente, con relación al año 2019. En parte, esta situación puede explicarse porque parte de las operaciones de Peruvian Airlines y Avianca (luego de sus respectivas salidas del mercado) fueron absorbidas por ATSA y Sky Airline (cuyas participaciones forman parte de la categoría “Otros”). Es importante precisar que las participaciones conjuntas de estas dos aerolíneas pasaron de 6,2% en el año 2019 a 15,0% en el 2020 y 14,9% en el año 2021.
223. En la Tabla 20 se presentan las participaciones de los principales operadores aéreos en las operaciones de cada uno de los aeropuertos del Segundo Grupo. En particular, se observa que durante el periodo enero 2011- junio 2022, Latam Airlines operó en los cinco aeropuertos concesionados a AAP, con participaciones mayores al 50%, con excepción del Aeropuerto de Ayacucho (26,4%).

⁶⁶ Ver nota al pie 49.

⁶⁷ Ver: <https://tnews.com.pe/avianca-dejara-de-operar-en-diciembre-vuelos-lima-arequipa-y-cusco-arequipa/>. Última revisión el 8 de julio de 2022.

⁶⁸ Ver: <https://www.reportur.com/aerolineas/2019/02/21/avianca-holdings-anuncia-reduccion-servicios-avianca-peru/>. Última revisión el 8 de julio de 2022.

⁶⁹ Ver nota de pie 48.

224. En particular, se observa que en el aeropuerto de Arequipa el 81,2% de las operaciones en el periodo enero 2011-junio 2022 estuvo concentrado en 3 aerolíneas: Latam Airlines (52,4%), Peruvian Airlines (19,9%) y Avianca (8,9%).
225. Asimismo, en el aeropuerto de Ayacucho el 59,7% de las operaciones estuvieron concentradas en tres aerolíneas: Latam Airlines (26,4%), LC Perú (24,4%) y Star Perú (8,9%). En este aeropuerto la categoría “Otros” agrupó el 22,2% de las operaciones en ese periodo, donde el operador más representativo fue Servicios Aéreos de los Andes S.A.C. con una participación en las operaciones de 10,8%.
226. En cuanto al aeropuerto de Juliaca, Latam Airlines ha sido el operador aéreo con mayor participación en el periodo enero 2011-junio 2022, 66,0% del total de operaciones, seguido de Avianca con una participación del 20,3%. De otro lado, el 86,8% de las operaciones en el aeropuerto de Puerto Maldonado estuvieron concentradas en tres aerolíneas: Latam Airlines (53,4%), Star Perú (18,1%) y Avianca (15,3%). Finalmente, en el aeropuerto de Tacna el 79,0% de las operaciones estuvo concentrado en dos aerolíneas: Latam Airlines (56,7%) y Peruvian Airlines (22,3%). Ver Tabla 20.

Tabla 20: AAP–Evolución de las participaciones de los operadores aéreos en las operaciones totales, por aeropuerto 2011-2022*

Aeropuertos	ATSA Airlines	Avianca	Ejército del Perú	Fuerza aérea del Perú	LATAM Airlines	LC Perú	Peruvian Airlines	Star Perú	Otros	Total General
Arequipa	2,0%	8,9%	1,3%	0,9%	52,4%	2,5%	19,9%	1,6%	10,7%	100,0%
Ayacucho	2,2%		8,1%	7,7%	26,4%	24,4%		8,9%	22,2%	100,0%
Juliaca	1,1%	20,3%	1,8%	1,6%	66,0%			2,6%	6,6%	100,0%
Pto.	0,5%	15,3%	1,3%	4,1%	53,4%		0,2%	18,1%	7,0%	100,0%
Tacna	0,9%		8,3%	1,6%	56,7%		22,3%		10,2%	100,0%

*La información es a junio de 2022

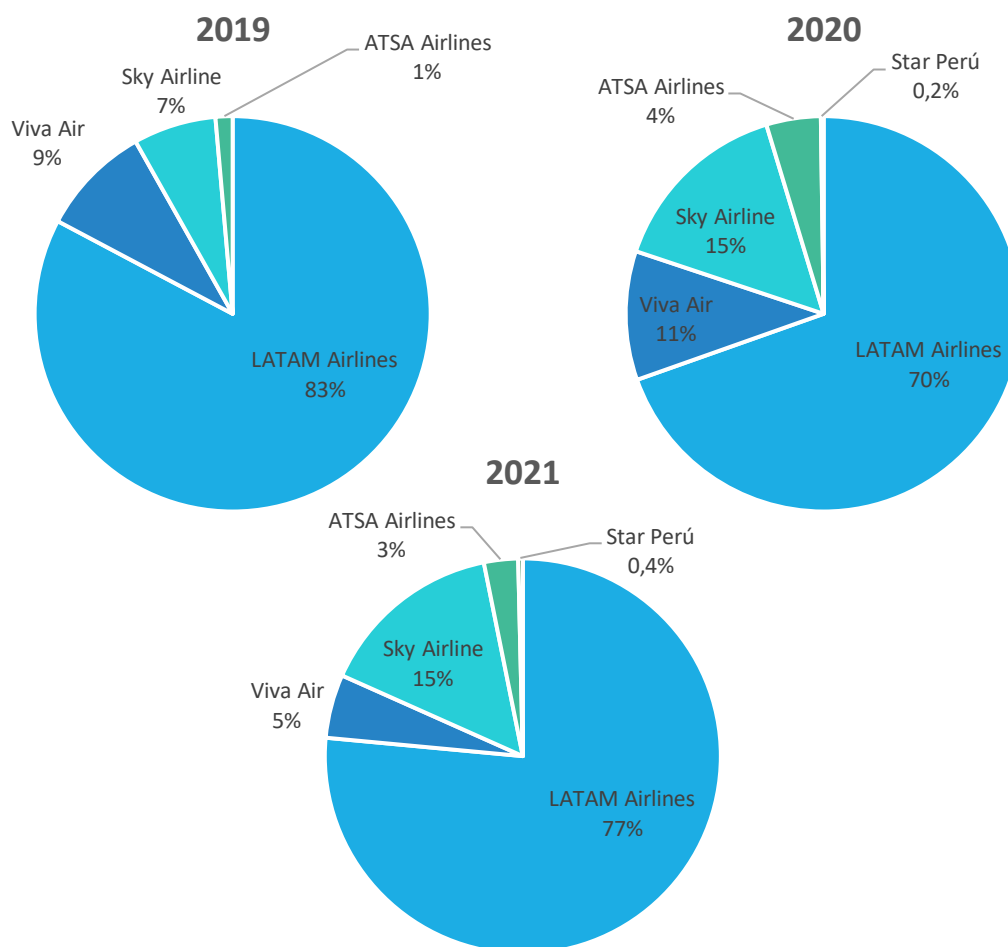
**Las operaciones de Avianca incluyen las operaciones de TACA de los años 2011-2013 antes de la fusión.

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

227. Luego de la salida de LC Perú y Peruvian Airlines del mercado aéreo peruano, hubo una reconfiguración de las participaciones de mercado de las aerolíneas comerciales. Así, en el Gráfico 38 se observan los cambios en las participaciones de mercado de las principales aerolíneas comerciales que operan vuelos nacionales: Latam Airlines, ATSA, Star Perú, Viva Air y Sky Airline.
228. En particular, Latam Airlines ha mantenido su participación mayoritaria de más del 70% en los vuelos comerciales, con una baja en el año 2020 (70%), la cual fue recuperada en el año 2021 (76%). En segundo lugar, se encuentra Sky Airline, que pasó de un 7% en el año 2019 a un 15% en los años 2020 y 2021. Mientras que, Viva Airlines se encuentra en tercer lugar, donde su participación pasó de 9% en el 2019 a 11% en el 2020; mostrando una caída en el 2021, al registrar una participación del 5%. De otro lado, ATSA pasó de tener una participación de 1% en el año 2019 a un 3% en el año 2021.
229. Finalmente, la participación de Star Perú es la que más se redujo, ya que al inicio de la concesión sus operaciones superaban las mil al año; mientras que, al cierre del año 2018 sus operaciones cayeron a 326, no registrando operaciones en los aeropuertos del Segundo Grupo en el año 2019. Para los años 2020 y 2021 sus participaciones no superaron el 0.5%.

Gráfico 38: AAP–Participación de las principales aerolíneas en las operaciones comerciales del Segundo Grupo, 2019-2021



Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

230. Al primer semestre del año 2022, el 86,6% de las operaciones de los aeropuertos del Segundo Grupo se concentró en dos aerolíneas, Latam Airlines y Sky Airline, con participaciones de 67,8% y 18,8%, respectivamente. En particular, la participación de Latam aumentó 12 puntos porcentuales con relación al mismo periodo del año y previo, y la de Sky Airline en casi 6 puntos porcentuales.

III.2.5. Principales rutas aéreas en el Segundo Grupo

231. Como se indicó en la sección III.1.5, las inversiones realizadas en la infraestructura aeroportuaria son uno de los factores que han contribuido en el desarrollo de las rutas aéreas. Por lo que, las inversiones realizadas por AAP en los aeropuertos del Segundo Grupo pueden explicar en parte el desarrollo de las rutas aéreas.
232. En particular, al analizar las principales rutas aéreas del Segundo Grupo de aeropuertos se observa que, desde el inicio de la concesión en el año 2011 hasta junio de 2022, Lima ha sido la principal ruta de conexión con una participación promedio anual de 72,5%, alcanzando su máximo de 84,8% en el año 2021 (ver Tabla 21).

233. En segundo lugar, se encuentra la conexión con Cusco, la cual ha tenido una participación promedio de 11,9% durante el periodo enero 2011-junio 2022, con una participación mínima 11,7% en el año 2019 antes de la pandemia; y, un mínimo de 3,6% en el año 2021. La caída en la participación de la conexión Cusco en el Segundo Grupo puede atribuirse a la coyuntura del COVID-19; por ejemplo, en el año 2020 las operaciones de LATAM Airlines que consideraban la ruta Cusco-Juliaca cayeron en 77,9%% con relación al 2019, debido a que solamente operaron el primer trimestre de ese año; mientras que, en el 2021 no se registraron operaciones de dicha aerolínea en esa ruta.

Tabla 21: AAP–Evolución de las participaciones de las principales conexiones en los aeropuertos del Segundo Grupo, 2011-2022*

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
Lima	58,7%	60,6%	65,1%	63,7%	70,0%	74,4%	74,6%	74,0%	79,7%	77,3%	84,8%	87,1%
Cusco	12,4%	16,0%	14,0%	14,0%	15,7%	14,1%	14,0%	15,7%	11,7%	8,5%	3,6%	3,6%
Otros	28,9%	23,5%	21,0%	22,4%	14,3%	11,5%	11,5%	10,3%	8,6%	14,2%	11,6%	9,2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

*Información a junio de 2022

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

234. En cuanto a las principales rutas por aeropuerto, en la Tabla 22 se observa que durante el periodo enero 2011-junio 2022, en cuatro aeropuertos más del 68% de las operaciones tenían como conexión al aeropuerto de Lima, este es el caso de los aeropuertos de: Arequipa, Ayacucho, Juliaca y Tacna.
235. En el otro extremo se encuentra el aeropuerto de Puerto Maldonado, donde solamente el 33,3% de las operaciones tenían conexión con el aeropuerto de Lima; mientras que, el 59,4% de las operaciones tenían al Aeropuerto de Cusco como conexión.

Tabla 22: AAP–Principales conexiones en los aeropuertos del Segundo Grupo, por aeropuerto 2011-2022*

Aeropuertos	Principales conexiones		
Arequipa	Lima	Cusco	Otros
	81,0%	7,1%	11,9%
Ayacucho	Lima	Ayacucho**	Otros
	68,7%	6,4%	24,9%
Juliaca	Lima	Cusco	Otros
	69,1%	16,8%	14,1%
Puerto Maldonado	Cusco**	Lima	Otros
	59,4%	33,3%	7,3%
Tacna	Lima	Arequipa	Otros
	71,00%	12,60%	16,4%

*Información a junio de 2022

**Incluye a los vuelos de otros aeropuertos y/o aeródromos de la región a la cual pertenece el aeropuerto.

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

236. En el caso del aeropuerto de Arequipa, el 81,0% de las operaciones tienen conexión con el aeropuerto de Lima; siendo este el aeropuerto del Segundo Grupo que más conexiones con Lima tiene. Asimismo, se observa que, un 11,9% de las operaciones se han clasificado como “Otros”; donde destacan las conexiones con los aeropuertos de Tacna y Juliaca con participaciones del 3,6% y 3,1% respectivamente.
237. Cabe precisar que el aeropuerto de Arequipa es el único aeropuerto del Segundo Grupo que tiene una ruta internacional de manera regular a Santiago de Chile, la cual es operada por JetSMART desde abril del año 2019⁷⁰. A setiembre del año 2022, esta ruta opera todos los días⁷¹.
238. De otro lado, el 68,7% de las operaciones en el aeropuerto de Ayacucho tuvo como conexión al aeropuerto de Lima; mientras que, el 6,4% de las operaciones tuvo como conexión a otros aeródromos de la región Ayacucho. Asimismo, se observa que la categoría “Otros” tuvo una participación del 24,9%, la cual incluye conexiones militares (8%), conexiones con el aeropuerto de Cusco (2,9%), entre otras.
239. En cuanto al aeropuerto de Juliaca, el 69,1% de las operaciones tuvo conexión con el aeropuerto de Lima y el 16,8% con el aeropuerto de Cusco. En cuanto a las conexiones clasificadas como “Otros”, destaca la conexión de Arequipa con una participación en las operaciones del 10,4%.
240. Al mismo tiempo, en el aeropuerto de Tacna, la ruta con a Lima tuvo una participación del 71,0% en el total de operaciones; mientras que, las conexiones a Arequipa tuvieron una participación de 12,6%. En cuanto a las conexiones clasificadas como “Otros”, destacan las conexiones con Tacna⁷² e Ilo, con participaciones del 5,2% y 2,2%, respectivamente, sobre el total de operaciones.

IV. EVOLUCIÓN DE LOS INGRESOS EN LOS AEROPUERTOS DE PROVINCIA CONCESIONADOS

241. De acuerdo con los Contratos de Concesión del Primer y del Segundo Grupo, AdP y AAP, respectivamente, reciben ingresos por la prestación de servicios regulados (tanto por regulación tarifaria como de acceso), la prestación de servicios no regulados y otros ingresos, tal como se detalla en el siguiente cuadro.

⁷⁰ Ver <https://gestion.pe/economia/empresas/jetsmart-inaugura-vuelos-directos-arequipa-santiago-264820-noticia/>. Última revisión el 8 de julio de 2022.

⁷¹ Ver: <https://jetsmart.com.pe/es/> (última revisión el 27 de setiembre de 2022).

⁷² Incluye a los vuelos de otros aeropuertos y/o aeródromos de la región Tacna.

Cuadro 8: Clasificación de los servicios brindados por AdP y AAP

Servicios regulados	Servicios no regulados	Otros
• Aterrizaje y despegue • Estacionamiento de aeronaves • TUUA • Carga • Asistencia en tierra • Alquiler de <i>counters</i> • Alquiler de oficinas operativas • Despacho de combustible • Servicio de embarque y desembarque a través de mangas. • Entre otros.	• Playa de estacionamiento vehicular. • Alquiler de locales comerciales. • Alquiler de almacenes de carga. • Alquiler de espacios publicitarios. • Salas VIP. • Entre otros.	• Ingresos Financieros. • Reembolsos. • Entre otros.

Fuente: Contratos de Concesión de AdP y AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

242. Adicionalmente, dada la naturaleza de las concesiones, estas empresas pueden recibir un cofinanciamiento por parte del Estado, tal como se detalló en las secciones I.1.5 y I.2.5.
243. En esta sección del documento se presentará el detalle de los ingresos que han recibido tanto AdP como AAP en la operación de los aeropuertos del Primer y Segundo Grupo, respectivamente. En el caso de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, la fuente de información de los ingresos es la Contabilidad Regulatoria de AdP, que se encuentra disponible desde el año 2009⁷³; mientras que, para el Segundo Grupo de Aeropuertos la información de ingresos ha sido tomada de sus estados financieros auditados⁷⁴. En cuanto a la información del cofinanciamiento, esta ha sido proporcionada por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización de Ositrán.

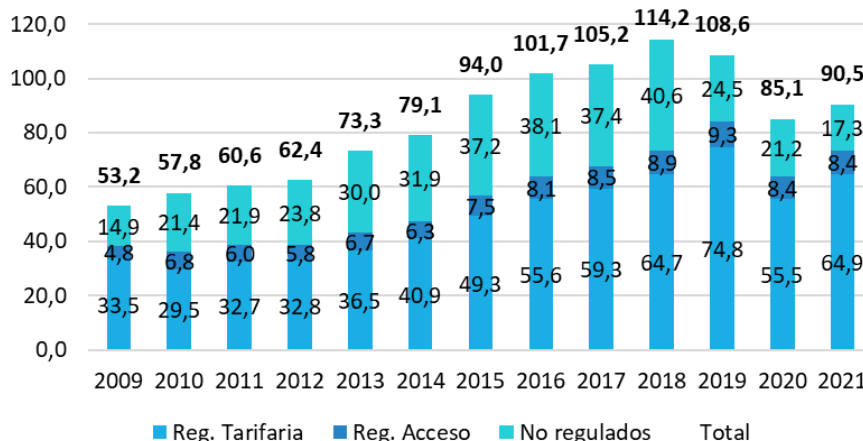
IV.1. Ingresos en la concesión del Primer Grupo

244. Los ingresos totales de AdP han mostrado una tendencia creciente durante los últimos años, con excepción del año 2020, que, como ya se indicó ha sido un año atípico por la coyuntura del COVID-19. El crecimiento anual promedio de los ingresos de AdP, durante el periodo 2009-2019, fue de 7,6%, pasando de S/ 53,2 millones en el año 2009 a S/ 108,6 millones en el año 2019. En el año 2020, los ingresos de AdP alcanzaron los S/85,1 millones, experimentando una reducción de 21,7% con respecto al año anterior (ver el Gráfico 39). A diciembre del año 2021, los ingresos mostraron una recuperación del 83% con relación a lo registrado durante el año 2019, alcanzando los S/ 90,5 millones.

⁷³ El Manual de Contabilidad Regulatoria de AdP se aprobó mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 060-2007-CD-OSITRAN, de fecha 18 de diciembre de 2007. La mencionada resolución también estableció que el año 2008 sería un periodo transitorio o prueba de la contabilidad regulatoria.

⁷⁴ La Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos no cuenta con Contabilidad Regulatoria, por lo que la información no está disponible por aeropuerto.

Gráfico 39: AdP–Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2009-2021 (en millones de soles)



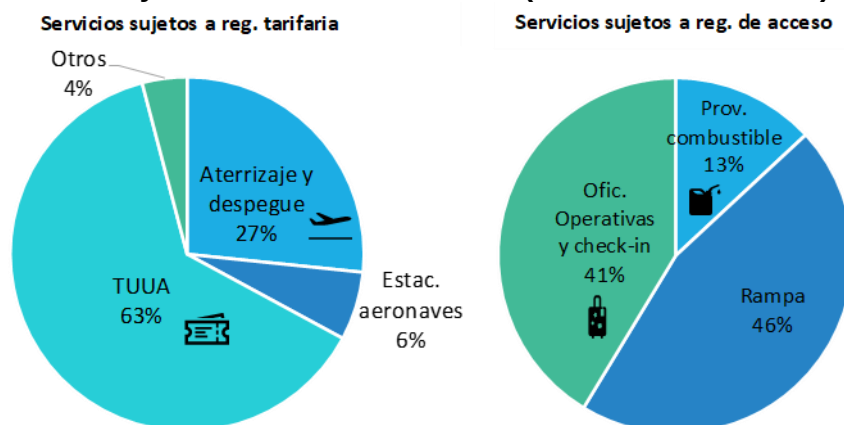
Fuente: Contabilidad Regulatoria de AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

245. Los ingresos más representativos de AdP han sido los generados por la prestación de los servicios sujetos a regulación tarifaria, como son: la Tasa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), el aterrizaje y despegue, el estacionamiento de aeronaves y el uso de instalaciones de carga aérea, con una participación promedio anual del 57,5% en el periodo 2009-2021. En el Gráfico 39 se observa que los ingresos sujetos a regulación tarifaria pasaron de S/ 33,5 millones en el año 2009 a S/ 74,8 millones en el año 2019; mientras que, en el año 2020 estos ingresos alcanzaron los S/ 55,5 millones, es decir que fueron 25,8% menores a los registrados en el año 2019. Sin embargo, en el año 2021 se observa una recuperación del 86,7% de estos ingresos, con relación a lo registrado en el año 2019.
246. De otro lado, durante el periodo 2009-2021, los ingresos generados por la prestación de servicios sujetos a regulación de acceso (como el alquiler de *counters*, oficinas operativas y áreas grises, la infraestructura y servicios de asistencia en rampa, la infraestructura y servicios de almacenamiento y provisión de combustibles, entre otros) han tenido una participación promedio anual de 9,0% con relación a los ingresos totales. El crecimiento anual promedio de este tipo de ingresos fue de 7,9%, durante el periodo 2009-2019, pasando de los S/ 4,8 millones en el año 2009 a los S/ 9,3 millones en el 2019. Durante el año 2020 estos ingresos alcanzaron los S/ 8,4 millones, un 9,6% menos a lo registrado en el año 2019. A diferencia de los ingresos sujetos a regulación tarifaria, estos ingresos no han mostrado una recuperación durante el año 2021; todo lo contrario, han mostrado una pequeña caída de 1% con relación al año 2020 (ver el Gráfico 39).

247. En cuanto al detalle de los servicios sujetos a regulación tarifaria, en el Gráfico 40 se observa que en el año 2021 la TUUA tuvo la mayor participación; alcanzando los S/ 41,8 millones, que representaron el 63,0% de los ingresos de servicios con regulación tarifaria. En segundo lugar, se encontraron los ingresos por aterrizaje y despegue, que ascendieron a S/ 17,7 millones, con una participación del 26,6%. El ingreso por estacionamiento de aeronaves alcanzó los S/ 4,1 millones, con una participación de 6,3%. Asimismo, la categoría Otros incorpora los ingresos por el uso de las instalaciones de carga y las horas extras⁷⁵, los cuales en conjunto alcanzaron los S/ 2,7 millones, representando el 4,1% de los ingresos.

Gráfico 40: AdP–Participación de los ingresos sujetos a regulación tarifaria y de acceso en el año 2021 (en millones de soles)



Fuente: Contabilidad Regulatoria de AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

248. De otro lado, en cuanto a los ingresos sujetos a regulación de acceso, se observa que en el año 2021 los ingresos por rampa alcanzaron los S/ 3,1 millones, representando un 45,6% de estos ingresos. En segundo lugar, se encuentran los ingresos por el alquiler de oficinas operativas y áreas de *check-in*, los cuales en conjunto alcanzaron los S/ 2,8 millones, equivalentes al 41,3% de los ingresos de los servicios sujetos a regulación de acceso (ver Gráfico 40).
249. En cuanto a la participación de los aeropuertos en los ingresos, se observa que, durante el periodo 2009-2021, el 78,7% de los ingresos totales de AdP se concentraron en 6 aeropuertos: Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo. En el otro extremo se encuentran los aeropuertos de Anta y Chachapoyas, que en conjunto sus ingresos han tenido una participación del 2,9%.

⁷⁵ Debe precisarse, que de acuerdo con el Contrato de Concesión de AdP se cobra una tarifa por horas extras, por lo que desde el año 2021 se ha realizado una corrección en la clasificación de este servicio en la Contabilidad Regulatoria de AdP.

Tabla 23: AdP–Ingresos totales, por aeropuerto, 2009-2021
(en millones de S/)

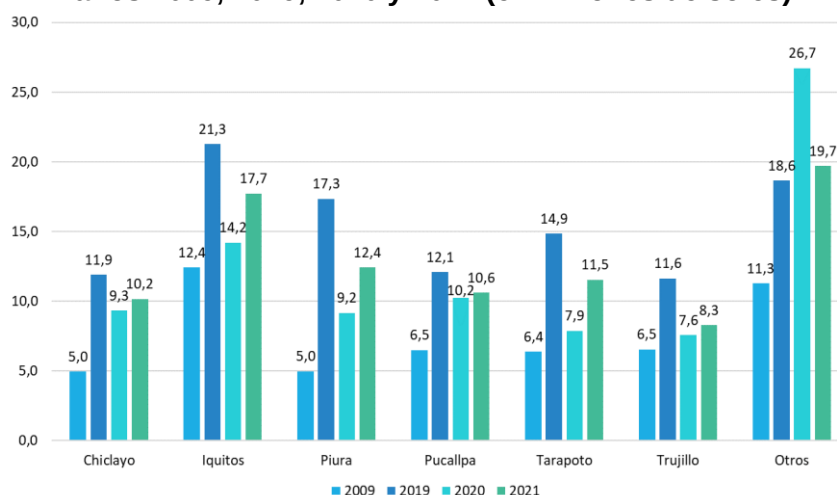
Aeropuertos	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total	% Partic.
Anta	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	16	2%
Cajamarca	4	4	3	3	3	3	4	5	5	5	6	6	7	57	6%
Chachapoyas	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	0	12	1%
Chiclayo	5	6	5	5	5	6	7	8	10	10	12	9	10	97	10%
Iquitos	12	15	11	11	14	17	20	19	18	20	21	14	18	212	21%
Pisco	2	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	7	2	42	4%
Piura	5	7	6	8	10	10	13	13	14	15	17	9	12	139	14%
Pucallpa	6	7	5	5	6	6	7	9	10	11	12	10	11	106	11%
Talara	1	2	2	2	1	1	2	3	3	3	4	5	5	34	3%
Tarapoto	6	7	5	5	7	9	10	11	12	13	15	8	12	120	12%
Trujillo	7	8	6	6	7	7	8	11	11	11	12	8	8	108	11%
Tumbes	3	5	4	3	3	3	3	3	3	3	4	5	5	47	5%
Total	53	69	51	52	61	66	79	86	90	98	108	85	90	989	100%

Fuente: Contabilidad Regulatoria de AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

250. En particular, al analizar el año 2009 se observa que, el aeropuerto de Iquitos tuvo una participación de 23% sobre los ingresos totales de AdP (S/ 12,4 millones), seguido de los aeropuertos de Trujillo (12%), Pucallpa (12%), Tarapoto (12%), Piura (9%) y Chiclayo (9%). Para el año 2019, si bien el aeropuerto de Iquitos continúa con la mayor participación en los ingresos de AdP (20%), se observa que las participaciones en los demás aeropuertos han cambiado, sobre todo en el aeropuerto de Piura donde la participación alcanzó el 16%, casi seis puntos porcentuales más en que en el 2009 (ver Gráfico 41).
251. Para el año 2020, dada la coyuntura que se experimentó, se observa una caída de los ingresos de los aeropuertos, en particular se observa que los ingresos del aeropuerto de Piura cayeron en 47,2% al pasar de S/ 17,3 millones a S/ 9,2 millones (ver Gráfico 41); sin embargo, en el año 2021 se observó una recuperación del 71,7% con relación al año 2019. Un escenario similar se presentó en el aeropuerto de Tarapoto, donde los ingresos mostraron una caída de 47,1% en el año 2020 con relación al año previo; y, una recuperación de 77,6% en el año 2021 con relación a lo registrado en el año 2019.
252. Adicionalmente, del Gráfico 41 se desprende que los ingresos del aeropuerto de Pucallpa son los que han mostrado mayor recuperación al 2021 con relación al año 2019 (87,8%), seguido de los aeropuertos de Chiclayo (85,5%) e Iquitos (83,3%).

Gráfico 41: AdP–Evolución de los ingresos totales, por aeropuerto, en los años 2009, 2019, 2020 y 2021 (en millones de soles)

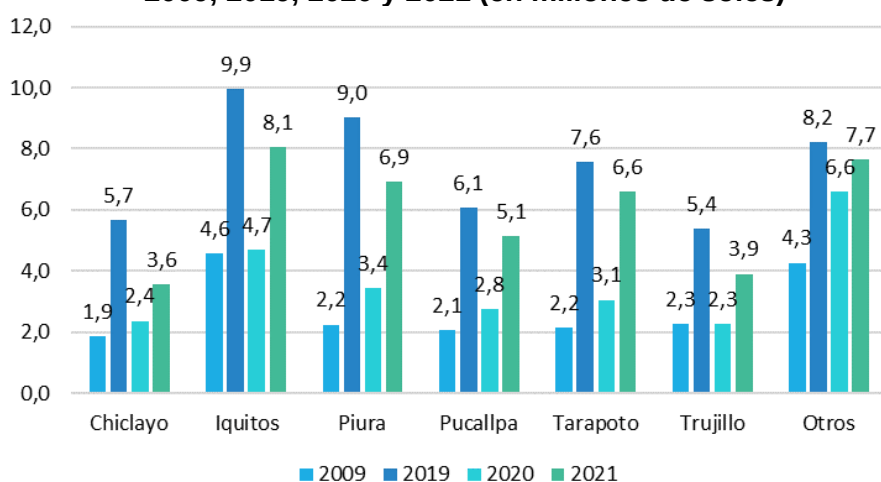


Fuente: Contabilidad Regulatoria de AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

253. Como se indicó en el párrafo 247, las principales fuentes de ingreso de AdP son la TUUA y el aterrizaje y despegue. En particular, al analizar la participación de los aeropuertos en los ingresos generados por la TUUA, se observa que el aeropuerto de Iquitos lidera la participación de los ingresos de este servicio, dicha participación ascendió a 19% en el año 2021, equivalente a S/ 8,1 millones. Asimismo, debe indicarse que los ingresos por TUUA registrado sen el año 2021 fueron 71,7% mayores a los registrados en el año 2020, mostrando una recuperación del 81,0% con relación a lo registrado en el año 2019.
254. En segundo lugar, se encuentra el aeropuerto de Piura, cuyos ingresos por TUUA alcanzaron los S/ 9,0 millones en el año 2019, lo que representó un incremento de 303,3% con relación al año 2009 (S/ 2,2 millones); sin embargo, en el año 2020 estos ingresos mostraron una caída de 61,9% alcanzando los S/ 3,4 millones. Al cierre del año 2021 estos ingresos mostraron una recuperación del 76,5% de los ingresos registrados en el año 2019. Ver el Gráfico 42.

Gráfico 42: AdP–Evolución de los ingresos por TUUA, por aeropuerto, 2009, 2019, 2020 y 2021 (en millones de soles)

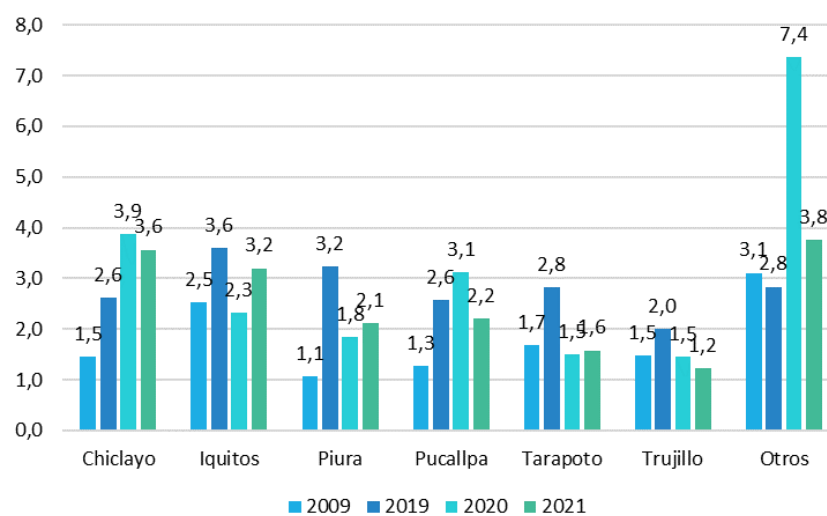


Fuente: Contabilidad Regulatoria de AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

255. En el caso de los ingresos por aterrizaje y despegue, en el aeropuerto de Iquitos se ha registrado un crecimiento acumulado de 43,0% en el periodo 2009-2019. Como consecuencia del COVID-19, en el año 2020 estos ingresos cayeron en 35,4% con relación al año previo; sin embargo, en el año 2021 se mostró una recuperación del 88,8% con relación a lo registrado en el año 2019.
256. En el caso del aeropuerto de Piura, los ingresos por aterrizaje y despegue han registrado un crecimiento acumulado de 204,7% al pasar de S/1,1 millones en el año 2009 a S/ 3,2 millones en el año 2019. En el año 2020 estos ingresos mostraron una caída de 43,3% con relación al año previo. Durante el año 2021 se ha registrado una recuperación del 65,6% de los ingresos registrados pre-pandemia (2019).

Gráfico 43: AdP– Evolución de los ingresos por aterrizaje y despegue, por aeropuerto, 2009, 2019, 2020 y 2021 (en millones de soles)



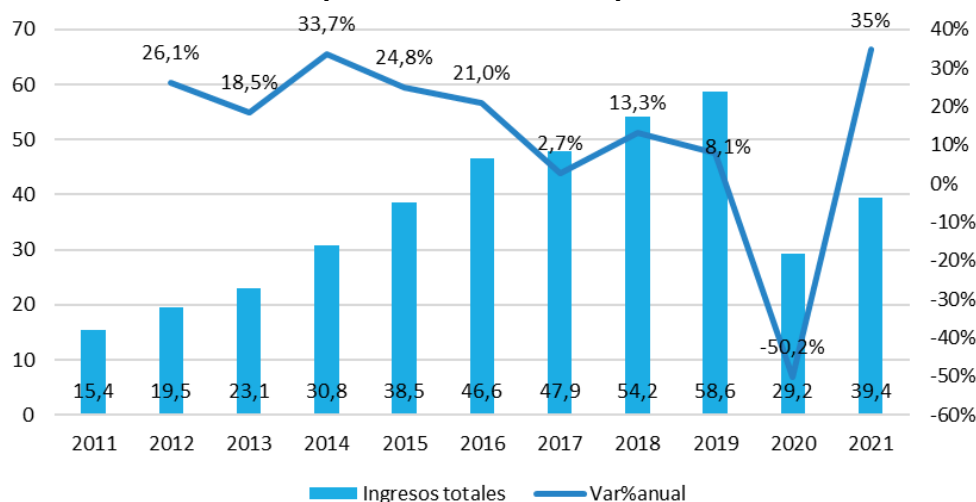
Fuente: Contabilidad Regulatoria de AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

IV.2. Ingresos en la concesión del Segundo Grupo

257. Los ingresos de AAP han mostrado una tendencia creciente desde el inicio de sus operaciones hasta el cierre del año 2019, periodo en el cual se observa un crecimiento acumulado de los ingresos totales de esta concesión de 279,6%, al pasar de S/ 15,4 millones a S/ 58,6 millones (ver Gráfico 44).
258. La tasa de crecimiento promedio anual de los ingresos de AAP ha sido de 18,5% en el periodo 2011-2019; mientras que, si se considera el desempeño de los años 2020 y 2021, esta tasa promedio anual cae a 13,3%, lo cual es reflejo de la coyuntura del COVID-19. En particular, durante el año 2020 los ingresos totales de AAP ascendieron a S/ 29,2 millones, un 50,2% menores a los registrados en el año 2019 (S/ 58,6 millones). Mientras que, en el año 2021 los ingresos ascendieron a S/ 39,4 millones, un 34,9% mayores a lo registrado en el año previo; asimismo, estos ingresos representaron el 67,2% de los ingresos registrados en el 2019.

**Gráfico 44: AAP–Evolución de los ingresos totales, 2011-2021
(en millones de soles)**

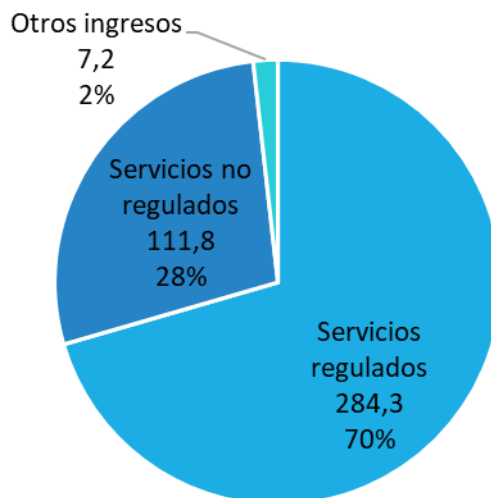


Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

259. En cuanto al tipo de ingresos, en el siguiente gráfico se observa que durante el periodo 2011-2021 el 70% de los ingresos corresponden a las contraprestaciones por los servicios regulados; mientras que, el 28% corresponde a los ingresos por servicios no regulados.

**Gráfico 45: AAP–Participación de los ingresos totales por tipo, 2011-2021
(en millones de soles)**



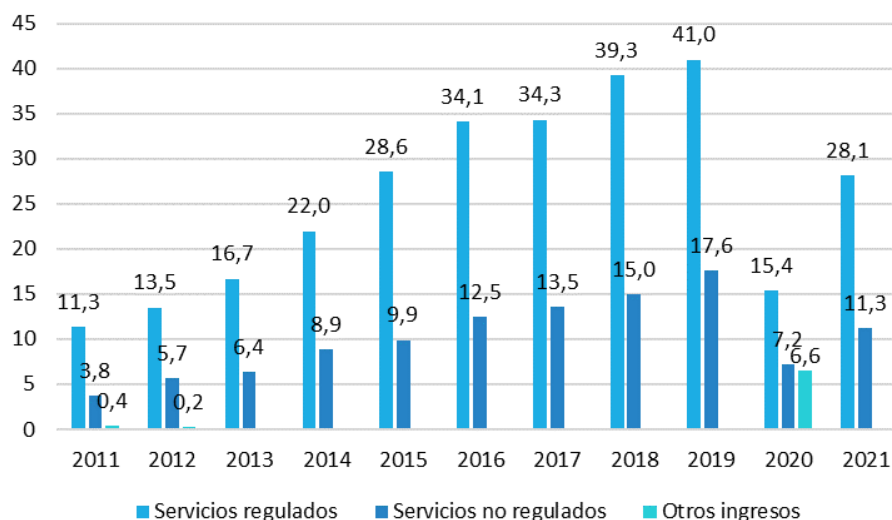
Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

260. Además, del Gráfico 46 se desprende que los ingresos por servicio regulados han tenido una tasa de crecimiento acumulada de 262,2% en el periodo 2011-2019; donde en los años 2014 y 2015 se presentaron las mayores tasas de crecimiento de 31,4% y 30,2% respectivamente. En el año 2020 estos ingresos mostraron una caída de 62,4% como consecuencia del COVID-19; y, en el año 2021 se registró una recuperación del 68,6% de dichos ingresos.

261. En cuanto a los ingresos por servicios no regulados, si bien su participación es mucho menor que la de los servicios regulados, han mostrado una tasa de crecimiento acumulada de 368,1% en el periodo 2011-2019, al pasar de S/3,8 millones a S/ 17,6 millones. En el año 2020 estos ingresos cayeron en 59,0% con relación al año previo (S/ 7,2 millones); mientras que, en el 2021 se observó una recuperación del 63,9% de estos ingresos con relación a lo registrado en el año 2019.

Gráfico 46: AAP-Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2011-2021 (en millones de soles)

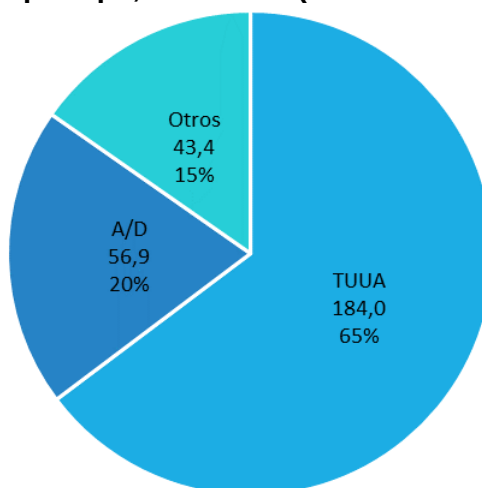


Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

262. Dentro de los ingresos por servicios regulados, se observa que, en el periodo 2011-2021, los ingresos por TUUA y aterrizaje y despegue tienen una participación conjunta de 84,7%. En particular, los ingresos por TUUA han tenido una participación promedio del 64,7% de los ingresos regulados en el periodo 2011-2021; y una participación promedio del 45,6% con relación a los ingresos totales de AdP.
263. La categoría “Otros” muestra una participación del 15,3% de los ingresos por servicios regulados durante el periodo 2011-2021. Cabe precisar que esta categoría se compone por los ingresos de los servicios de rampa, atención de horas extras, acceso al abastecimiento de combustible, estacionamiento de aeronaves, entre otros.

Gráfico 47: AAP– Participaciones de los ingresos por servicios regulados, por tipo, 2011-2021 (en millones de S/)



Fuente: AAP

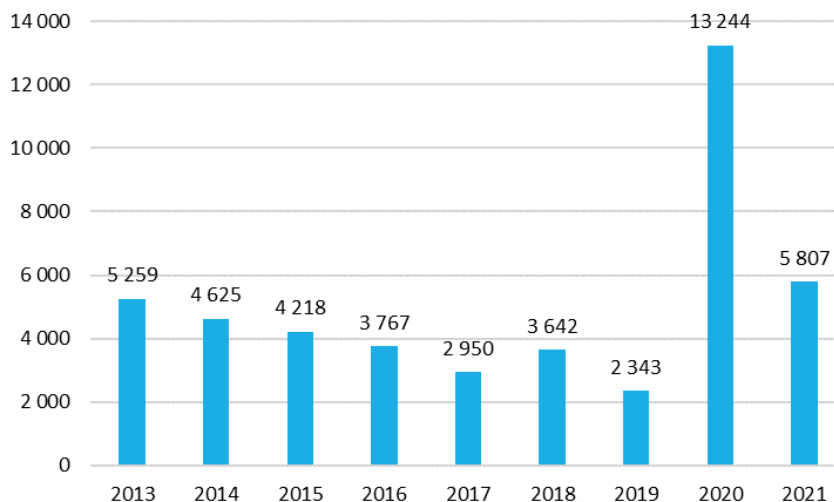
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

264. De otro lado, en cuanto a los ingresos por servicios no regulados, el 74,9% corresponde al alquiler de los locales comerciales, el estacionamiento de vehículos y el alquiler de almacenes, antenas y otros. Para mayor detalle de estos ingresos revisar la sección VI.2.

IV.3. Ingresos por cofinanciamiento del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos

265. Como se ha indicado en las secciones I.1.5 y I.2.5, el Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos son concesiones cofinanciadas; por lo que, sus respectivos contratos de concesión establecen mecanismos para calcular y pagar el cofinanciamiento, de ser el caso.
266. Con relación al cofinanciamiento que ha recibido el Primer Grupo, en el Gráfico 48 se observa que durante el periodo 2013-2021 AdP recibió USD 45,9 millones, por este concepto, de los cuales el 28,9% fue recibido en el año 2020 (USD 13,2 millones), lo cual es explicado por la fuerte caída de los ingresos regulados como consecuencia del COVID-19, como se explicó en las secciones previas.
267. Sin considerar el año 2020, se observa que el cofinanciamiento mostró una tendencia a la baja del 2013-2019 con un cofinanciamiento promedio anual de, USD 3,8 millones.
268. Con relación al año 2021, debe indicarse que si bien el cofinanciamiento sigue siendo mayor a lo registrado previo al inicio de la pandemia (147,8% mayor a lo registrado en el 2019), este ha sido 56,2% menor a lo registrado en el 2020, lo cual va en línea con la recuperación del sector.

**Gráfico 48: AdP–Cofinanciamiento recibido, en el periodo 2013-2021
(en miles de USD)**

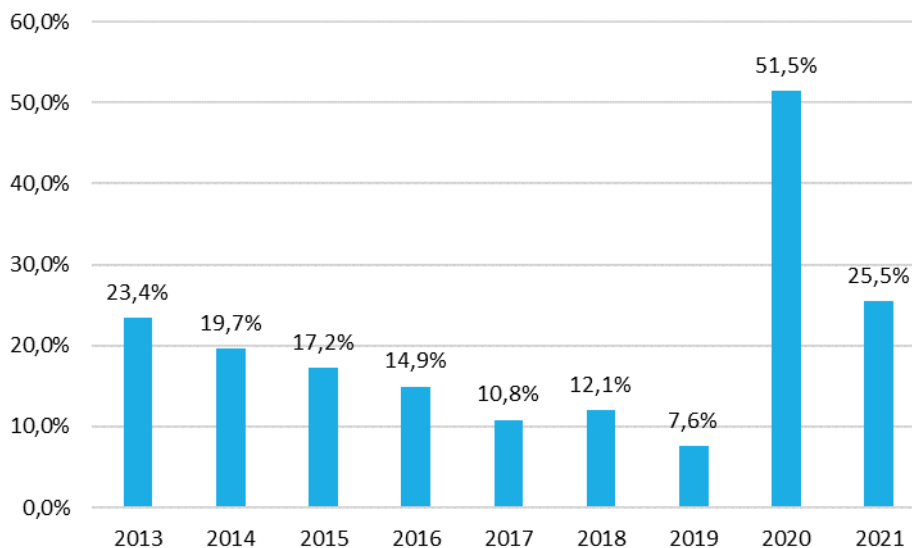


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

269. En el Gráfico 49 se observa la evolución de la participación del cofinanciamiento recibido por AdP sobre los ingresos totales. Al respecto, se aprecia que en el año 2019 el cofinanciamiento tuvo la menor participación de los ingresos (7,6%); sin embargo, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el COVID-19, en el año 2020 el cofinanciamiento representó más del 50% de los ingresos de AdP. Sin embargo, en el año 2021 el cofinanciamiento representó aproximadamente la cuarta parte de los ingresos de AdP.

**Gráfico 49: AdP–Participación del cofinanciamiento con relación a los ingresos totales, en el periodo 2013-2021
(en porcentaje)**

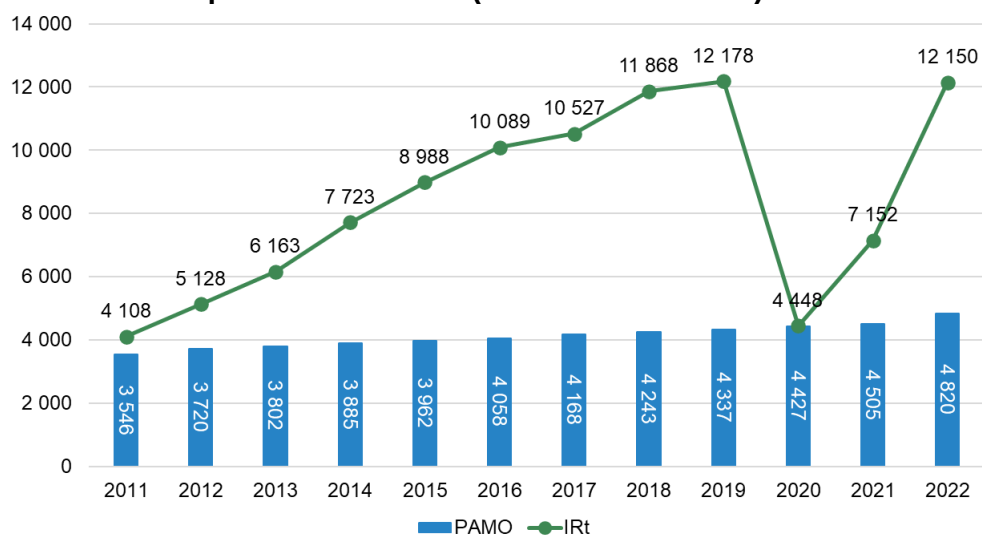


Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

270. De otro lado, la situación con el Segundo Grupo es particular; ya que es una concesión cofinanciada que casi no ha recibido cofinanciamiento. Esto debido a que sus ingresos regulados han sido mayores al PAMO; es decir, los ingresos regulados de AAP le han permitido cubrir la totalidad del PAMO trimestral; por lo que, conforme a su contrato de concesión han tenido que devolver al Estado el 50% de la diferencia entre sus ingresos regulados y el PAMO (para mayor detalle revisar la sección I.2.5).
271. Recién en el año 2020, como consecuencia del COVID-19, los ingresos regulados de AAP cayeron fuertemente en el segundo y tercer trimestre, activando el cofinanciamiento para AAP. El cofinanciamiento de estos dos trimestres en conjunto ascendió a USD 2,1 millones, lo cuales representaron el 32% de los ingresos totales de esta empresa en ese año.
272. Durante el año 2021 los ingresos regulados volvieron a ser mayores al PAMO, por lo que AAP no recibió cofinanciamiento. En el siguiente gráfico se presenta, en términos anuales la evolución de los ingresos regulados y el PAMO, donde se observa que en la mayor parte de la concesión los ingresos regulados estuvieron por encima del PAMO.

Gráfico 50: AAP–Evolución de los Ingresos regulados y el PAMO anual, en el periodo 2011-2021 (en miles de dólares)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

V. DESEMPEÑO OPERATIVO

273. En esta sección del documento se presenta el desempeño operativo de las concesiones del Primer y Segundo Grupo, con lo cual se busca analizar la satisfacción de los distintos usuarios de los aeropuertos concesionados de provincia, así como el estado de la infraestructura. Para este fin, se analizará el cumplimiento de los niveles de servicio, los resultados de las encuestas de satisfacción realizadas a los distintos usuarios; así como los reclamos presentados contra AdP y AAP, y las sanciones y penalidades que les han sido aplicados.

V.1. Desempeño operativo en el Primer Grupo

V.1.1. Niveles de servicio

274. De acuerdo con el Anexo 5 del Contrato de AdP, las operaciones que se desarrollan en el Primer Grupo deben ser llevadas a cabo manteniendo los Requisitos Técnicos Mínimos⁷⁶ (en adelante, RTM) establecidos en el Anexo 8 del mismo contrato.
275. Al respecto, el Anexo 8 del Contrato de AdP señala que los aeropuertos del Primer Grupo deben cumplir con los niveles de servicio C y D de la IATA dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores (ver detalle en la Tabla 24).

Tabla 24: AdP-Tráfico de pasajeros de los niveles de servicio C y D IATA

Nivel de servicio IATA	Condición
C	Aeropuertos con tráfico mayor o igual a los 350 000 pasajeros por año o que reciban uno o más vuelos comerciales internacionales al mes.
D	Aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 100 000 pasajeros por año, pero menor a los 350 000.

Fuente: Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

276. De acuerdo con el tráfico de pasajeros en los aeropuertos del Primer Grupo, no corresponde realizar la medición de los niveles de servicio en los aeropuertos de Anta, Chachapoyas y Pisco (tráfico menor a 100 000 pasajero⁷⁷). Así, a continuación, se analizará el cumplimiento de los niveles de servicio para el resto de los aeropuertos durante el periodo 2016-2021, para los siguientes indicadores:
- Área mínima por pasajero en el *check-in*.
 - Tiempo máximo de espera en el control TUUA.
 - Área mínima por pasajero en las salas de espera.
 - Área mínima por pasajero en el recojo de equipaje
 - Área mínima por pasajero en el área de seguridad.
277. Es importante indicar que, el porcentaje de cumplimiento de cada indicador, por cada aeropuerto, ha sido calculado como el número de años en el que un aeropuerto cumplió con el indicador entre el total de años en los que este indicador fue medido.

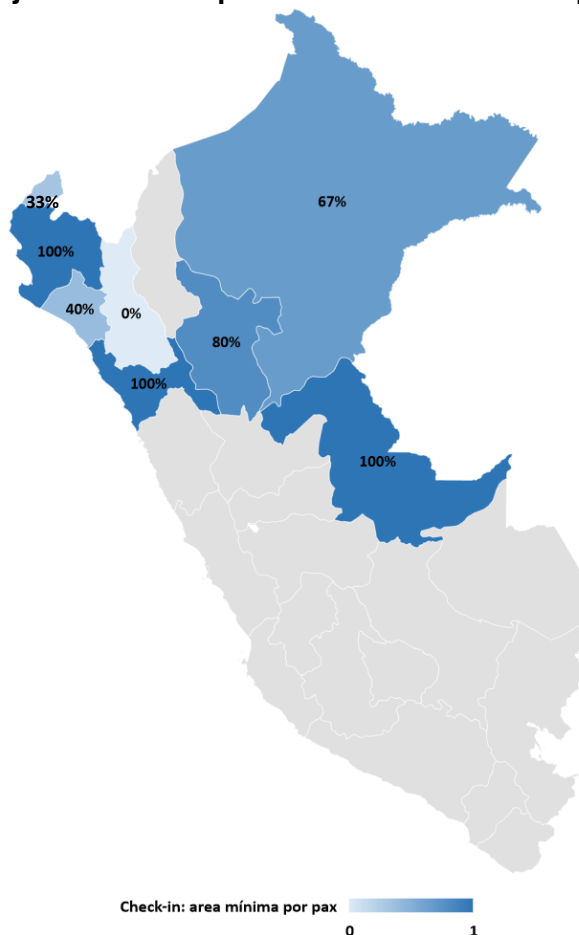
⁷⁶ El numeral 105 de la cláusula 1 del Contrato de AdP define a los Requisitos técnicos mínimos como:

1.105 "Requisitos Técnicos Mínimos", aquellos criterios mínimos de calidad consistentes con los Estándares Básicos, que el Concesionario debe mantener para el diseño, construcción, reparación, Mantenimiento y operación de los Aeropuertos estipulados en el Anexo 8 de este Contrato, según sean modificados o complementados periódicamente por OSITRAN, contando con la opinión del Concesionario, en el marco de las necesidades de los usuarios, en la forma que al juicio razonable de OSITRAN sea necesario.

⁷⁷ Mayor detalle del tráfico de pasajeros de los aeropuertos del Primer Grupo en la sección III.1.1.

278. Con relación al indicador “área mínima por pasajero en el *check in*”, en la Ilustración 8 se observa que, para el periodo 2016-2021, en los aeropuertos de Piura, Trujillo y Pucallpa, AdP siempre cumplió con el área mínima requerida en cada aeropuerto; mientras que, en el aeropuerto de Tarapoto, se registró un cumplimiento del indicador en el 80% de los años analizados.

Ilustración 8: AdP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero en el *check-in*, por aeropuerto (2016-2021)*
(Porcentaje de años en que este indicador se cumplió)



*El valor de cumplimiento del departamento de Piura corresponde solamente a la medición del aeropuerto de Piura.

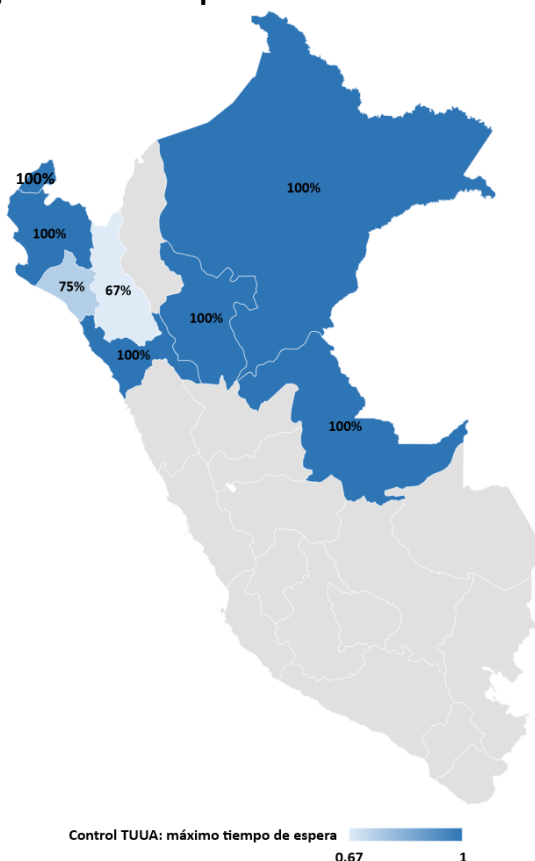
Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

279. En los aeropuertos de Chiclayo e Iquitos se registró un cumplimiento en las áreas mínima por pasajero en el *check-in* en el 40% y 67% de los años analizados en los que el indicador fue medido, respectivamente. Asimismo, se observa que este indicador se cumplió en el 33% de los años analizados en el aeropuerto de Tumbes.
280. En cuanto al aeropuerto de Cajamarca, en la Ilustración 8 se observa que en ninguno de los años del periodo 2016-2021 se cumplió con el área mínima por pasajero en el *check-in*.

281. Con relación al cumplimiento del indicador “tiempo máximo en el control de la TUUA”, este ha sido el indicador que mayor cumplimiento ha registrado en los aeropuertos del Primer Grupo. En la Ilustración 9 se observa que, el indicador se cumplió en el 100% de los años medidos en los aeropuertos de Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto, Trujillo y Tumbes.
282. Asimismo, se observa que, en el aeropuerto de Chiclayo este indicador se cumplió en el 75% de los años medidos en el periodo 2016-2021; mientras que, en el aeropuerto de Cajamarca el porcentaje de cumplimiento alcanzó el 67%.

Ilustración 9: AdP-Cumplimiento del indicador tiempo máximo en el control de la TUUA, por aeropuerto (2016-2021)*
(Porcentaje de años en que este indicador se cumplió)



*El valor de cumplimiento del departamento de Piura corresponde solamente a la medición del aeropuerto de Piura.

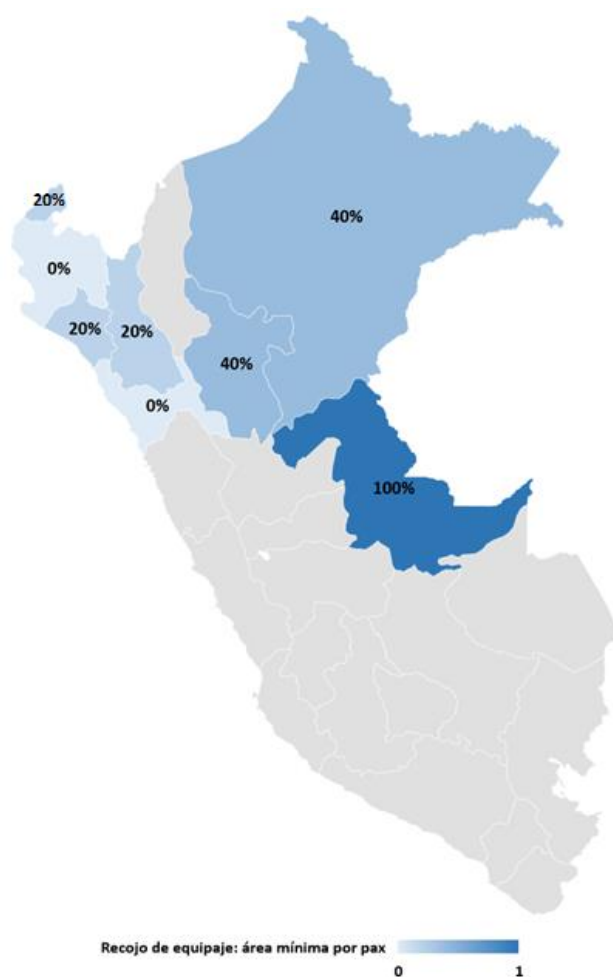
Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

283. De otro lado, en la Ilustración 10 se muestra el cumplimiento del indicador “área mínima por pasajero en el recojo de equipaje” por aeropuerto, para el periodo 2016-2021. Al respecto, el único aeropuerto que tuvo un cumplimiento en todas las mediciones que se realizaron durante los años analizados fue el de Pucallpa. En segundo lugar, se ubicaron los aeropuertos de Iquitos y Tarapoto, donde el mencionado indicador se cumplió el 40% de las veces que se midió.

284. En el caso de los aeropuertos de Chiclayo, Cajamarca y Tumbes, en el periodo 2016-2021, el área mínima por pasajero en el recojo de equipaje se cumplió en el 20% de las veces que se realizaron las mediciones. Mientras que, en los aeropuertos de Piura y Trujillo este indicador no se cumplió en ninguno de los años analizados.

**Ilustración 10: AdP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero en el recojo de equipaje, por aeropuerto (2016-2021)*
(Porcentaje de años en que este indicador se cumplió)**



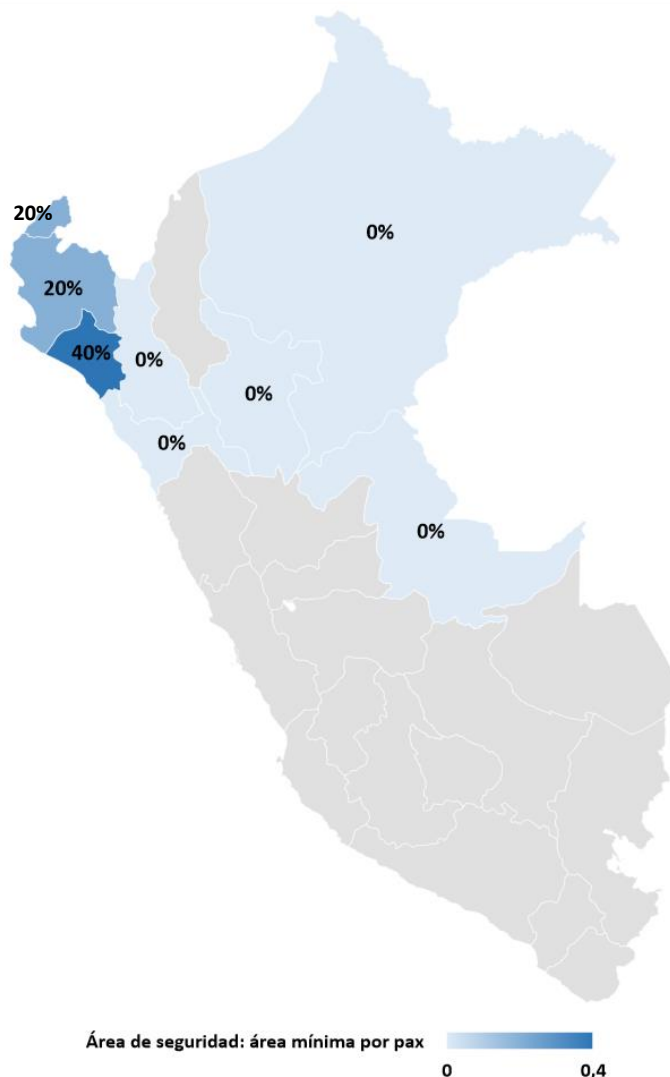
*El valor de cumplimiento del departamento de Piura corresponde solamente a la medición del aeropuerto de Piura.

Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

285. En cuanto al indicador “área mínima por pasajero sentado en la sala de espera”, en la Ilustración 11 se observa que este es uno de los que menor cumplimiento ha tenido en el periodo 2016-2021. Así, en los aeropuertos de Iquitos y Tumbes, se cumplió con el indicador en el 20% de los años en que se midió.
286. Asimismo, se observa que los aeropuertos de Piura, Trujillo, Chiclayo, Cajamarca, Tarapoto y Pucallpa, en ninguna de las mediciones realizadas de este indicador se cumplió con el área mínima por pasajero en la sala de espera.

**Ilustración 12: AdP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero en el área de seguridad, por aeropuerto (2016-2021)*
(Porcentaje de años en que este indicador se cumplió)**



*El valor de cumplimiento del departamento de Piura corresponde solamente a la medición del aeropuerto de Piura.

Fuente: AdP

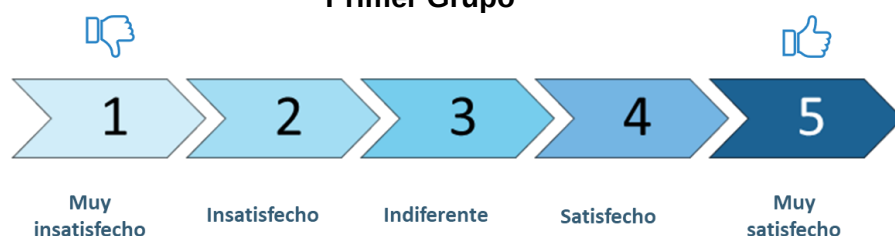
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

289. Como se ha observado, AdP ha venido incumpliendo los niveles de servicios en los aeropuertos, sobre todo en los indicadores relacionados con las áreas mínimas requeridas, lo cual pone de manifiesto que la infraestructura vigente ya no es suficiente para la prestación de los servicios en los aeropuertos del Primer Grupo. Esta problemática se produce en un contexto en el cual se evidencian retrasos en las inversiones que deben desarrollarse en dichos aeropuertos, como se indicó en la sección II.1. Para mayor detalle de la evolución del cumplimiento de los niveles de servicio por cada uno de los años (2016-2021), revisar el Anexo 8 del presente documento.

V.1.2. Satisfacción de los usuarios

290. De acuerdo con el numeral 2 del Anexo 8 del Contrato de AdP, con el fin de conocer el grado de satisfacción de los usuarios con relación a los servicios prestados en los aeropuertos del Primer Grupo, AdP tiene la obligación de realizar semestralmente encuestas a sus usuarios (pasajeros, acompañantes, aerolíneas, y concesionarios comerciales).
291. Estas encuestas deben ser realizadas por una encuestadora de prestigio aceptada por el Ositrán y no vinculada al Concesionario. Asimismo, el Contrato de AdP señala que, los resultados de las encuestas deben ser enviados al Ositrán, junto con la información técnica utilizada para la formulación de estas.
292. Las mencionadas encuestas tienen una escala de puntuación de 1 a 5, donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho.

Ilustración 13: AdP-Escala de puntuación de las encuestas de satisfacción en el Primer Grupo

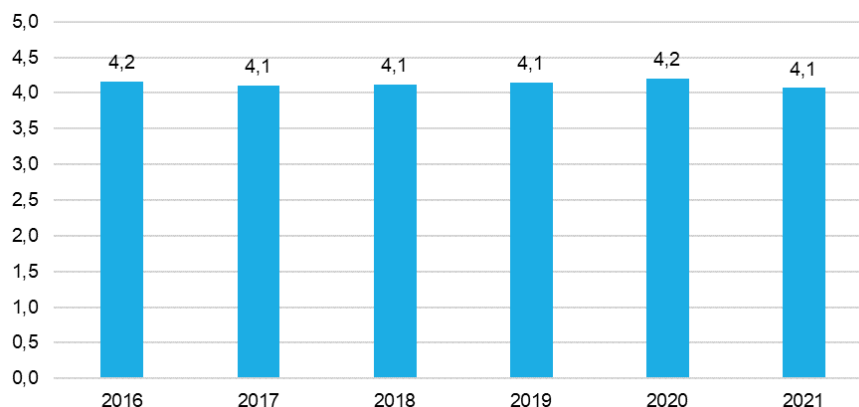


Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

293. Con relación a la satisfacción de los pasajeros, en el Gráfico 51 se observa que, durante el periodo 2016-2021, los pasajeros se han encontrado satisfechos (4,1 en promedio) con los distintos servicios brindados y la infraestructura del Primer Grupo. Es importante indicar que la encuesta de pasajeros toma en cuenta cuatro áreas de evaluación: (i) circulación de los pasajeros dentro de la terminal; (ii) transporte de pasajeros entre la terminal y el avión; (iii) tratamientos de equipajes; y (iv) comunicaciones y accesos.

Gráfico 51: AdP-Evolución de los resultados de satisfacción promedio de los pasajeros en los aeropuertos del Primer Grupo

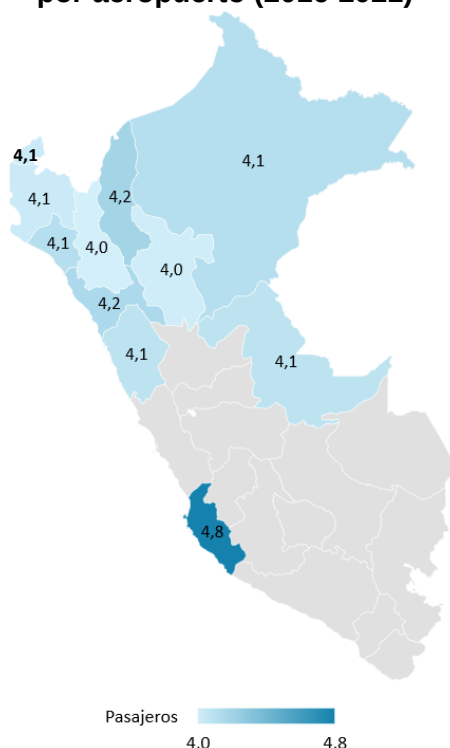


Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

294. Al analizar los resultados por aeropuerto, en la Ilustración 14 se observa que, los pasajeros se han encontrado satisfechos con los servicios e infraestructura en los aeropuertos del Primer Grupo, con resultados que fluctúan entre 4,0 y 4,8.
295. En particular, el aeropuerto de Pisco tuvo la mayor calificación promedio en el periodo 2016-2021, 4,8, alcanzando su máxima calificación de 4,9 en el año 2019. La calificación del aeropuerto de Pisco puede ser explicada porque es un aeropuerto con un tráfico reducido de pasajeros (63 539 en el año 2019 y 70 658 en el año 2018)⁷⁸ y una gran capacidad de operación⁷⁹.
296. En segundo lugar, se encontraron los aeropuertos de Chachapoyas y Trujillo, con calificaciones de 4,2 cada uno. Mientras que, en los aeropuertos de Cajamarca y Tarapoto se obtuvieron las calificaciones más bajas de 4,0 en cada caso.

Ilustración 14: AdP-Resultados de satisfacción promedio de los pasajeros, por aeropuerto (2016-2021)



El valor de 4,1 mostrado en el departamento de Piura corresponde al valor promedio de los resultados obtenidos en los aeropuertos de Piura (4,1) y Tarma (4,1.)

Fuente: AdP

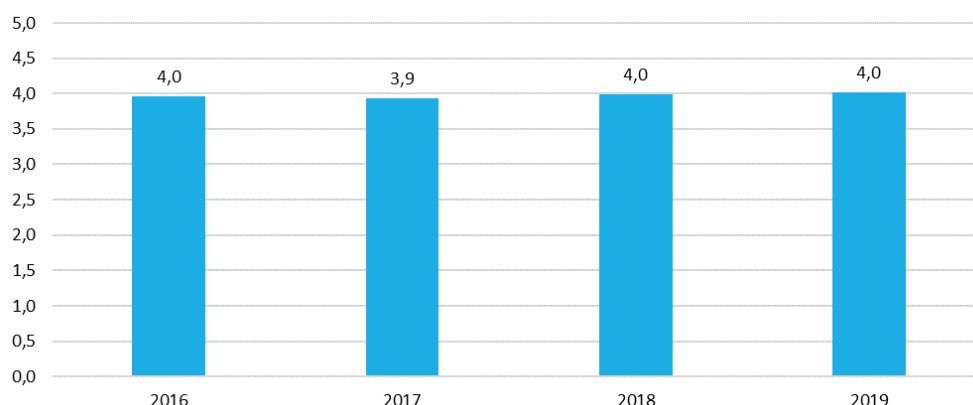
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

⁷⁸ En el año 2019 el aeropuerto de Pisco movilizó 63 539 pasajeros, que representó el 1,0% de los pasajeros totales movilizadas por el Primer Grupo; mientras que, en el año 2018 se movizaron 70 658 pasajeros que representó el 1,2% de los pasajeros totales registrados.

⁷⁹ Es importante precisar que la satisfacción de pasajeros no se midió en los años 2020 ni 2021 en el aeropuerto de Pisco.

297. Al revisar los datos de la percepción de los acompañantes, se observa que en promedio los acompañantes se han sentido satisfechos con los servicios e infraestructura en los aeropuertos del Primer Grupo, en promedio la calificación fue de 4,0, un 0,1 menor a la registrada por los pasajeros (ver Gráfico 52). Es importante indicar, que debido a las medidas tomadas para evitar la propagación del COVID-19, se restringió el ingreso de acompañantes en los aeropuertos, motivo por el cual no se realizó esta medición en los años 2020 y 2021.

Gráfico 52: AdP-Evolución de los resultados de satisfacción promedio de los acompañantes en los aeropuertos del Primer Grupo

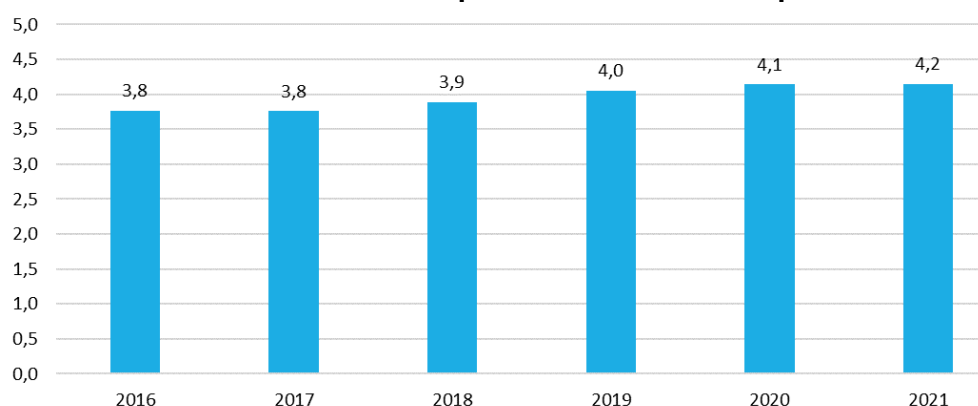


Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

298. De otro lado, en el Gráfico 53 se observa una tendencia positiva de la satisfacción promedio de las aerolíneas con los servicios e infraestructura en los aeropuertos del Primer Grupo; en particular se aprecia que su calificación pasó de 3,8 en el año 2016 a 4,2 en el año 2021.

Gráfico 53: AdP-Evolución de los resultados de satisfacción promedio de las aerolíneas en los aeropuertos del Primer Grupo

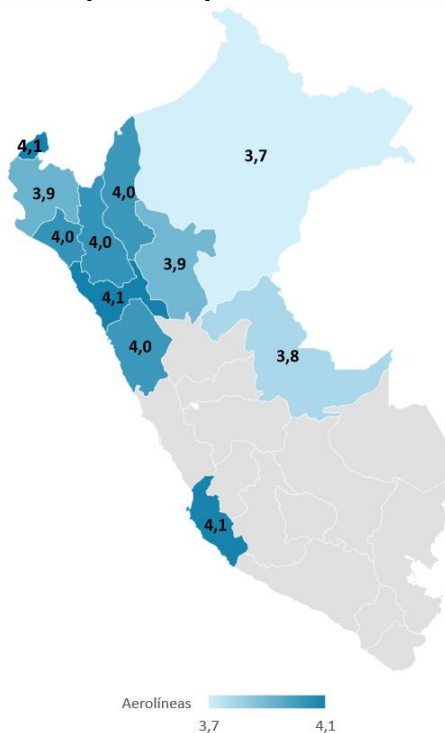


Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

299. Al analizar la percepción de las aerolíneas por aeropuerto, en la Ilustración 15 se observa que, el aeropuerto con menor calificación ha sido el aeropuerto de Iquitos (3,7), donde la percepción de estos usuarios se clasifica como indiferente (ver Ilustración 13)⁸⁰. Asimismo, el aeropuerto de Pucallpa es el segundo aeropuerto con menor calificación por parte de las aerolíneas, con una calificación promedio de 3,8.
300. En el otro extremo se encuentran los aeropuertos de Trujillo, Tumbes y Pisco, donde las aerolíneas han considerado que los servicios e infraestructura brindados en estos aeropuertos son satisfactorios (4,1).

Ilustración 15: AdP-Resultados de satisfacción promedio de las aerolíneas, por aeropuerto



El valor de 3,8 mostrado en el departamento de Piura corresponde al valor promedio de los resultados obtenidos en los aeropuertos de Piura (3,8) y Talara (3,8.)

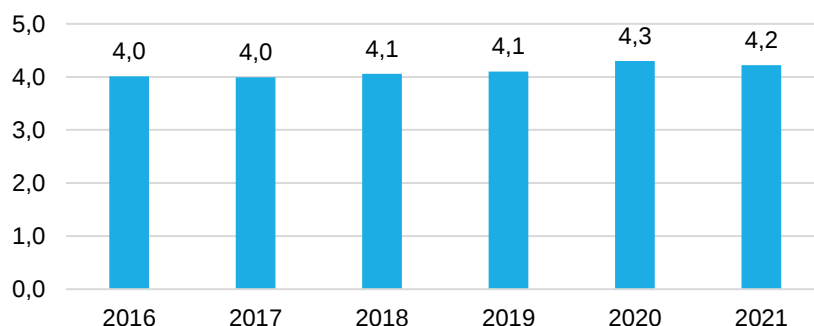
Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

301. En cuanto a la percepción de los concesionarios de locales comerciales, en el Gráfico 54 se observa que estos se han encontrado satisfechos con los servicios e infraestructura en los aeropuertos del Primer Grupo, con una calificación promedio de 4,1.

⁸⁰ Es importante indicar que el Aeropuerto de Iquitos tiene el mayor tráfico de pasajeros en el Primer Grupo. Para mayor detalle ver la sección III.1.1.

Gráfico 54: AdP- Evolución de los resultados de satisfacción promedio de los concesionarios en los aeropuertos del Primer Grupo

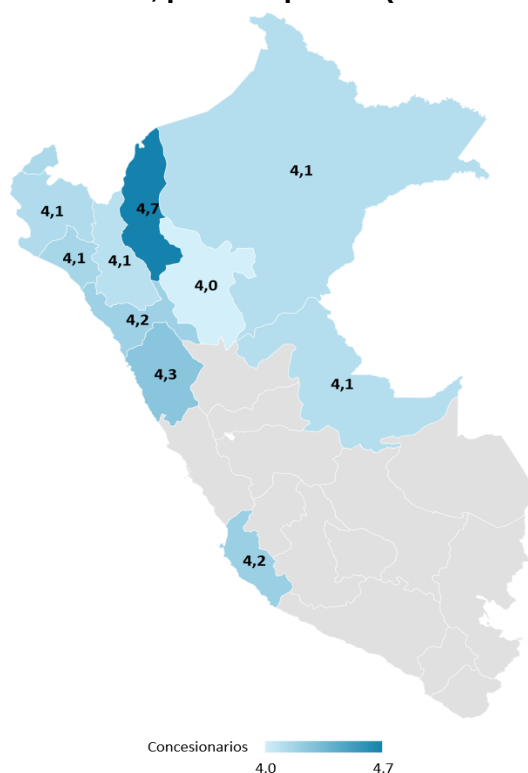


Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

302. Al desagregar estos resultados por aeropuertos, en la Ilustración 16 se observa que los concesionarios del aeropuerto de Chachapoyas son los que se encuentran más satisfechos, con una calificación de 4,7. En segundo lugar se encuentran el aeropuerto de Anta con una calificación de 4,3. Cabe precisar, tal como se desarrolló en la sección III.1, que estos dos aeropuertos son los que presentan el menor tráfico en el Primer Grupo.
303. De otro lado, el aeropuerto con menor calificación por parte de los concesionarios de locales comerciales ha sido el de Tarapoto con un 4,0. Es importante precisar que, si bien en promedio este aeropuerto obtuvo la menor calificación en el Primer Grupo, su desempeño ha mostrado una tendencia positiva al pasar de una calificación de 3,6 en el año 2016 a 4,3 en el año 2021.

Ilustración 16: AdP-Resultados de satisfacción promedio de los concesionarios, por aeropuerto (2016-2021)



Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

304. Es importante precisar que existe un contraste entre los resultados mostrados en la medición de los niveles de servicios y la percepción de los usuarios. Los primeros son medidos en base a criterios y parámetros técnicos mínimos que deben tener los aeropuertos de acuerdo con sus características; mientras que, los segundos reflejan la percepción de los distintos tipos de usuarios de los aeropuertos sobre los servicios individuales que cada uno de ellos recibieron. Así, las encuestas de percepción reflejan una evaluación subjetiva de los usuarios sobre los servicios recibidos en los aeropuertos, la cual no se relaciona con los resultados sobre el cumplimiento de los requisitos técnicos por parte de los aeropuertos.

V.1.3. Reclamos

305. Los reclamos⁸¹ presentados por los usuarios⁸², tanto finales como intermedios, constituyen otro indicador para medir su nivel de satisfacción respecto a los servicios brindados en los aeropuertos. Esto debido a que los usuarios pueden expresar los reclamos que consideren pertinentes, en lo relativo al cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales de la entidad prestadora.

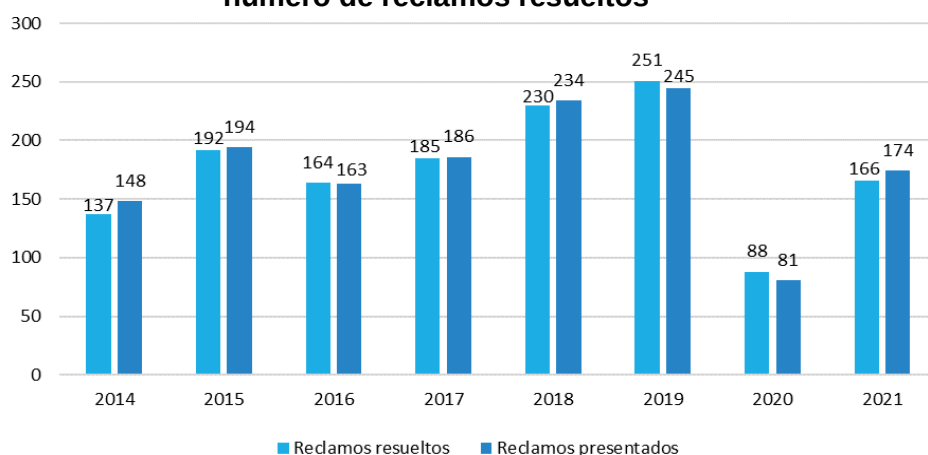
⁸¹ De acuerdo con el numeral 17 del artículo 3 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, un reclamo es:

17. Reclamo. - Solicitud que presenta cualquier Usuario para exigir la satisfacción de un interés legítimo particular vinculado a cualquier servicio relativo a la ITUP, que brinde una Entidad Prestadora que se encuentre bajo la competencia del OSITRAN.

⁸² El numeral 22 del artículo 3 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público, define al usuario como:

306. Al respecto, en el Gráfico 55 se observa la evolución del número de reclamos presentados por los usuarios de los aeropuertos del Primer Grupo; así como el número de los reclamos resueltos por AdP en el periodo 2014-2021. Al respecto se observa que en promedio al año se resuelve la misma cantidad de reclamos presentados. En acumulado se observa que, el número de reclamos presentados aumentó en 65,4% del 2014 al 2019, al pasar de 148 a 245.
307. Es importante indicar que durante el año 2020 el número de reclamos presentados por los usuarios cayó en 66,9% con relación al periodo anterior; lo cual puede ser explicado por la coyuntura del COVID-19 que restringió las operaciones en los aeropuertos a nivel nacional. Sin embargo, al año 2021, el número de reclamos presentados se incrementó en 114,8% con relación al 2020, lo cual representó el 71% de los reclamos presentados en el 2019.

Gráfico 55: AdP- Evolución del número de reclamos presentados vs el número de reclamos resueltos



Información declarada por AdP a Ositrán

Fuente: AdP

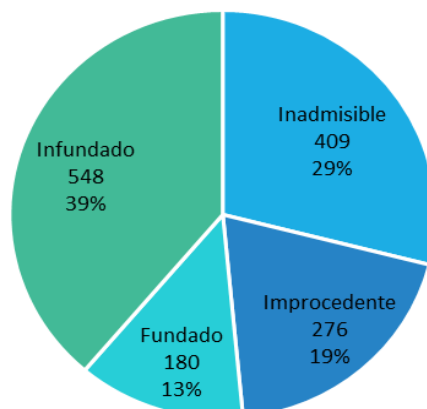
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

308. En cuanto a la resolución de los reclamos, en el siguiente gráfico se observa que durante el periodo 2014-2021, del total de reclamos resueltos (1413) el 39% fueron declarados infundados, el 29% inadmisibles, el 19% improcedentes, y solamente el 13% fueron declarados como fundados.

22. Usuario.- Comprende al Usuario intermedio y al Usuario Final

- Usuario Intermedio.- Es la persona natural o jurídica que utiliza la ITUP para brindar a terceros servicios de transporte o servicios vinculados a la actividad de transporte. Sin que la siguiente enumeración sea taxativa, se considera Usuario Intermedio, entre otros, a las líneas aéreas, agentes de aduanas u operadores ferroviarios.
- Usuario Final.- Es la persona natural o jurídica que utiliza de manera final los servicios brindados por una Entidad Prestadora o por un Usuario Intermedio. Sin que la siguiente enumeración sea taxativa, se considera Usuario Final, a los pasajeros de los distintos servicios de transporte que utilicen la ITUP y a los dueños de carga.

Gráfico 56: AdP- Participación de los reclamos resueltos por tipo resolución



Información declarada por AdP a Ositrán

Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

V.1.4. Sanciones y Penalidades

309. El Ositrán, en cumplimiento de su función fiscalizadora y sancionadora⁸³, se encuentra facultado a imponer sanciones a las entidades prestadoras por incumplimiento de obligaciones dispuestas por normas legales, normas técnicas y aquellas derivadas de los Contratos de Concesión.
310. Asimismo, el Ositrán puede aplicar penalidades a los concesionarios en los casos de incumplimiento de las obligaciones derivadas de los Contratos de Concesión; esto, en ejercicio de su función supervisora⁸⁴.
311. Las sanciones y penalidades que se le imponen a las empresas concesionarias por incumplimiento de la normativa vigente y de las obligaciones contractuales, respectivamente, son indicadores que reflejan el desempeño operativo de los concesionarios⁸⁵.

⁸³ De acuerdo con el Artículo 32 del Reglamento General del Ositrán, aprobado por Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificatorias (en adelante, REGO), dispone que, en el marco de su función fiscalizadora y sancionadora:

El OSITRAN fiscaliza e impone sanciones y medidas correctivas a las Entidades Prestadoras por el incumplimiento de las normas, disposiciones y/o regulaciones establecidas por el OSITRAN y de las obligaciones contenidas en los contratos de concesión respectivos. (...)

⁸⁴ De acuerdo con el Artículo 21 del REGO, en el marco de su función supervisora:

El OSITRAN supervisa el cumplimiento de las obligaciones legales, contractuales o técnicas por parte de las Entidades Prestadoras y demás empresas o personas que realizan actividades sujetas a su competencia, procurando que éstas brinden servicios adecuados a los Usuarios. Asimismo, el OSITRAN verifica el cumplimiento de cualquier mandato o Resolución que emita o de cualquier otra obligación que se encuentre a cargo de dichas entidades o que son propias de las actividades supervisadas. (...)

⁸⁵ De acuerdo con la cláusula 14.5 del Contrato de AdP:

14.5 De la Potestad Sancionadora

14.5.1 OSITRAN es competente para sancionar las infracciones cometidas por el CONCESIONARIO vinculadas a la explotación de la infraestructura aeroportuaria, así como a los incumplimientos relacionados a la aplicación del marco normativo regulatorio, conforme a la Ley N° 26917, sus normas reglamentarias y complementarias, y al Reglamento de Infracciones y Sanciones (RIS) del OSITRAN, sus normas complementarias y modificatorias.

Adicionalmente, el OSITRAN es competente para aplicar al CONCESIONARIO las penalidades establecidas en el Anexo 9 del presente Contrato, ante el incumplimiento de las obligaciones pactadas en el presente Contrato, a cargo de éste último.

En todo lo no previsto en el presente Contrato, respecto a incumplimientos del CONCESIONARIO, se aplicará supletoriamente el RIS vigente a la fecha de ocurrencia del incumplimiento

312. En cuanto a las sanciones, en la siguiente tabla se observa que, durante el periodo 2011-2021, se le impusieron a AdP seis sanciones, donde la sanción más leve fue una amonestación por el pago del aporte por regulación fuera de plazo. Mientras que, la sanción más fuerte, en términos monetarios, fue por un incumplimiento relativo con prácticas dilatorias en el acceso a la facilidad esencial de rampa en el Aeropuerto de Iquitos. Esta sanción ascendió a 16,32 UIT y la aplicación de una medida correctiva que consistía en devolver a TRANSBER SAC el monto de USD 10 545.

Tabla 25: AdP-Sanciones impuestas por el Ositrán en el periodo 2011-2021*

N°	Incumplimiento	Norma relacionada al incumplimiento	Resolución final en última instancia	Sanción impuesta
1	Elevación de expediente de recurso de apelación fuera del plazo establecido en el Reglamento de atención de Reclamos y Solución de Controversias	Artículo 59 del Reglamento de Atención de Reclamos y Solución de Controversias de OSITRAN.	007-2011-CD-OSITRAN	10 UIT
2	Pago de aporte por regulación (enero 2012 y diciembre 2013) fuera del plazo establecido.	Incumplir con la cláusula 14.6 del Contrato de Concesión y el artículo 5° del Reglamento de Aporte por Regulación	051-2017-GG-OSITRAN	Amonestación
3	Retraso en la presentación del Reporte de Avance de Obras - RAO N° 32. Aeropuerto de Pisco.	Ítem 2.a y 2.b del Anexo 18 del Contrato de Concesión	150-2016-GG-OSITRAN	2,05 UIT
4	Haber contratado, en el aeropuerto de Pisco, bajo una modalidad distinta a la prevista en el Contrato de Concesión.	Incumplimiento de lo establecido en el Anexo 27 del "Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías"	098-2016-GSF-OSITRAN	4 UIT
5	Incumplimiento relativo a prácticas dilatorias en el acceso a la facilidad esencial de rampa en el Aeropuerto de Iquitos.	Numeral 7.3.1 del Contrato de Concesión	0176-2019-GG-OSITRAN	16,32 UIT y aplicación de medida correctiva relativa a devolver TRANSBER SAC USD 10 545
6	Incumplimiento referido a no brindar un servicio a los Usuarios, de acuerdo con las especificaciones de calidad y cobertura establecidas en los Contratos de Concesión.	Numeral 1.3 del Anexo 8 del C.C. y artículos 12, 13, 22 y literales a) e l) del artículo 7 del RUITUP	00085-2020-GG-OSITRAN	3,21 UIT

*Las sanciones presentadas en esta tabla contienen información de lo resuelto por Ositrán, no consideran lo resuelto en sede de arbitraje o el Poder Judicial.

RUITUP: Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de Uso Público

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

313. Al respecto, es importante indicar que de las seis sanciones impuestas a AdP en el periodo 2011-2021, cuatro de ellas han sido judicializadas (las sanciones 2, 3, 5 y 6 de la Tabla 25), las cuales aún no tienen sentencia de primera instancia. En el siguiente cuadro se presenta el estado de las sanciones judicializadas por AdP:

Cuadro 9: AdP-Estado de las sanciones judicializadas

N°	Número del expediente judicial	Resoluciones cuestionadas	Monto de la sanción	Estado del proceso
2	08970-2017	Resolución de Gerencia General N° 051-2017-GG-OSITRAN y Resolución de Gerencia de Fiscalización y Supervisión N° 005-2017-GSF-OSITRAN	Multa ascendente a 0.10 UIT	Pendiente de informe oral, así como de emisión de sentencia en 1° instancia.
3	03326-2017	Resolución de Gerencia General N° 150-2016-GG-OSITRAN y Resolución de Gerencia de Fiscalización y Supervisión N° 0084-2016-GSF-OSITRAN	Multa ascendente a 2.05 UIT	Pendiente de emitirse sentencia en 1° instancia.
5	02615-2020	Resolución de Gerencia General N° 176-2019-GG-OSITRAN y Resolución de Gerencia de Fiscalización y Supervisión N° 069-2019-GSF-OSITRAN	Multa ascendente a 16.32 UIT	Pendiente de saneamiento del proceso en 1° instancia.
6	05552-2020	Resolución de Gerencia General N° 085-2020-GG-OSITRAN y Resolución de Gerencia de Fiscalización y Supervisión N° 012-2020-GSF-OSITRAN	Multa ascendente a 3.21 UIT	Pendiente de saneamiento del proceso en 1° instancia.

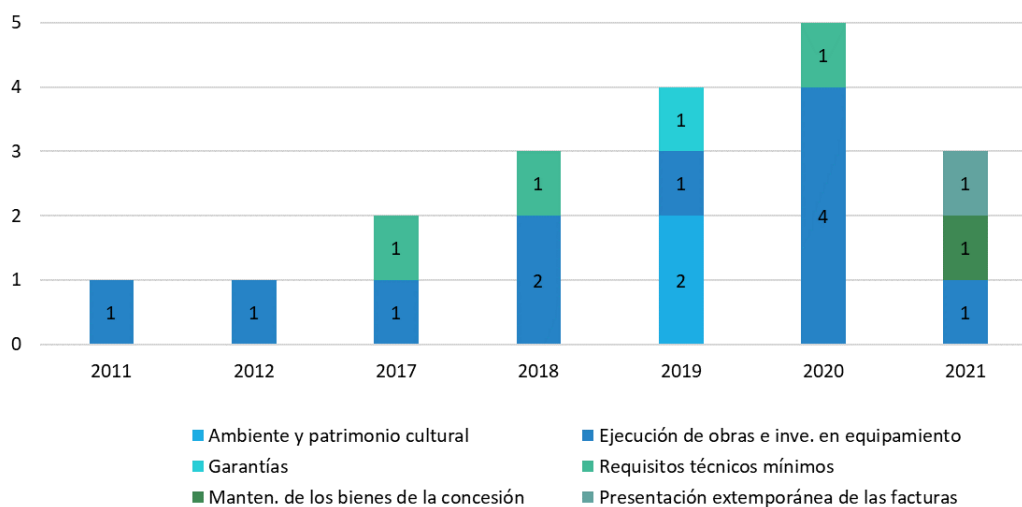
Fuente: Procuraduría del Ositrán

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

314. De otro lado, en el Gráfico 57 se observa la evolución de las penalidades impuestas a AdP en el periodo 2011-2021, la cual presenta una tendencia creciente al pasar de una penalidad en el año 2011 a cinco en el 2020; mientras que, en el año 2021 las penalidades impuestas cayeron a tres. Es importante precisar que durante el periodo 2013-2016 no se impusieron penalidades. En cuanto a los montos de las penalidades, la más baja fue de S/ 10 516 (2,39 UIT)⁸⁶ por un incumplimiento relacionado con la ejecución de obras e inversiones en equipamiento; mientras que, la más alta fue por S/ 1,7 millones
315. Asimismo, se observa que, la mayor parte de penalidades impuestas en el periodo 2011-2021 (57,9%) fueron por incumplimientos de la cláusula 8 y el Anexo 27 del Contrato de AdP, las cuales están relacionados con la ejecución de obras e inversiones en equipamiento y el Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividad de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías.

⁸⁶ Valor calculado considerando que la UIT en el año 2021, año en el que se impuso la penalidad, ascendió a S/ 4 400.

Gráfico 57: AdP- Evolución del número de penalidades impuestas, por temas de incumplimiento, en el periodo 2011-2021*



*Las penalidades presentadas en este gráfico contienen información de lo resuelto por Ositrán, no consideran lo resuelto en sede de arbitraje o el Poder Judicial.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

316. En agregado, durante el periodo 2011-2021 se le han aplicado 19 penalidades a AdP, de las cuales dos fueron llevadas a arbitraje por esta empresa, de acuerdo con el siguiente detalle:

- El 6 de julio del año 2018, mediante el Oficio N° 5854-2018-GSF-OSITRAN, se le aplicó a AdP una penalidad por el retraso en la ejecución de la Obra de mejoramiento del sistema de seguridad-vía perimetral del aeropuerto de Iquitos (ascendente a USD 1 730 000). Sin embargo, mediante Laudo Arbitral del 22 de julio del año 2020, entre otros, se dejó sin efecto dicha penalidad (Caso arbitral N° 489-2018-CCL).
- Mediante los Oficios N° 5364-2018-GSF-OSITRAN y N° 7665-2018-GSF-OSITRAN, se aplicaron penalidades a AdP por no cumplir los Niveles de Servicio en los aeropuertos de Trujillo, Cajamarca, Chiclayo, Piura, Tarapoto, Talara. Sin embargo, mediante Laudo Arbitral del 11 de agosto del año 2021 se dejó sin efecto dicha penalidad (Caso arbitral N° 0198-2019-CCL).

V.2. Desempeño operativo en el Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia

V.2.1. Niveles de servicio

317. De acuerdo con el Anexo 5 del Contrato de AAP, las operaciones que se desarrollan en los aeropuertos del Segundo Grupo deben ser llevadas a cabo manteniendo los RTM⁸⁷ establecidos en el Anexo 8 del mismo contrato.

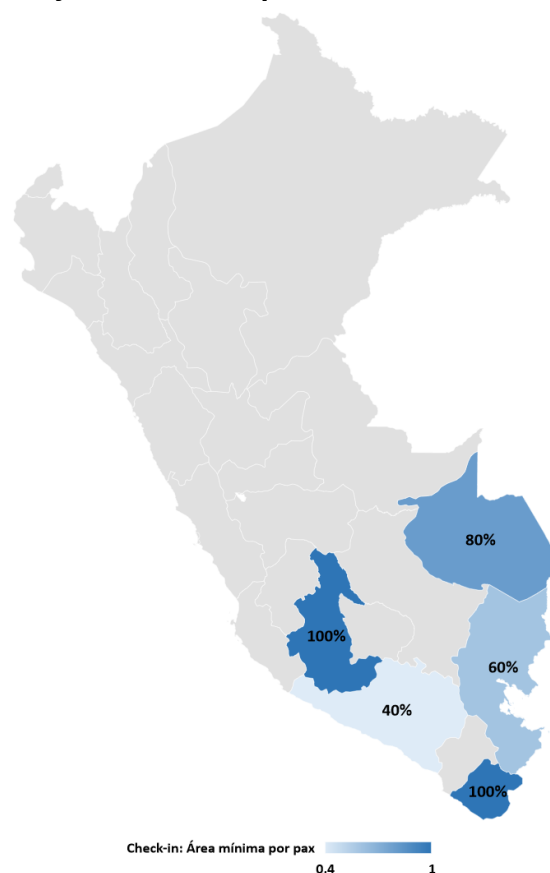
⁸⁷ En el Contrato de AAP se define a los RTM al igual que en el Contrato de ADP. Ver nota de pie 76.

318. Al respecto, el Anexo 8 del Contrato de AAP señala que los aeropuertos del Segundo Grupo deben cumplir con los niveles de servicio C y D de la IATA publicados en la edición más reciente del *Airport Development Reference Manual*, dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores⁸⁸.
319. A continuación, para el periodo 2016-2021⁸⁹, se analizarán el cumplimiento de los niveles de servicio por aeropuerto para los siguientes indicadores:
- Área mínima por pasajero en el *check-in*.
 - Tiempo máximo de espera en el control de seguridad.
 - Área mínima por pasajero en las salas de espera.
 - Área mínima por pasajero en el recojo de equipaje
 - Área mínima por pasajero en el *hall* de llegadas.
320. Es importante indicar que el porcentaje de cumplimiento de cada indicador, por cada aeropuerto, ha sido calculado como el número de años en que un aeropuerto cumplió el indicador entre el total de años en los que este indicador fue medido.
321. En la Ilustración 17 se observa el porcentaje de años en que el indicador “área mínima por pasajero en el *check in*” se ha cumplido durante el periodo 2016-2021. Al respecto, se observa que este indicador se cumplió durante todas las mediciones en los aeropuertos de Ayacucho y Tacna.
322. En el aeropuerto de Puerto Maldonado este indicador se cumplió en el 80% de los años en que se midió; mientras que, en los aeropuertos de Juliaca y Arequipa el cumplimiento fue en el 60% y 40%, respectivamente. Es importante precisar que el aeropuerto de Arequipa es el aeropuerto con mayor tráfico en el Segundo Grupo (ver sección III.2.1), donde el área mínima por pasajero en el *check-in* solo se ha cumplido en los años 2016 y 2021.

⁸⁸ Ver la Tabla 24 para la referencia de los niveles de servicio C y D.

⁸⁹ Es importante indicar que, debido al contexto de la pandemia del COVID-19, AAP solicitó al MTC, entre otros aspectos, la suspensión de obligaciones por Fuerza mayor a la obligación de medición y cumplimiento de los Niveles de Servicio IATA correspondiente al primer semestre del 2020. Esta suspensión le fue otorgada, con opinión favorable del Ositrán.

**Ilustración 17: AAP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero en el *check-in*, por aeropuerto (2016-2021)
(Porcentaje de años en que este indicador se cumplió)**

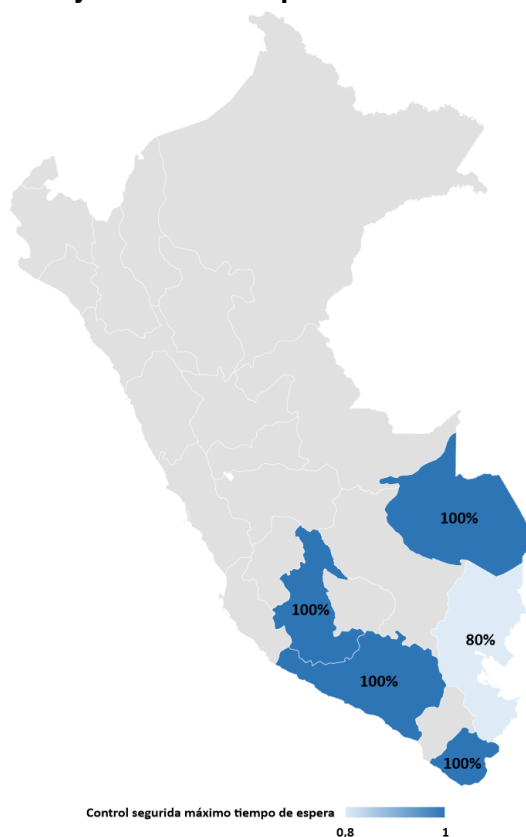


Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

323. De otro lado, en la Ilustración 18 se presenta el porcentaje de años en que el indicador “máximo tiempo de espera en el control de seguridad” se ha cumplido, durante el periodo 2016-2021. Cabe resaltar que este indicador es el que mayor cumplimiento ha registrado en el Segundo Grupo.
324. En particular, en el periodo 2016-2021 se observa que, en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Puerto Maldonado y Tacna se registró un cumplimiento del 100% en el tiempo máximo de espera en el control de seguridad en todos los años en que se midió el indicador. En el caso del aeropuerto de Juliaca, se observa que en el 80% de los años en el que se midió el indicador, este se cumplió.

Ilustración 18: AAP-Cumplimiento del indicador máximo tiempo de espera en el control de seguridad, por aeropuerto (2016-2021)
(Porcentaje de años en que este indicador se cumplió)

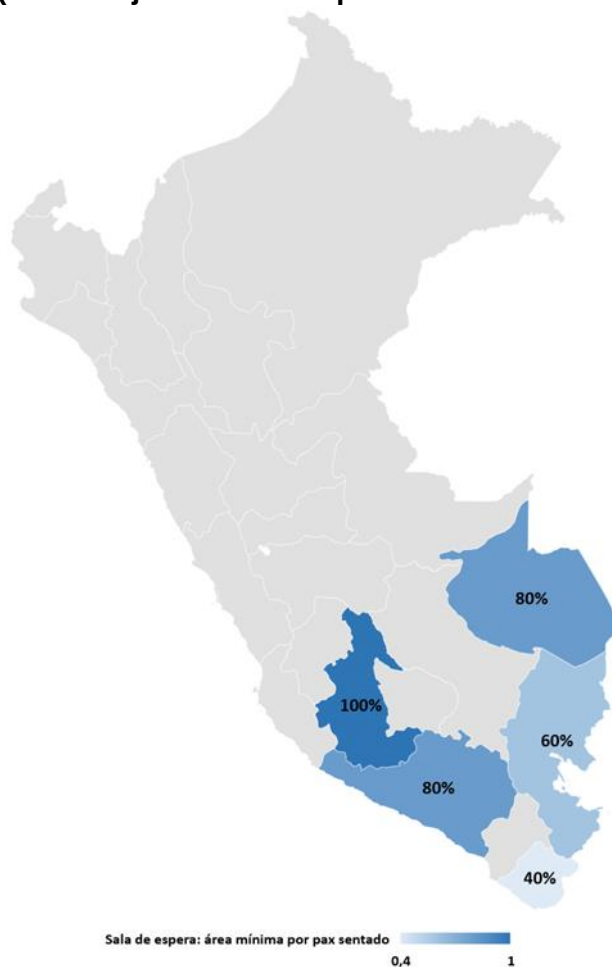


Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

325. En cuanto al indicador “área mínima por pasajero sentado en la sala de espera”, en la Ilustración 19 se observa que, en el periodo 2016-2021, este indicador se cumplió en el 100% de mediciones realizadas en el aeropuerto de Ayacucho; y, en el 80% de las mediciones realizadas en los aeropuertos de Arequipa y Puerto Maldonado.
326. Asimismo, en el aeropuerto de Juliaca se cumplió con el indicador solamente en el 60% de las mediciones realizadas en el periodo 2016-201 y en el 40% en las mediciones del aeropuerto de Tacna.

**Ilustración 19: AAP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero sentado en la sala de espera, por aeropuerto (2016-2021)
(Porcentaje de años en que este indicador se cumplió)**

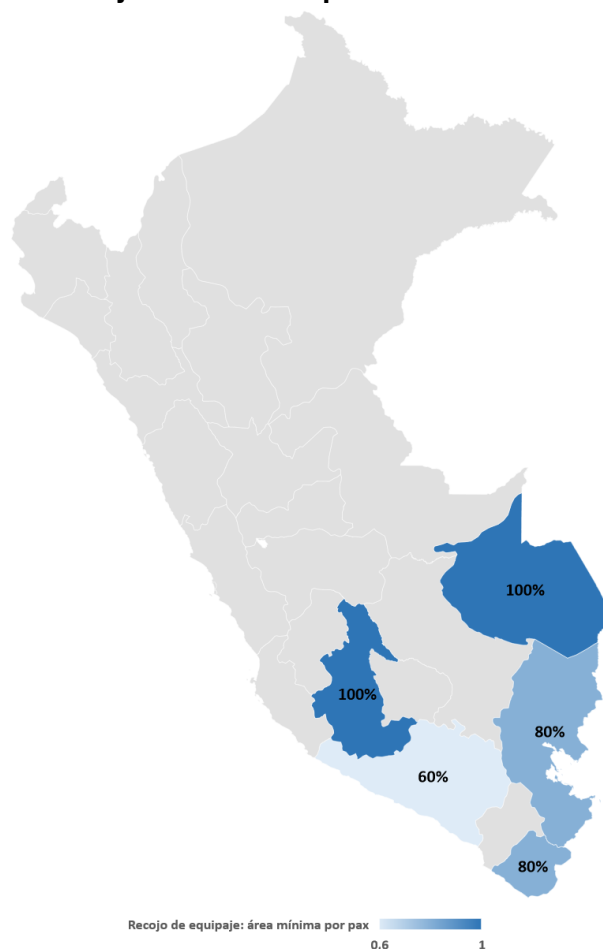


Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

327. En la Ilustración 20, para el periodo 2016-2021, se muestra el cumplimiento del indicador “área mínima por pasajero en el recojo de equipaje” en el Segundo Grupo. Al respecto, se observa que, en los aeropuertos de Ayacucho y Puerto Maldonado, los aeropuertos con menor tráfico de pasajeros, se cumplió con el indicador en el 100% de mediciones. Mientras que, en los aeropuertos de Tacna y Juliaca, el indicador se cumplió en el 80% del total de mediciones.
328. En el aeropuerto con mayor tráfico del Segundo Grupo, Arequipa, el área mínima por pasajero en el recojo de equipaje se cumplió en el 60% de las veces en las que se realizaron las mediciones.

Ilustración 20: AAP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero en el recojo de equipaje, por aeropuerto (2016-2021)
(Porcentaje de años en que este indicador se cumplió)

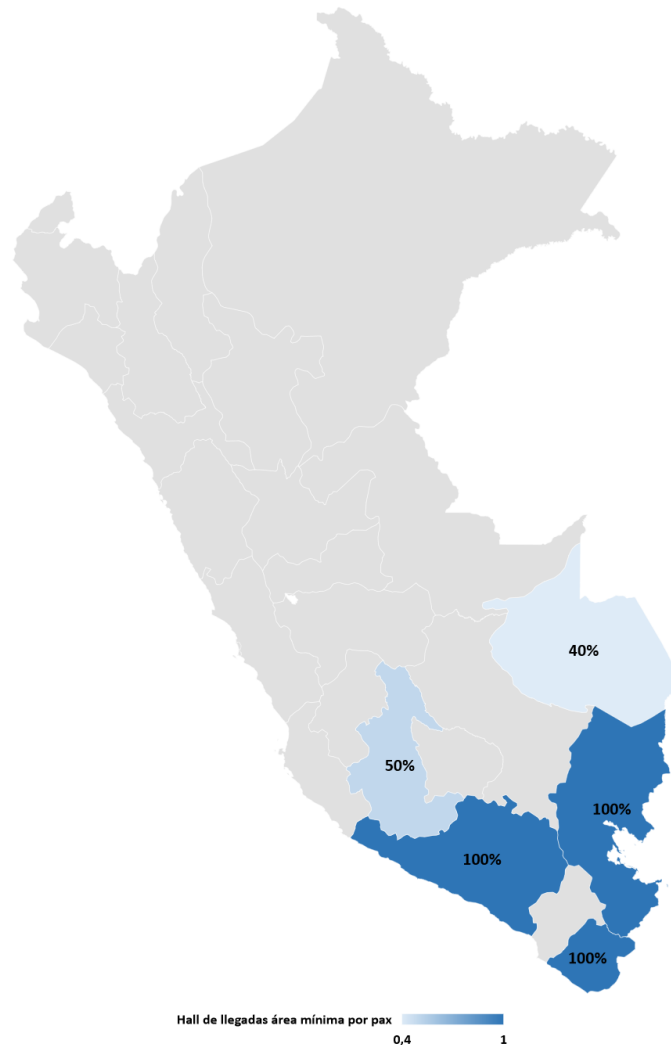


Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

329. Con relación al cumplimiento del indicador “área mínima por pasajeros en el hall de llegadas”, en la Ilustración 21 se observa que, en el periodo 2016-2021, en todas las mediciones realizadas en los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Tacna se cumplió con el nivel de área mínima.
330. En el caso del aeropuerto de Ayacucho, en el 50% de los años en los que se realizó la medición del indicador, este se cumplió. Finalmente, en el aeropuerto de Puerto Maldonado el indicador solamente se cumplió en los años 2019 y 2021 (es decir en el 40% de las veces en que este indicador se midió en el periodo 2016-2021).

Ilustración 21: AAP-Cumplimiento del indicador área mínima por pasajero en el hall de llegadas, por aeropuerto (2016-2021)
(Porcentaje de años en que este indicador se cumplió)



Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

331. Para mayor detalle de la evolución de estos indicadores por cada uno de los años (2016-2021), revisar el Anexo 9 del presente documento.

V.2.2. Satisfacción de los usuarios

332. De acuerdo con el apéndice 4 del anexo 8 del Contrato de AAP, el Concesionario tiene la obligación de contratar una empresa independiente, especializada en el desarrollo de encuestas de servicio que asegure los medios y recursos necesarios para la realización de mediciones, conteos y encuestas, necesarios para la elaboración del Plan de Mejoramiento de la Calidad⁹⁰.

⁹⁰ En el apéndice 4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión de AAP se señala:

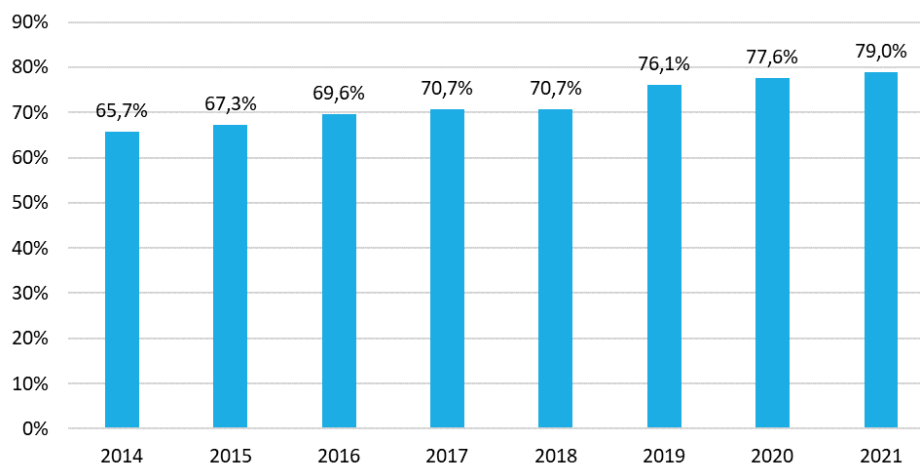
Anexo 8 - Apéndice 4 Requisitos Técnicos Mínimos

Lineamientos del Sistema de Seguimiento y Mejoramiento de la Calidad 1. Sistema de seguimiento y mejoramiento de la

calidad
(...)

333. Estas encuestas deben realizarse a los principales usuarios de los aeropuertos del Segundo Grupo sobre la percepción que tienen de la calidad de los servicios brindados. Las encuestas tienen una escala de puntuación de 0 a 100 puntos y se expresan en porcentaje de usuarios (pasajeros y aerolíneas) que manifiestan estar satisfechos o muy satisfechos con los aspectos evaluados.
334. Con relación a la satisfacción de los pasajeros, en el Gráfico 58 se observa que en el periodo 2014-2021, en promedio el 72,08% de los pasajeros se sentían satisfechos o muy satisfechos con los servicios brindados en el Segundo Grupo. Es importante indicar que estos porcentajes de satisfacción se han calculado midiendo indicadores de circulación de pasajeros dentro de la terminal, transporte de pasajeros entre la terminal y el avión, tratamiento de equipaje y comunicaciones y accesos.

Gráfico 58: AAP-Evolución pasajeros satisfechos o muy satisfechos con los servicios brindados en los aeropuertos del Segundo Grupo (en porcentaje)*



*Se ha tomado en cuenta el índice de calidad global de los servicios brindados a pasajeros

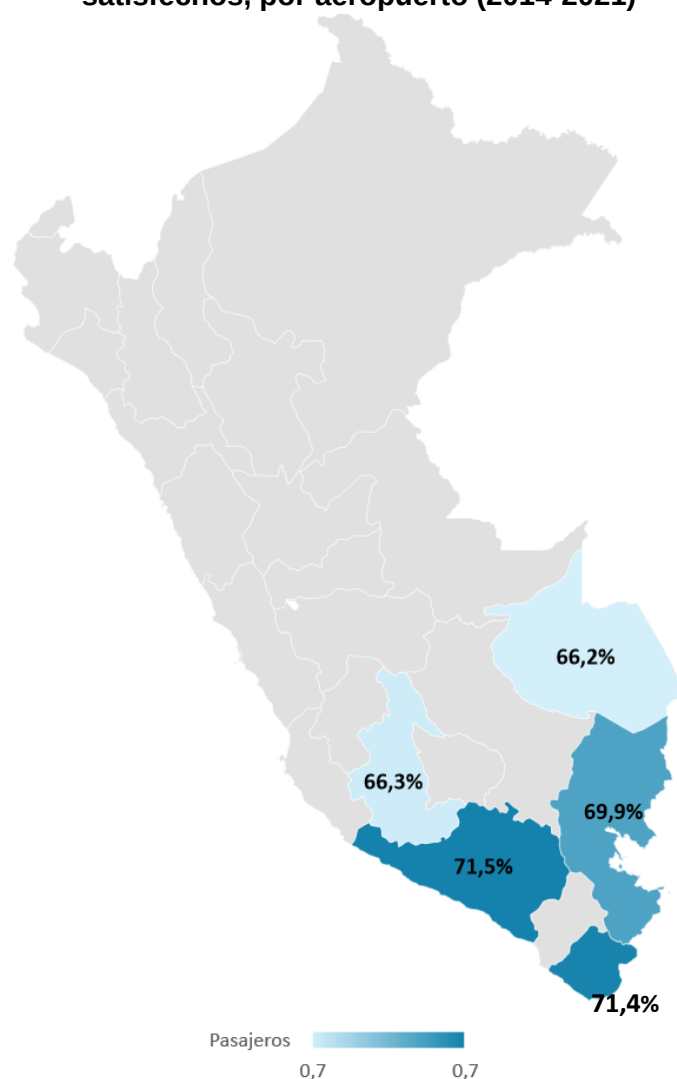
Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

335. Asimismo, en el Gráfico 58 se observa que el porcentaje promedio de pasajeros que se encuentran satisfechos con los servicios brindados en el Segundo Grupo ha mostrado una tendencia creciente, al pasar de 65,7% en el año 2014 a 79,0% en el año 2021. En particular el cambio más importante se observó en el año 2019, donde el porcentaje de pasajeros satisfechos o muy satisfechos aumentó en 5,5 puntos porcentuales con relación al año previo.
336. Al analizar los porcentajes de pasajeros satisfechos o muy satisfechos por aeropuerto, en la Ilustración 22 se observa que en promedio durante el periodo 2014-2021 ha habido más pasajeros satisfechos y muy satisfechos con los servicios que brinda AAP en los aeropuertos de Arequipa (71,5%) y Tacna (71,4%).

El Concesionario deberá presentar anualmente al OSITRAN un "Plan de Mejoramiento de la Calidad" materializado en un informe que describa los niveles de calidad de los servicios aeroportuarios obtenidos durante el ejercicio y las acciones que se tomarán durante el siguiente ejercicio para la mejora de la calidad, principales áreas de mejora detectadas y objetivos de mejoramiento fijados para ejercicios sucesivos. Este documento deberá ser remitido dentro de los 30 Días Calendarios siguientes a la finalización del ejercicio. El Concesionario deberá contratar a una empresa independiente, especializada en el diseño, conducción y evaluación de encuestas de servicio que asegure los medios y recursos necesarios para la realización de mediciones, conteos y encuestas necesarios para la elaboración del Plan de Mejoramiento de la Calidad.
(...)

Ilustración 22: AAP- Porcentaje de pasajeros satisfechos y muy satisfechos, por aeropuerto (2014-2021)



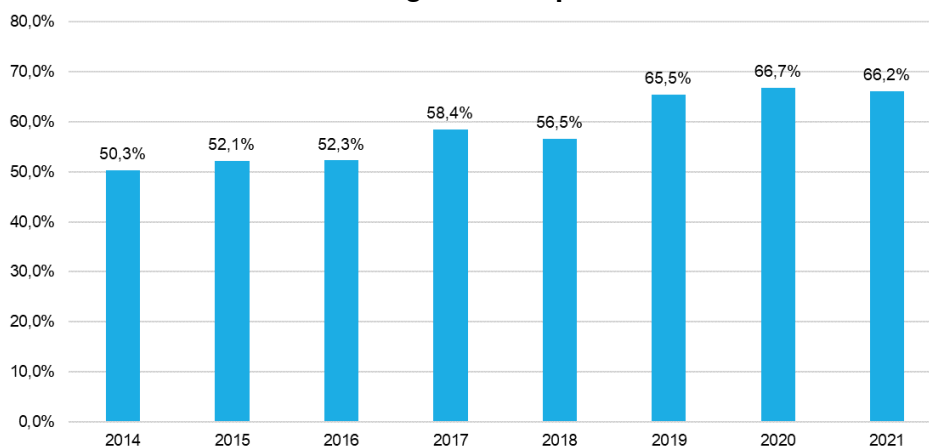
*Se ha tomado en cuenta el índice de calidad global de los servicios brindados a pasajeros

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

337. En el aeropuerto de Juliaca, el porcentaje de pasajeros satisfechos y muy satisfechos alcanzó el 69,9%; mientras que, en los aeropuertos de Ayacucho y Puerto Maldonado estos porcentajes fueron de 66,3% y 66,2% respectivamente.
338. En cuanto a las encuestas realizadas a las aerolíneas, en el Gráfico 59 se observa que el porcentaje de aerolíneas que se sienten satisfechas o muy satisfechas con los servicios brindados por AAP ha mostrado una tendencia positiva al pasar de 50,3% en el año 2014 a 66,2% en el año 2021.
339. Es importante precisar que las áreas de evaluación en las encuestas de las aerolíneas son: seguridad y operaciones, gestión de servicios en plataforma, servicios en área del terminal, e instalaciones de carga y otros.

Gráfico 59: AAP-Evolución del porcentaje de aerolíneas satisfechas o muy satisfechas con los servicios brindados en los aeropuertos del Segundo Grupo



*Se ha tomado en cuenta el índice de calidad global de los servicios brindados a aerolíneas

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

340. De otro lado, al revisar el porcentaje de aerolíneas que se sienten satisfechas o muy satisfechas por aeropuerto, en la Ilustración 23 se observa que en promedio el 65,8% de las aerolíneas se han sentido satisfechas o muy satisfechas con los servicios brindados en el aeropuerto de Ayacucho. En segundo lugar, se encuentra el aeropuerto de Tacna con un porcentaje de aerolíneas satisfechas o muy satisfechas de 62,2%.
341. En el otro extremo se encuentra los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Puerto Maldonado, donde los porcentajes de aerolíneas que se ha sentido satisfechas o muy satisfechas con los servicios brindados por AAP fueron 54,4%, 54,3% y 55,8% respectivamente. En particular, se ha observado que en los primeros años de la concesión las aerolíneas no se sentían satisfechas o muy satisfechas con las instalaciones de carga⁹¹.
342. En líneas generales, se observa que durante el periodo 2014-2021, las aerolíneas se han encontrado menos satisfechas con los servicios brindados por AAP que los pasajeros.

⁹¹ Incluye los almacenes de carga aérea disponibles, las instalaciones complementarias que le ofrece el aeropuerto y los equipos adicionales como los rollos y otra maquinaria de carga/descarga.

Ilustración 23: AAP-Porcentaje de aerolíneas satisfechas y muy satisfechas, por aeropuerto (2014-2021)



*Se ha tomado en cuenta el índice de calidad global de los servicios brindados a aerolíneas

Fuente: AAP

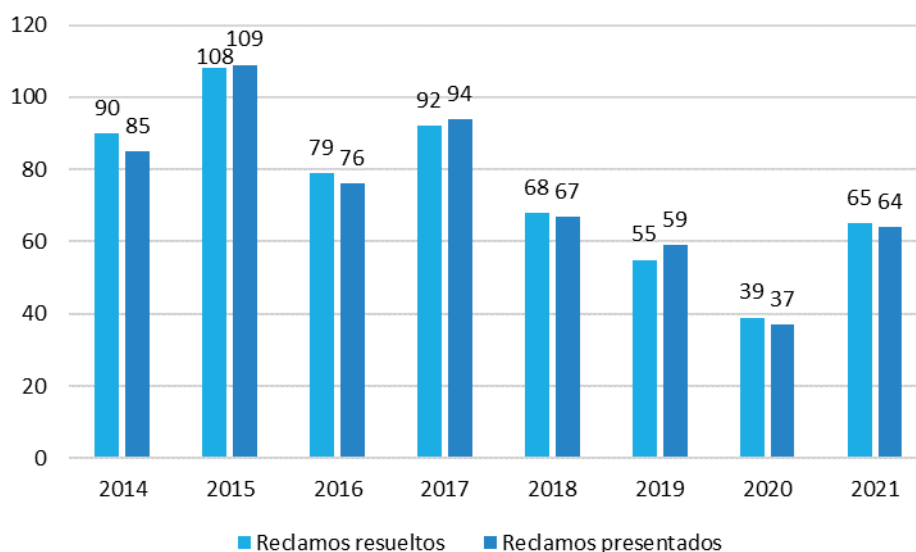
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

343. Es importante precisar que existe un contraste entre los resultados mostrados en la medición de los niveles de servicios y la percepción de los usuarios. Los primeros son medidos en base a criterios y parámetros técnicos mínimos que deben tener los aeropuertos de acuerdo con sus características; mientras que, los segundos reflejan la percepción personal de los distintos tipos de usuarios de los aeropuertos sobre los servicios individuales que cada uno de ellos recibieron. Así, las encuestas de percepción reflejan una evaluación subjetiva de los usuarios sobre los servicios recibidos en los aeropuertos, la cual no se relaciona con los resultados sobre el cumplimiento de los requisitos técnicos por parte de los aeropuertos.

V.2.3. Reclamos

344. Como se indicó en la sección V.1.3, los reclamos presentados por los usuarios son un indicador para medir su nivel de satisfacción respecto a los servicios brindados en los aeropuertos.
345. Al respecto, en el Gráfico 60 se observa la evolución del número de reclamos presentados por los usuarios de los aeropuertos del Segundo Grupo; así como el número de los reclamos resueltos por AAP en el periodo 2014-2021. Al respecto se observa que en promedio al año se resuelve la misma cantidad de reclamos presentados. A diferencia de los reclamos presentados en el Primer Grupo, en el Segundo Grupo se observa una reducción acumulada de 30,6% del 2014 al 2019, al pasar de 85 a 59 reclamos.
346. Es importante indicar que durante el año 2020 el número de reclamos presentados por los usuarios cayó en 37,3% con relación al periodo anterior; lo cual puede ser explicado por la coyuntura del COVID-19 que restringió las operaciones en los aeropuertos a nivel nacional. Sin embargo, al año 2021, el número de reclamos presentados se incrementó en 73,0% con relación al 2020.

Gráfico 60: AAP- Evolución del número de reclamos presentados vs el número de reclamos resueltos



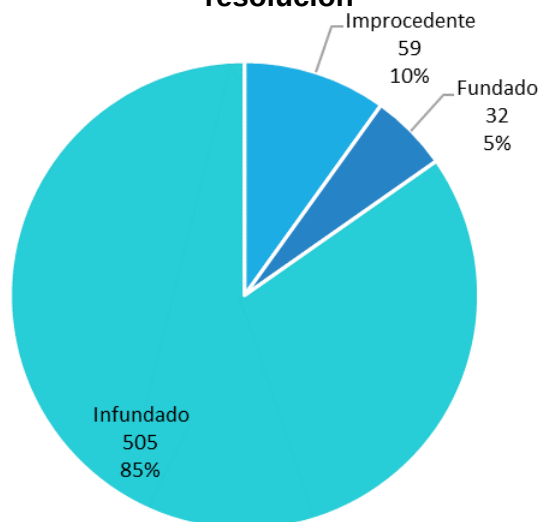
Información declarada por AAP a Ositrán

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

347. En cuanto a la resolución de los reclamos, en el siguiente gráfico se observa que durante el periodo 2014-2021, del total de reclamos resueltos (596) el 85% fueron declarados infundados, el 10% improcedentes, y solamente el 5% fueron declarados como fundados (ver el Gráfico 61).

Gráfico 61: AAP- Participación de los reclamos resueltos por tipo resolución



Información declarada por AAP a Ositrán

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

348. En el periodo 2014-2021, el 60% de los reclamos resueltos estaban relacionados con temas de infraestructura (38%), seguridad aeroportuaria (13%) e itinerarios y vuelos de las aerolíneas (9%).

V.2.4. Sanciones y Penalidades

349. De acuerdo con el Contrato de AAP, el Ositrán es competente para sancionar a AAP por el incumplimiento de sus obligaciones establecidas en la normativa sectorial. Asimismo, es competente para aplicar penalidades ante el incumplimiento de las obligaciones que tiene AAP establecidas en su contrato de concesión⁹².
350. En cuanto a las sanciones, en la Tabla 26 se observa que, durante el periodo 2011-2021, se le impusieron a AAP tres sanciones, dos por retrasos en el pago por el aporte por regulación, y la tercera por no haber realizado el mantenimiento correctivo a los vehículos de salvamento y extinción de incendios (SEI).
351. Es importante indicar que, AAP judicializó la Resolución de la Gerencia de Fiscalización y Supervisión N° 041-2017-GSF-OSITRAN, mediante la cual se sancionó a AAP por no haber efectuado el mantenimiento correctivo a los vehículos de salvamento y extinción de incendios (SEI). El monto de la sanción ascendió a 130 UIT y fue confirmada mediante la Resolución de Gerencia General N° 090-2017-GG-OSITRAN.

⁹² De acuerdo con la cláusula 14.5 del Contrato de AAP:

14.5 De la Potestad Sancionadora

14.5.1 OSITRAN es competente para aplicar sanciones administrativas al CONCESIONARIO en caso de incumplimiento de sus obligaciones como tal, conforme lo dispuesto en la Ley N° 26917, Ley N° 27332, Ley N° 27444 y los reglamentos que se dicten sobre la materia. El CONCESIONARIO deberá proceder con el cumplimiento de las sanciones que imponga el OSITRAN de acuerdo a las normas sobre la materia.

Adicionalmente, el OSITRAN es competente para aplicar al CONCESIONARIO las penalidades establecidas en el Anexo 9 del presente Contrato, ante el incumplimiento de sus obligaciones pactadas en éste.

352. Al respecto, mediante la Resolución N° Ocho⁹³, de fecha 7 de enero del año 2020, se declaró infundada la demanda de AAP en primera instancia. A la fecha se encuentra en trámite una apelación presentada por este concesionario.

Tabla 26: AAP-Sanciones impuestas por el Ositrán en el periodo 2011-2021*

Incumplimiento	Norma relacionada al incumplimiento	Resolución final en última instancia	Sanción impuesta
Haber realizado el pago de Aporte por Regulación al Estado (julio 2012 y marzo 2015), fuera del plazo establecido en el Reglamento de Aporte por Regulación.	Incumplir con la cláusula 14.6 del Contrato de Concesión y el artículo 5° del Reglamento de Aporte por Regulación	020-2016-GSF-OSITRAN	1 UIT
Incumplimiento relativo a no haber efectuado el pago íntegro del Aporte por Regulación dentro del plazo establecido correspondiente al período de Noviembre de 2015.	Artículo 20° del Reglamento de Pago de Aporte por Regulación	046-2016-GSF-OSITRAN	0.2 UIT
No haber efectuado mantenimiento correctivo a los vehículos de salvamento y extinción de incendios (SEI)	Cláusulas 6.1, 6.8 y numeral 5 del Apéndice 2 del Contrato de Concesión	090-2017-GG-OSITRAN	130 UIT

**Las sanciones presentadas en esta tabla contienen información de lo resuelto por Ositrán, no consideran lo resuelto en sede de arbitraje o el Poder Judicial.*

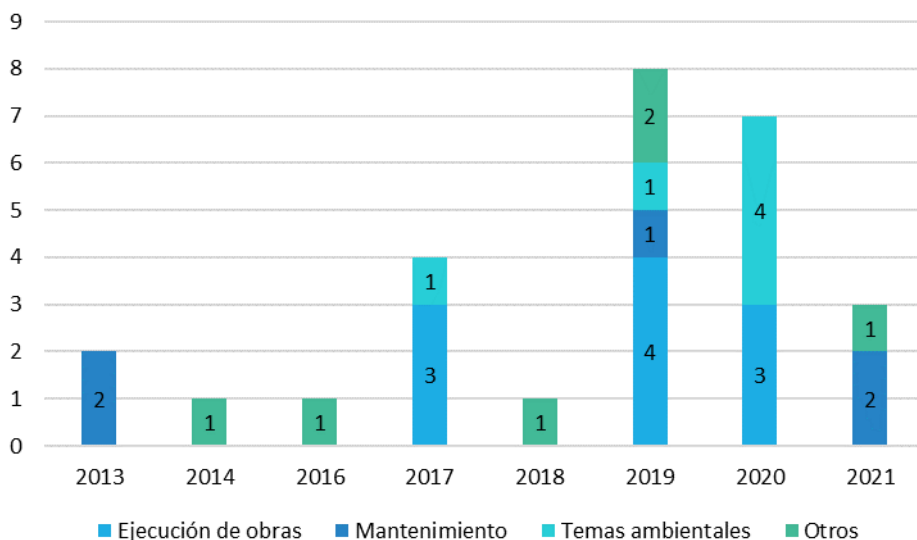
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

353. De otro lado, en cuanto a la evolución de las penalidades impuesta a AAP, en el periodo 2013-2021, en el Gráfico 62 se observa que, del total de penalidades impuestas en este periodo (27), el 55,6% se concentra en los años 2019 y 2020.
354. Es importante indicar que las penalidades estuvieron entre USD 5 000 y USD 3,9 millones. El primer incumplimiento estuvo relacionado con no efectuar las labores de mantenimiento rutinario necesario para mantener los Requisitos Técnicos Mínimos; mientras que, el segundo incumplimiento fue por atrasos en el inicio y término de la ejecución de las obras de remodelación de las playas de estacionamiento, mejoramiento de las vías de acceso y tratamiento paisajístico de los aeropuertos del Segundo Grupo.

⁹³ Resolución N° Ocho del Décimo Cuarto Juzgado Contencioso Administrativo de Lima, del expediente N° 9097-2017.

Gráfico 62: AAP- Evolución del número de penalidades impuestas, por temas de incumplimiento, en el periodo 2011-2021*



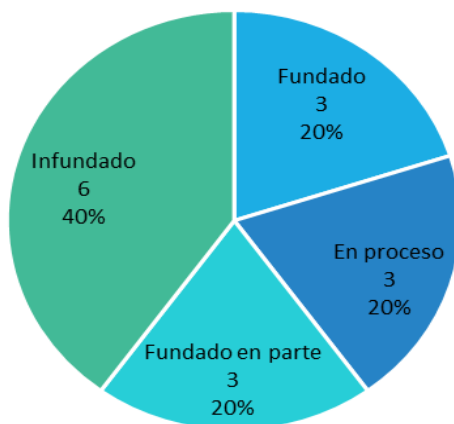
*Las penalidades presentadas en este gráfico contienen información de lo resuelto por Ositrán, no consideran lo resuelto en sede de arbitraje o el Poder Judicial.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

355. Asimismo, se observa que, la mayor parte de penalidades impuestas en el periodo 2013-2021 (37,0%) fueron por incumplimientos relacionados con la ejecución de obras; en segundo lugar, se encuentran los incumplimientos relacionados con temas ambientales, con una participación del 22,2%.
356. Cabe mencionar que, de las 27 penalidades impuestas en el periodo 2011-2021, 15 han sido llevadas a arbitraje por AAP; donde 12 han sido resueltas y 3 se encuentran aún en proceso. Los pedidos de AAP en su mayoría solicitaban que se dejaran sin efectos las penalidades impuestas y/o se reduzcan los montos de las penalidades.
357. Con relación a los procedimientos concluidos, 6 fueron declarados infundados, 3 fundados y 3 fundados en parte (ver el Gráfico 63).

Gráfico 63: AAP -Participación de las penalidades llevadas a arbitraje, por estado del proceso, en el periodo 2011-2021



Fuente: Procuraduría del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VI. DESEMPEÑO COMERCIAL

358. El desarrollo de negocios en los aeropuertos ya sea mediante alquileres de locales comerciales y/o espacios publicitarios, o por la prestación de servicios complementarios a los pasajeros, como el del alquiler de salas VIP, otorgan un valor adicional al servicio aeroportuario que prestan los concesionarios.
359. Por lo señalado, en esta sección se analizará el desarrollo de dichos negocios en las concesiones del Primer y Segundo Grupo.

VI.1.1. Desempeño comercial en el Primer Grupo de Aeropuertos

360. En el Primer Grupo de Aeropuertos se observan cuatro tipos de servicios comerciales que se brindan a los usuarios del aeropuerto: cajeros automáticos, salones VIP, restaurantes y/o tiendas, y servicio de taxis y/o alquiler de autos. En la Tabla 27 se observa que de los 12 aeropuertos que conforman el Primer Grupo, en once hay restaurantes y/o tiendas, en once hay servicios de taxi y/o alquiler de autos, en nueve salones VIP, y en nueve cajeros automáticos. Asimismo, se observa que en siete aeropuertos se brindan los cuatro tipos de servicio: Cajamarca, Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo.

Tabla 27: AdP- Servicios comerciales brindados en los aeropuertos del Primer Grupo

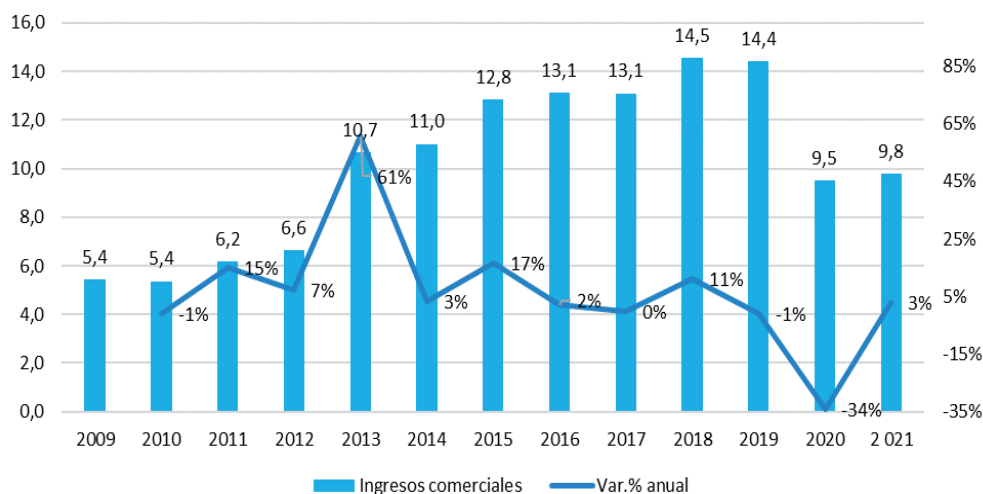
Aeropuerto	Cajeros automáticos	Salón VIP	Restaurantes y tiendas	Taxis y alquiler de autos
Anta	-	Caral Vip Lounge	-	Amigos de montañas
Cajamarca	BBVA	Caral Vip Lounge	Round Trip Café, La Cremería, Round Trip Market, Huacariz y Piquas	Latin Servis
Chachapoyas	-	-	Café Amazonas 632	-
Chiclayo	Global Net, Scotiabank, BCP	Caral Vip Lounge	Round Trip Café, RUTTA, Round Trip Market, Rostro Peruano, Sol Alpaca, San Roque, Papachay Market, y Secure Bag	Transporte Señor de Sipán
Iquitos	Global Net, Scotiabank, BCP y BBVA	Caral Vip Lounge	Round Trip Café, RUTTA, Round Trip Market, Papachay Market, Café Do Mundo, Maloka y Secure Bag	Taxi Aeropuerto, Fono Taxi Flores y Fast Motitaxi
Pisco	Scotiabank	-	Buena Cosecha	El Nuevo Taxi Sur
Piura	Global Net, Scotiabank, BCP y Caja Piura	Caral Vip Lounge	Round Trip Café, RUTTA, Round Trip Market, San Roque, Papachay Market, Frozen, Total Snack, y I Love PIU	San José Rent a Car y Servitours
Pucallpa	Global Net, Scotiabank, BCP y BBVA	Caral Vip Lounge	Round Trip Café, RUTTA, Round Trip Market, Papachay Market y Secure Bag	Empresa de Servicios Eco y Empresa de Transporte Aeropuerto
Talara	-	-	Altomayo	Empresa de Transporte El Talareño, Servitours y San José Rent a Car
Tarapoto	Global Net, Scotiabank y BBVA	Caral Vip Lounge	Round Trip Café, RUTTA, Round Trip Market, Papachay Market y Secure Bag	Mototaxi Seguro y Safari Tours
Trujillo	Global Net, Scotiabank, BCP	Caral Vip Lounge	Round Trip Café, RUTTA, Round Trip Market, Casa Verde Gourmet, Sol Alpaca, San Roque y Papachay Market	Turismo Aeropuerto y San José Rent a Car
Tumbes	Global Net, Scotiabank, BCP	-	Altomayo	Taxi Tumbes y San José Rent a Car

Fuente: Página web de ADP (fecha de consulta: 30 de marzo del 2022).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

361. En términos monetarios, el desarrollo comercial en los aeropuertos concesionados puede verse reflejado en sus ingresos comerciales, en particular por los rubros de Alquiler de Locales Comerciales, Alquiler de Espacios Publicitarios y Salones VIP. Esto, debido a que el ingreso de nuevos negocios o comercios en un aeropuerto, dado su atractivo en términos de potenciales consumidores, generará mayores ingresos de este tipo. Al respecto, de acuerdo con el Contrato de Concesión de AdP, los cobros por la prestación de estos servicios no estarán sujetos a un régimen tarifario, es decir sus precios se determinarán sobre la base de la oferta y demanda.
362. En esta línea, al analizar los ingresos por los alquileres de espacios publicitarios, locales comerciales, salones VIP, almacenes y depósitos, se observa una tendencia al alza de estos ingresos, con un crecimiento acumulado de 165,6% en el periodo 2009-2019, al pasar de S/ 5,4 millones a S/ 14,4 millones. Dada la coyuntura del COVID-19, en el año 2020 los ingresos de estos rubros mostraron una caída de 34% con relación a lo registrado en el año 2019. Sin embargo, durante el año 2021 se ha observado una recuperación de los ingresos comerciales del 68% con relación a los ingresos del año 2019.

Gráfico 64: AdP- Evolución de los ingresos comerciales, en el periodo 2009-2021 (en millones de soles)

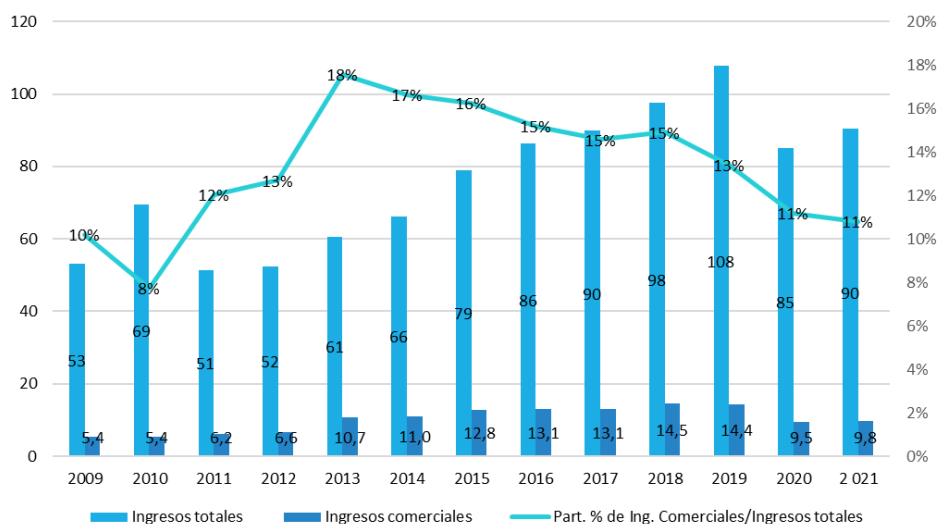


Fuente: Contabilidad Regulatoria de AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

363. Asimismo, es importante indicar que, durante el periodo 2009-2021 los ingresos comerciales de AdP han tenido una participación promedio del 13% sobre los ingresos totales, alcanzando una participación máxima de 18% en el año 2013 (ver Gráfico 65). Además, se observa que durante el 2020 y 2021 dicha participación alcanzó sus niveles mínimos en diez años (11%); lo cual puede ser explicado por el cierre de los locales comerciales y restaurantes como consecuencia de las restricciones impuestas por el gobierno para mitigar los efectos del COVID-19.

Gráfico 65: AdP- Comparación de los ingresos comerciales y los ingresos totales, en el periodo 2009-2021 (en millones de soles)



Fuente: Contabilidad Regulatoria de AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

364. En cuanto a la participación de los aeropuertos del Primer Grupo en los ingresos comerciales, en Ilustración 24 se observa que el aeropuerto de Iquitos es el que mayor participación ha tenido en el periodo 2009-2021, con S/ 31,8 millones, los cuales representan el 24% de los ingresos comerciales. En segundo lugar, se encuentra el aeropuerto de Trujillo, con una participación del 16% de los ingresos comerciales, equivalente a S/ 20,9 millones; en tercer lugar, se ubica el aeropuerto de Piura con una participación del 14% (S/ 18,6 millones).

Ilustración 24: AdP-Participación de los ingresos comerciales, por aeropuerto, en el periodo 2009-2021 (en millones de soles)*



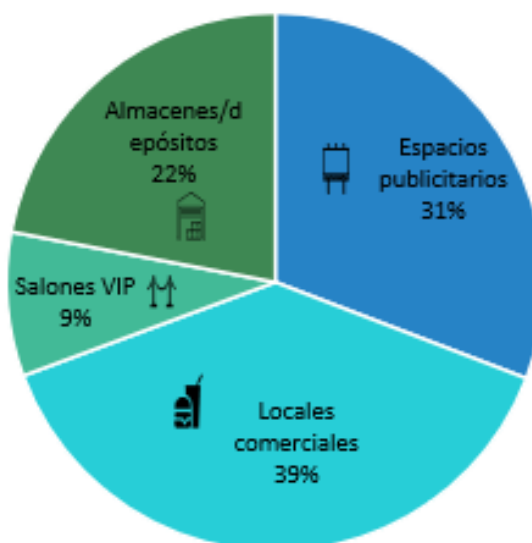
*Los ingresos comerciales registrados en el departamento de Piura corresponden a los ingresos de los aeropuertos de Piura y Talara.

Fuente: Contabilidad Regulatoria de AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

365. En el otro extremo se encuentran los aeropuertos de Anta y Chachapoyas, donde los ingresos comerciales en conjunto han representado el 1,5%; lo cual guarda relación con el poco tráfico que tienen dichos aeropuertos.
366. Si analizamos la participación de los ingresos comerciales, en el Gráfico 66 se observa que los ingresos por el alquiler de locales comerciales tienen la mayor participación (39%) en el periodo 2009-2021, seguido del alquiler de los espacios publicitarios (31%). En tercer lugar, se encuentra el alquiler de almacenes y depósitos con un 22%; mientras que, el alquiler de los salones VIP tiene una participación del 9%.

Gráfico 66: AdP- Participación de los ingresos comerciales, por rubro, en el periodo 2009-2021



Fuente: Contabilidad Regulatoria de AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VI.2. Desempeño comercial en el Segundo Grupo de Aeropuertos

367. En el Segundo Grupo de Aeropuertos se observan cuatro tipos de servicios comerciales que se brindan a los usuarios del aeropuerto: servicios bancarios/cambio de divisas, salones VIP, restaurantes/tiendas, y servicio de taxis/ alquiler de autos. En la Tabla 28 se observa que de los cinco aeropuertos que conforman el Segundo Grupo, en cuatro se brindan los cuatro tipos de servicio; siendo el aeropuerto de Ayacucho el único en el que no se registran ni servicios bancarios/cambio de divisas ni de taxis/ alquiler de autos.
368. Como se indicó en la sección III.2.1, el aeropuerto de Arequipa es uno de los aeropuertos de provincia con mayor tráfico de pasajeros, luego del aeropuerto de Cusco; ello se ve reflejado en el número de servicios comerciales que se brindan en este aeropuerto, once restaurantes/tiendas comerciales, tres empresas de taxis y tres de alquileres de autos.

Tabla 28: AAP- Servicios comerciales brindados en los aeropuertos del Segundo Grupo

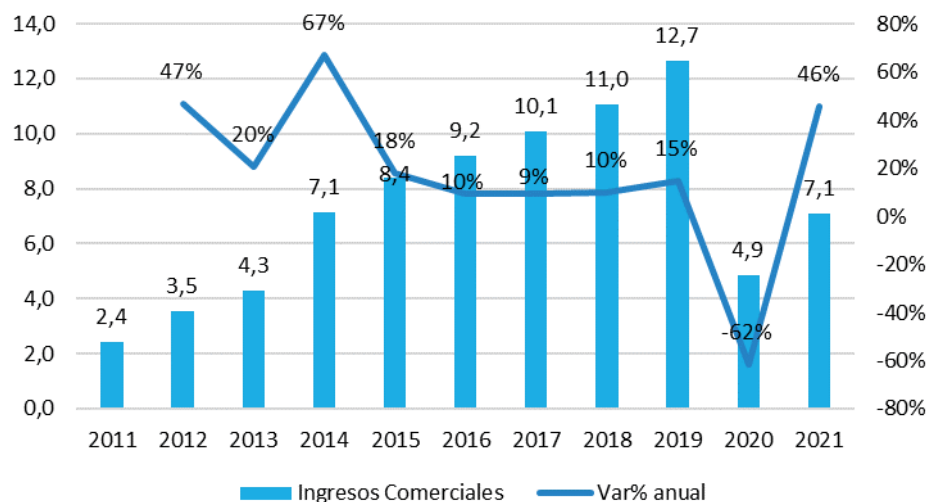
Aeropuerto	Servicios bancarios/ cambio divisas	Salón VIP	Restaurantes y tiendas	Taxis y alquiler de autos
Arequipa	Agente express BBVA y Money exchange	Andes Salón VIP	Antojitos de Arequipa Dulce Tradición, La Ibérica, Misti Store, Anntarah, Britt Shop, Sol Alpaca, Incalpaca, Jirón Perú, Deli Express Gourmet, Rutta y Deli Express Gourmet.	Taxis: Esstia, Remisse Rodríguez Ballón y Representaciones Remisse 24. Alquiler: Grupo ANC, Inka's Rent Car y Arequipa Track.
Ayacucho	-	Andes Salón VIP	Montefino, Warikao, Retablos Ramos, El Tumi, Cafetería Aeropuerto y Deli Express Coffee Shop	-
Juliaca	Agente express BBVA	Andes Salón VIP	La Ibérica, Patio de Artesanías, Anntarah, Sol de Alpaca, Antojitos de Arequipa Dulce Tradición, Harina de Otro Costal y 1 Break	Asociación de taxis N° 7, C. Titan y Empresa de Transportes Turísticos Rossy Tours
Puerto Maldonado	Agente express BBVA	Andes Salón VIP	Sol Alpaca, 1 Break, Harina de Otro Costal y Paletas&Souvenirs	Taxisel, Empresa de Transportes y ServiciosV&C
Tacna	Agente express BBVA	Andes Salón VIP	Duty free y Rocchetti	Asociación de Taxis N° 10, y Empresa de Transportes y Servicios New Class

Fuente: Página web de AAP (fecha de consulta: 31 de marzo del 2022).

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

369. Como ya se indicó, en términos monetarios el desarrollo comercial en los aeropuertos concesionados puede verse reflejado en sus ingresos comerciales, en particular, por los rubros de Alquiler de Locales Comerciales y Alquiler de Espacios Publicitarios; por lo que, en esta sección analizaremos los ingresos por estos rubros. Es importante precisar que, de acuerdo con el Contrato de Concesión de AAP, los cobros por la prestación de estos servicios no estarán sujeto a un régimen tarifario, es decir, sus precios se determinarán sobre la base de la oferta y demanda.
370. En esta línea, al analizar los ingresos por los alquileres de espacios publicitarios, locales comerciales y almacenes y depósitos, se observa una tendencia al alza de estos ingresos, con un crecimiento acumulado de 424,7% en el periodo 2011-2019, al pasar de S/ 2,4 millones a S/ 12,7 millones. Dada la coyuntura del COVID-19, en el año 2020 los ingresos de estos rubros mostraron una caída de 62% con relación a lo registrado en el año 2019. Sin embargo, al cierre del año 2021 se observa una recuperación del 56,1% de los ingresos comerciales respecto a lo registrado en el año 2021. Ver el Gráfico 67.

Gráfico 67: AAP- Evolución de los ingresos comerciales, en el periodo 2011-2021 (en millones de soles)

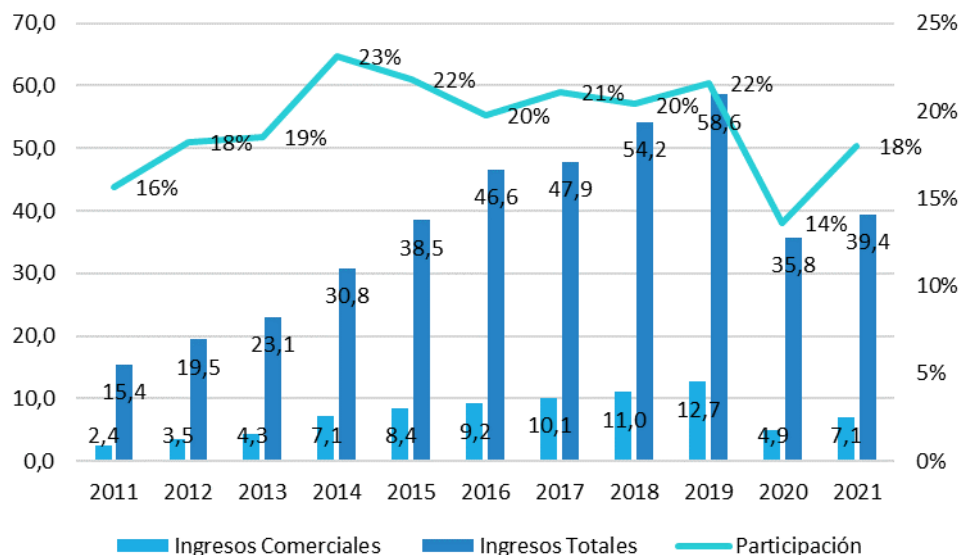


Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

371. Asimismo, es importante indicar que, durante el periodo 2011-2021 los ingresos comerciales de AAP han tenido una participación promedio del 19,2% sobre los ingresos totales, alcanzando una participación máxima de 23,1% en el año 2014 (ver Gráfico 68). Además, se observa que durante el año 2020 dicha participación alcanzó su nivel más bajo desde el inicio de la concesión (13,6%); lo cual puede ser explicado por el cierre de los locales comerciales y restaurantes como consecuencia de las restricciones impuestas por el gobierno para mitigar los efectos del COVID-19.

Gráfico 68: AAP- Comparación de los ingresos comerciales y los ingresos totales, en el periodo 2011-2021 (en millones de soles)

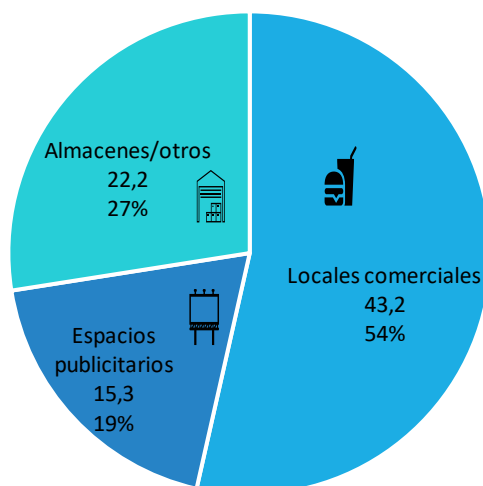


Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

372. Si analizamos la participación de los ingresos comerciales, en el Gráfico 69 se observa que los ingresos por el alquiler de locales comerciales tienen la mayor participación (53,5%), seguido del alquiler de almacenes/otros (27,5%); mientras que, en tercer lugar, se encuentra el alquiler de espacios publicitarios (19,0%)

Gráfico 69: AAP- Participación de los ingresos comerciales, por rubro, en el periodo 2011-2021



Fuente: Contabilidad Regulatoria de AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VII. REVISIÓN DE LOS SUPUESTOS CONSIDERADOS EN LA ESTRUCTURACIÓN DE LOS PROYECTOS DEL PRIMER Y SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS

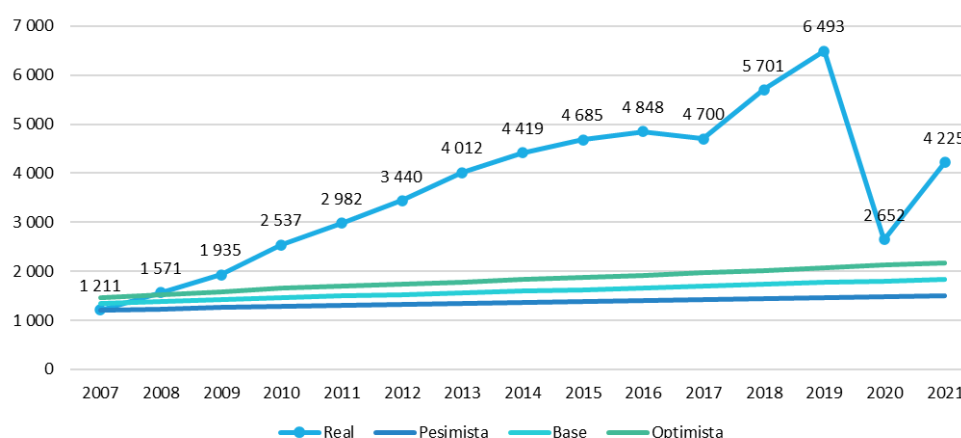
373. Como parte de la estructuración de un proyecto de APP se requiere contar con un modelo económico financiero, el cual sustenta el esquema de financiamiento y pagos del proyecto.
374. Dado que, los contratos APP son de largo plazo, en la elaboración de los modelos económico-financieros se tienen que tomar supuestos tanto de la evolución de la economía (crecimiento del PBI, precios de *commodities*, tipo de cambio, entre otros) como del propio proyecto (demanda de servicios, ingresos, deuda, cofinanciamiento, etc.). Por lo que, en esta sección se va a realizar una comparación de los supuestos considerados en los modelos económicos financieros del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos elaborados por Proinversión con los resultados realmente observados en los años de concesión, para lo cual, se han elegido dos variables: demanda y cofinanciamiento.

VII.1. Comparación de la demanda y el cofinanciamiento en el Primer Grupo

VII.1.1. Comparación de la demanda

375. De acuerdo con Proinversión, las proyecciones de demanda consideradas en el modelo económico-financiero de la concesión del Primer Grupo son conservadoras y dependen del desarrollo del turismo nacional, considerando que, el incremento del turismo dependía de las actividades que debían realizar las distintas instituciones del sector para atraer más turistas. Asimismo, las proyecciones consideraban que, con el crecimiento de la economía en las regiones del norte del país, el flujo de pasajeros nacionales también aumentaría⁹⁴.
376. Cabe precisar que, las proyecciones de demanda del modelo económico financiero consideran tres escenarios, pesimista, base y optimista. Así, en el Gráfico 70 se presenta un comparativo entre las proyecciones del tráfico de pasajeros y los valores realmente registrados en el Primer Grupo en el periodo 2007-2021.

Gráfico 70: AdP- Comparación de las proyecciones de tráfico de pasajeros versus el tráfico real de pasajeros, en el periodo 2007-2021 (en miles de pasajeros)



Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

377. Al respecto, se observa que, solamente en el año 2007 las proyecciones de tráfico de pasajeros de los tres escenarios fueron mayores a las registradas (1,2 millones); ni siquiera en el año 2020, en donde el tráfico de pasajeros registró una gran caída por el COVID-19, las proyecciones de demanda fueron mayores a las realmente registradas en ese año.
378. En particular, durante el periodo 2007-2021, en promedio, al año el tráfico de pasajeros en los aeropuertos del Primer Grupo fue 101,9% mayor al de las proyecciones en el escenario optimista, 131,6% mayor en el escenario base y 171,6% mayor en el escenario pesimista.

⁹⁴ Información obtenida del documento denominado "03. Validación del PAMO máximo del Primer Grupo" que corresponde al Libro Blanco de la concesión del Primer Grupo.

379. Al revisar las proyecciones por aeropuerto, en la Tabla 29, se aprecia que el tráfico de pasajeros de los aeropuertos que más se alejaron de las proyecciones fueron los de Talara, Pisco y Chachapoyas; en 48182%, 1685% y 936%, respectivamente.

Tabla 29: AdP-Comparación de las proyecciones de tráfico de pasajeros versus el tráfico real de pasajeros, por aeropuerto, en el periodo 2007-2021 (en miles de pasajeros)

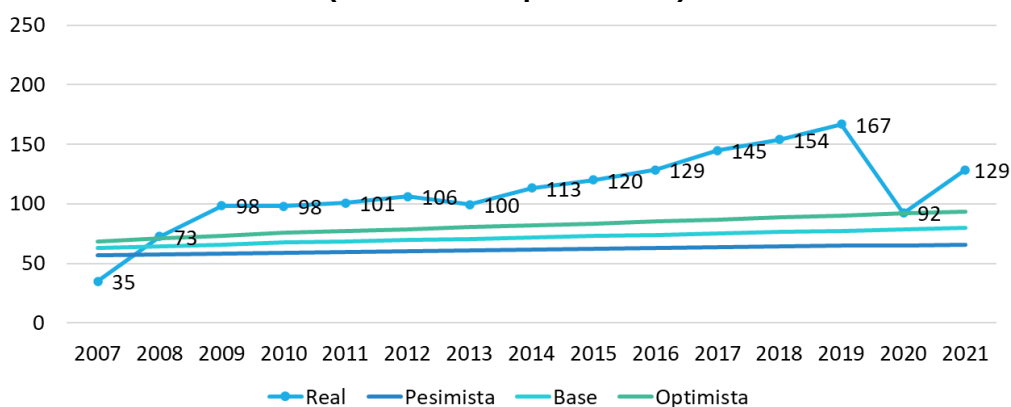
Aeropuertos	Real	Pesimista	Base	Optimista	Real vs Optimista
Anta	120	108	125	141	-15%
Cajamarca	105	7	8	10	936%
Chachapoyas	3 679	664	768	871	323%
Chiclayo	5 730	1 889	2 182	2 476	131%
Iquitos	12 222	7 255	8 636	10 017	22%
Pisco	612	26	30	34	1685%
Piura	9 229	2 259	2 610	2 961	212%
Pucallpa	6 482	2 435	2 814	3 192	103%
Talara	1 389	2	2	3	48182%
Tarapoto	7 823	2 195	2 536	2 877	172%
Trujillo	5 620	2 445	2 853	3 261	72%
Tumbes	2 401	1 115	1 359	1 603	50%
Total	55 412	20 401	23 923	27 445	102%

Fuente: AdP y Proinversión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

380. De otro lado, en cuanto al número de operaciones, al igual que en el tráfico de pasajeros, se observa que estas han sido mayores que las proyectadas de los tres escenarios en todos los años, con excepción del año 2007. En particular, se observa que, durante el periodo 2007-2021, en promedio, al año el número de operaciones en los aeropuertos del Primer Grupo fue 35,2% mayor al de las proyecciones en el escenario optimista, 54,3% mayor en el escenario base y 79,6% mayor en el escenario pesimista.

Gráfico 71: AdP- Comparación de las proyecciones de operaciones versus las operaciones reales, en el periodo 2007-2021 (en miles de operaciones)



Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

381. Al analizar las proyecciones por aeropuerto, en la
382. Tabla 30, se aprecia que el número de operaciones de los aeropuertos que más se alejó de las proyecciones fueron los de Pisco, Cajamarca y Talara; en 1235%, 356% y 160%, respectivamente. Asimismo, se observa que en seis aeropuertos el número de operaciones acumuladas creció menos a lo proyectado en el escenario optimista.

Tabla 30: AdP-Comparación de las proyecciones de operaciones versus las operaciones reales, por aeropuerto, en el periodo 2007-2021 (en miles de operaciones)

Aeropuertos	Real	Pesimista	Base	Optimista	Real vs Optimista
Anta	12	19	22	25	-52%
Cajamarca	8	1	1	2	356%
Chachapoyas	45	49	57	64	-30%
Chiclayo	118	128	148	167	-29%
Iquitos	172	161	191	222	-23%
Pisco	666	38	44	50	1235%
Piura	102	61	70	80	28%
Pucallpa	230	224	259	294	-22%
Talara	14	4	5	6	160%
Tarapoto	128	92	106	120	6%
Trujillo	139	122	142	162	-14%
Tumbes	24	24	29	34	-30%
Total	1 658	923	1 075	1 227	35%

Fuente: AdP y Proinversión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

383. Una de las razones que puede atribuirse al gran crecimiento del tráfico en los aeropuertos del Primer Grupo es al auge económico que vivió el Perú, con un crecimiento acumulado del PBI desde el año 2002 al año 2019 de 231,8%.

VII.1.2.Comparación del cofinanciamiento

384. Como se indicó en la sección I.1.5 el monto del cofinanciamiento que el Estado le va a pagar a AdP se determina de la siguiente manera:

- Si el PAMO es mayor a la suma de los ingresos regulados más el ingreso no Regulado Base, el cofinanciamiento se determina como:

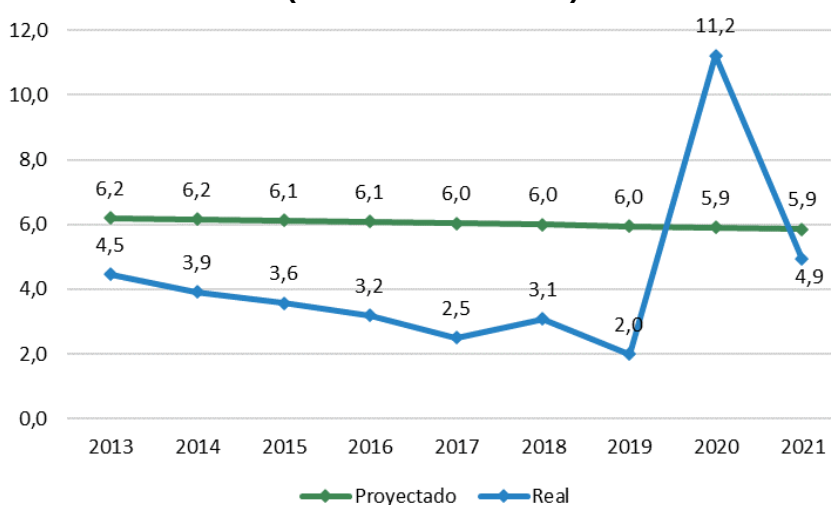
$$COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

- Si el PAMO es menor o igual a la suma de los ingresos regulados más el Ingreso no Regulado, el cofinanciamiento se determina como:

$$COF_t = IGI_t - f_1(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

385. Al respecto, el modelo económico financiero, en base de diversos supuestos (como las proyecciones de demanda, las proyecciones de gastos operativos, los costos de deuda, entre otros), determinó las proyecciones de cofinanciamiento que debía pagar el Estado. En particular, en el Gráfico 72 se observa que en el periodo 2013-2021 el cofinanciamiento por PAMO proyectado por Proinversión se ha encontrado por encima del PAMO realmente pagado, con excepción del año 2020, que como ya se indicó en la sección IV.1, ha sido un año atípico por el COVID-19. En particular, se observa que durante los años 2008 y 2009 se registraron las menores diferencia entre el PAMO real y el proyectado; mientras que, en los años 2017 y 2019 se registraron las mayores diferencias, de 142% y 200%, respectivamente.

Gráfico 72: AdP- Comparación de las proyecciones de PAMO versus el PAMO realmente pagado, en el periodo 2007-2021 (en millones de USD)



Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

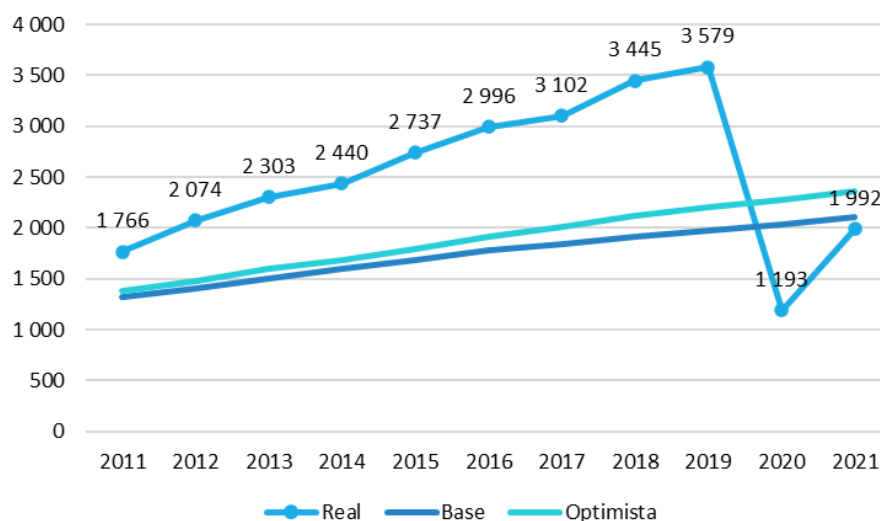
386. En agregado, durante el periodo 2013-2021 el cofinanciamiento por PAMO que recibió AdP (USD 38,9 millones) fue menor al proyectado (USD 54,3 millones) en 28,5%.
387. Es importante precisar que la diferencia mostrada en el gráfico previo está subestimada; ello debido a que el PAMO proyectado por Proinversión no considera la operación y el mantenimiento de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, ni la ampliación de horario de los aeropuertos de Pucallpa y Trujillo. Como se indicó en la sección I.1.5, la transferencia de los tres aeropuertos incrementó el PAMO anual en USD 3,5 millones; y, las ampliaciones de horario en USD 346 733.
388. Así, como se vio en la sección VII.1.1, el tráfico de pasajeros y el número de operaciones en los aeropuertos del Primer Grupo ha sido mucho mayor al proyectado, lo cual ha generado mayores ingresos para el concesionario, y por ende, ha significado un menor cofinanciamiento por parte del Estado.

VII.2. Comparación de la demanda y el cofinanciamiento en el Segundo Grupo

VII.2.1. Comparación de la demanda

389. De acuerdo con Proinversión, las proyecciones de demanda consideradas en el modelo económico-financiero de la concesión del Segundo Grupo tomaron en consideración, el PBI del Perú, así como de otros países de la región, la evolución histórica del tráfico de los aeropuertos (pasajeros, carga y número de operaciones), las particularidades del contexto e idiosincrasia del Perú, entre otros⁹⁵.
390. Cabe precisar que, las proyecciones de demanda del modelo económico financiero consideran dos escenarios: base y optimista.
391. Así, en el Gráfico 73 se presenta un comparativo entre las proyecciones del tráfico de pasajeros y los valores realmente registrados en el Segundo Grupo en el periodo 2011-2021. Al respecto, se observa que, desde el inicio de la concesión del Segundo Grupo al 2019 las proyecciones de tráfico de pasajeros de los dos escenarios fueron menores al tráfico realmente registrado. Recién en los años 2020 y 2021, como consecuencia del COVID-19, el tráfico de pasajeros cayó por debajo de los niveles proyectados.

Gráfico 73: AAP- Comparación de las proyecciones de tráfico de pasajeros versus el tráfico real de pasajeros, en el periodo 2011-2021 (en miles de pasajeros)



Cabe mencionar que el escenario base no consideraba tráfico en el aeropuerto de Andahuaylas; mientras que en el escenario optimista sí lo consideraba.

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

392. En particular, se observa que, durante el periodo 2011-2019, en promedio, al año el tráfico de pasajeros en los aeropuertos del Segundo Grupo fue 60,7% mayor al de las proyecciones en el escenario base, y 49,6% mayor en el escenario base optimista.

⁹⁵ Información obtenida del documento denominado "Escenario plan maestro conceptual de desarrollo del aeropuerto" que corresponde al Libro Blanco de la concesión del Segundo Grupo.

393. Al analizar las proyecciones por aeropuerto, en la Tabla 31 se aprecia que el tráfico de pasajeros del aeropuerto de Ayacucho fue el que más se alejó de las proyecciones; en 223%. Asimismo, se observa que el único aeropuerto en el que el tráfico de pasajeros acumulado creció menos a lo proyectado en el escenario optimista fue el de Puerto Maldonado.

Tabla 31: AAP-Comparación de las proyecciones de tráfico de pasajeros versus el tráfico real de pasajeros, por aeropuerto, en el periodo 2011-2021 (en miles de pasajeros)

Aeropuertos	Real	Base	Optimista	Real vs Optimista
Arequipa	15 157	9 624	10 354	46%
Ayacucho	1 686	504	523	223%
Juliaca	4 186	3 449	3 588	17%
Puerto Maldonado	2 827	2 750	2 929	-4%
Tacna	3 771	2 850	3 259	16%
Total	27 627	19 178	20 653	34%

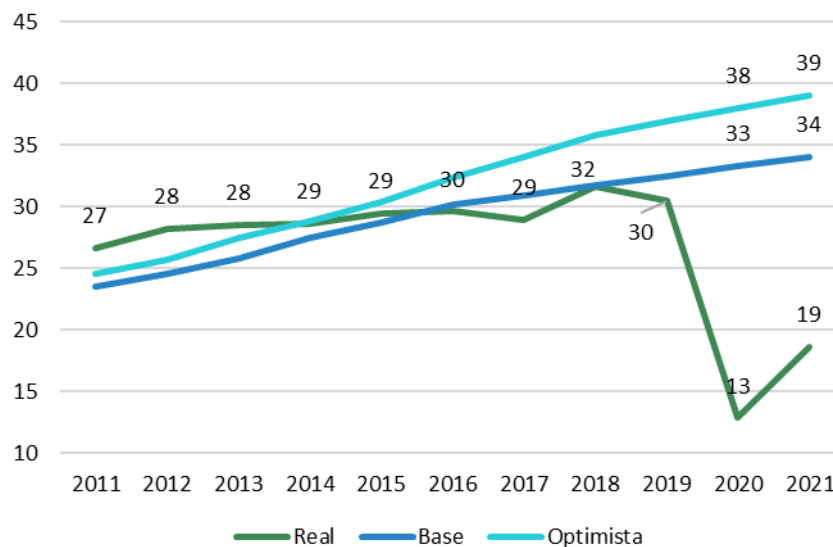
* El aeropuerto de Andahuaylas no ha sido entregado a AAP, por lo cual no se considera el tráfico de pasajeros de este aeropuerto.

Fuente: AAP y Proinversión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

394. De otro lado, en cuanto al número de operaciones, en el Gráfico 74 se observa que las proyecciones y los valores registrados no se han encontrado tan diferenciados en el periodo 2011-2019. En particular, se aprecia que, hasta el año 2013 el número de operaciones registradas en el Segundo Grupo fue mayor a las proyecciones de los escenarios base y optimista; mientras que, en los años 2014 y 2015 los valores reales fueron mayores solamente al escenario base. Del 2016 al 2019 el número de operaciones registradas se encontró por debajo de las proyecciones de los dos escenarios, esta situación se agudizó en los años 2020 y 2021, debido a las medidas aplicadas por el gobierno para mitigar la propagación del COVID19.

Gráfico 74: AAP- Comparación de las proyecciones de operaciones versus las operaciones reales, en el periodo 2011-2021 (en miles de operaciones)



Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

395. Al analizar las proyecciones por aeropuerto, en la Tabla 32 se aprecia que, en agregado durante el periodo 2011-2021, el número de operaciones en los aeropuertos del Segundo Grupo estuvo por debajo de las proyecciones, con excepción del aeropuerto de Arequipa, cuyas operaciones estuvieron 1,4% por encima del escenario optimista, y 11,4% del escenario base.

Tabla 32: AAP-Comparación de las proyecciones de operaciones versus las operaciones reales, por aeropuerto, en el periodo 2011-2021 (en miles de operaciones)

Aeropuertos	Real	Base	Optimista	Real vs Optimista
Arequipa	145	130	143	1,4%
Ayacucho	36	52	54	-34%
Juliaca	42	52	54	-22%
Puerto Maldonado	33	34	39	-16%
Tacna	38	42	51	-25%
Total	293	311	341	-14%

* El aeropuerto de Andahuaylas no ha sido entregado a AAP, por lo cual no se considera el número de operaciones de este aeropuerto.

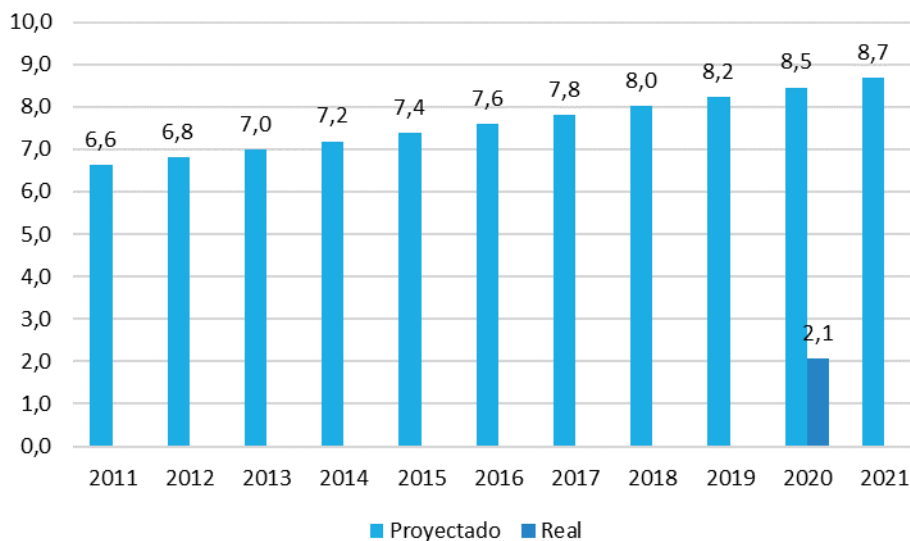
Fuente: AAP y Proinversión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

VII.2.1. Comparación del cofinanciamiento

396. Como se indicó en la sección I.2.5, la concesión del Segundo Grupo a pesar de ser una concesión cofinanciada casi no ha recibido cofinanciamiento por operación y mantenimiento. Esto debido a que sus ingresos regulados han sido mayores al PAMO; así, conforme a su contrato de concesión han tenido que devolver al Estado el 50% de la diferencia entre sus ingresos regulados y el PAMO (para mayor detalle revisar la sección I.2.5).
397. De acuerdo con las proyecciones de cofinanciamiento del modelo económico financiero de Proinversión para el Segundo Grupo de aeropuertos, en acumulado, en el periodo 2011-2021, el Estado debió pagar por concepto de PAMO USD 83,8 millones. Sin embargo, como se aprecia en el Gráfico 75, solamente en el año 2020, AAP recibió cofinanciamiento por PAMO, el cual ascendió a USD 2,1 millones (debido a que sus ingresos cayeron considerablemente como consecuencia del COVID-19, para mayor detalle ver la sección IV). El PAMO recibido por AAP representa el 2,5% del PAMO total que proyectó Proinversión en el periodo 2011-2021.

Gráfico 75: AAP- Comparación de las proyecciones de cofinanciamiento versus el cofinanciamiento realmente pagado, en el periodo 2011-2021 (en millones de USD)



Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

398. Como se vio en la sección previa el tráfico de pasajeros en los aeropuertos del Segundo Grupo ha sido mucho mayor al proyectado, lo cual ha generado ingresos para el concesionario mayores al PAMO requerido, lo cual ha implicado que no se materialice el cofinanciamiento por parte del Estado.
399. Así, en esta sección se ha podido apreciar que las proyecciones de demanda han sido variables importantes, que influyen en las proyecciones de ingresos y por ende en la determinación del cofinanciamiento base de las concesiones. Por lo que, en futuros proyectos debe tenerse en cuenta la importancia de las proyecciones de demanda al momento del diseño de los contratos de concesión.

VIII. IMPACTO DEL COVID-19 EN EL SECTOR AEROPORTUARIO

400. Como se mencionó en las secciones III y IV, sobre la evolución del tráfico e ingresos, respectivamente, el COVID-19 ha impactado fuertemente en el sector aéreo, tanto a los concesionarios como a las aerolíneas. Este impacto está explicado, en parte, por los diversos protocolos que estableció el gobierno peruano, los cuales fueron aplicados por los pasajeros, los tripulantes, los operadores de los aeropuertos y las compañías aéreas durante su permanencia en las instalaciones aéreas, embarque, desembarque y traslado en los aviones.⁹⁶
401. A continuación, se describirá brevemente, los principales problemas que afectaron el desarrollo de las operaciones en los aeropuertos del Primer y Segundo Grupo.

⁹⁶ Los protocolos sanitarios en el sector transporte se aprobaron mediante: la Resolución Ministerial N° 0258-2020-MTC/01 y la Resolución Ministerial N° 0384-2020-MTC/01.

VIII.1.1. Sobre el distanciamiento social

402. Una de las medidas establecidas en los protocolos sanitarios para evitar la propagación del COVID-19 fue el distanciamiento social no menor a 1 metro, lo cual redujo el aforo de los terminales aéreos en un 50% aproximadamente. Dada la infraestructura vigente, esta medida generó que no se puedan realizar vuelos simultáneos en los aeropuertos del Primer y Segundo Grupo, con excepción de los aeropuertos de Arequipa e Iquitos.⁹⁷
403. Como ya se indicó en la sección IX.2.1, antes de la pandemia varios de los aeropuertos concesionados ya se encontraban saturados por la falta de inversiones en infraestructura. Esta situación se agudizó con la pandemia; ya que, si bien hubo una reducción del tráfico, el aforo y los horarios de operación también se redujeron.
404. Bajo esta coyuntura, AdP y AAP solicitaron instalar áreas temporales de embarque en zonas de plataforma y en la playa de estacionamiento. Sobre este punto, es importante indicar que dichas iniciativas fueron observadas por el Ositrán debido a que iban en perjuicio de los usuarios, los cuales pagan por una TUUA, que cubre una serie de servicios con unos niveles de calidad mínimos establecidos en los respectivos contratos de concesión; los cuales no se cumplían en las propuestas de AAP y AdP.
405. De otro lado, de acuerdo con la IATA, las medidas de distanciamiento que se estuvieron aplicando en el AIJCh, fueron resultado de una interpretación que tuvo LAP al inicio de la pandemia y que las autoridades tomaron como suyas. Sin embargo, la IATA consideró que con esa interpretación el distanciamiento establecido por las autoridades pasa de 1 metro-1,5 metros a 3 metros aproximadamente en la práctica; lo cual limitó en exceso el aforo estático⁹⁸ del AIJCh, repercutiendo en el tráfico de los aeropuertos de provincia.
406. En esa misma línea, la IATA y la AETAI advirtieron otro problema, en este caso relacionado con el aforo dinámico en el AIJCh⁹⁹, debido a la existencia de dos cuellos de botella, que son la falta de puestos en los controles de seguridad y las limitaciones en el área de migraciones. El primer cuello de botella se encuentra a cargo de LAP; mientras que, el segundo depende de la Superintendencia Nacional de Migraciones (en adelante, Migraciones).
407. Por ejemplo, con relación a los puestos de control de Migraciones, ambas asociaciones señalaron que a setiembre del año 2021 no se estaban empleando las puertas biométricas de control que se tienen en el AIJCh. Ante lo cual Migraciones indicó que esta medida se sustenta en los protocolos que evitan la propagación del COVID-19.

⁹⁷ AdP ha precisado que cuando se reactivaron los vuelos (en julio de 2020) la separación entre los vuelos era de 2,5 horas, y que ha setiembre de 2021 lograron reducir ese rango a una hora en aeropuertos como Piura.

⁹⁸ El aforo estático se refiere al potencial de aforo de un área. Este aforo normalmente se expresa como el número de usuarios que un área determinada va a ser capaz de albergar en cualquier momento Tomado de <http://bibing.us.es/proyectos/abreproy/91292/fichero/TFGFinal.pdf>

⁹⁹ El aforo dinámico se refiere al máximo flujo de pasajeros por unidad de tiempo en el procesamiento en las distintas instalaciones. Dependiendo del tipo de operación, la unidad de tiempo considerada para realizar la medición variará (por ejemplo, minutos, horas, etc.). Es importante precisar que todo exceso de demanda de pasajeros sobre el aforo dinámico se traducirá en un incremento en las colas. Tomado de <http://bibing.us.es/proyectos/abreproy/91292/fichero/TFGFinal.pdf>.

408. En junio de 2022 cuando se levantaron las medidas de distanciamiento social¹⁰⁰, el ministro de Comercio Exterior y Turismo, el Sr. Roberto Sánchez Palomino, señaló que tuvieron conversaciones con Migraciones debido a que es importante que se encuentren en funcionamiento la totalidad de las puertas biométricas, ya que ello permitirá un mayor flujo de turistas¹⁰¹. Sin embargo, a diciembre de 2022 las puertas biométricas en el AIJCh siguen sin funcionar, generando largas colas y demoras entre los pasajeros.
409. Al respecto, es importante indicar que estas puertas biométricas en los puestos de control de Migraciones representan el 27% de los puestos de llegada y el 38% de los puestos de salida.¹⁰²

VIII.1.2. Sobre los efectos en las aerolíneas

410. De acuerdo con IATA, las operaciones aéreas en el Perú son costosas en comparación con otros países; y el gobierno peruano, a diferencia de otros gobiernos, no ha ayudado a las aerolíneas en su recuperación de los efectos del COVID-19.
411. En particular, Latam Airlines señaló que como consecuencia de las medidas tomadas a nivel mundial para prevenir la propagación del COVID-19, tuvo que acogerse al Capítulo 11 del Código de Quiebra de los Estados Unidos (en adelante, Capítulo 11) para salvar a la aerolínea, lo cual generó, entre otros aspectos, una reducción de flota, de personal y de rutas¹⁰³. Asimismo, señalaron que los problemas de aforo en los aeropuertos de provincia y en el AIJCh afectaron en la recuperación.
412. De otro lado, Sky Airline señaló que, si bien ellos no se acogieron al Capítulo 11, tuvieron que tomar otras medidas para mantenerse en el mercado, operando incluso con pérdidas. Entre estas medidas se encontraron la reducción de su flota, el cambio en la estrategia de colocar al Perú como su *hub* de operaciones y la cancelación de sus vuelos internacionales.
413. Por ejemplo, con relación a la reducción de la flota, durante el año 2020 Sky Airline se tuvo que quedar solamente con 4 aeronaves para operar sus rutas en el Perú¹⁰⁴. Durante el 2021, esta aerolínea quería incorporar 10 aviones nuevos a su flota, lo que significaba un incremento del 30% en las rutas domésticas; sin embargo, dada la crisis de la industria, las aseguradoras les negaron las garantías financieras, las cuales son un requisito para que las aeronaves puedan operar en el país¹⁰⁵.

¹⁰⁰ Mediante el Decreto Supremo N° 063-2022-PCM, publicado en el diario oficial El Peruano el 9 de junio de 2022, entre otros aspectos, se eliminó el distanciamiento físico de un metro.

¹⁰¹ Para mayor detalle ver: <https://www.gob.pe/institucion/mincetur/noticias/620475-ministro-sanchez-se-incrementa-flujo-de-pasajeros-en-aeropuerto-jorge-chavez-gracias-a-eliminacion-de-distanciamiento-social> (última revisión el 11 de julio de 2022).

¹⁰² En la actualidad existen 24 posiciones de llegadas de migraciones y 9 puertas biométricas; mientras que, para la salida hay 15 posiciones y 9 puertas biométricas. Esta información se tomó de la página web de LAP <https://www.lima-airport.com/cms/corporativo/cifras> (última revisión el 22 de noviembre de 2022). Cabe precisar que, IATA y AETAI (en la entrevista llevada a cabo en setiembre de 2021) señalaron que antes la pandemia varias puertas biométricas se encontraban malogradas y que continúan sin arreglo.

¹⁰³ Para mayor detalle ver la nota de pie 47.

¹⁰⁴ A julio de 2022, Sky Airline opera en: Arequipa, Ayacucho, Cusco, Iquitos, Juliaca, Lima, Piura, Pucallpa, Puerto Maldonado, Tarapoto, Trujillo y Tumbes.

¹⁰⁵ Sky Airline ya cuenta con certificación para operar en los aeropuertos de Chiclayo, Tacna y Talara; sin embargo, mientras no cuenten con sus nuevas aeronaves les es muy complicado iniciar operaciones en esas rutas.

414. En cuanto a la ubicación estratégica del Perú, Sky Airline indicó que habían querido establecer su *hub* en el Perú¹⁰⁶, y habían evaluado el desarrollo de rutas directas desde Chile y Argentina con aeropuertos de provincia; sin embargo, dada la coyuntura del COVID-19 y las dificultades en las coordinaciones con las autoridades, han tenido que retrasar su estrategia.
415. Asimismo, dada la coyuntura del COVID-19, Sky Airline señaló que sus operaciones se redujeron considerablemente; en particular en setiembre del 2021 esta aerolínea se encontraba operando al 60% de su capacidad, con aviones que pasaban más tiempo en tierra que volando, ello principalmente por las restricciones de aforo y los reducidos horarios de operación en los aeropuertos. Sobre este punto, Sky Airline resaló que cada vez que se abría un nuevo horario las aerolíneas más grandes eran las que tenían más opciones de acceder a este, debido a que tenían muchos aviones disponibles (en tierra sin operar); sin embargo, a las aerolíneas pequeñas (con poca flota) les era difícil reorganizar sus itinerarios e ingresar a esos horarios.
416. Finalmente, y, como se indicó en la sección IX.2.2, tanto AdP como las aerolíneas presentaron problemas con los horarios de operación de CORPAC. Al respecto, la IATA precisó que esta situación se agravó por la pandemia, debido a que parte del personal de CORPAC fue considerado como personal de riesgo, limitando aún más las operaciones de CORPAC.

IX. PROBLEMAS IDENTIFICADOS EN LAS CONCESIONES DEL PRIMER Y SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

417. En esta sección se describirán los principales problemas y/o retos que han enfrentado los distintos actores relacionados con las operaciones de los aeropuertos que forman parte de las concesiones del Primer y Segundo Grupo de Aeropuertos. Para la identificación de la problemática y los retos se realizaron reuniones virtuales con AdP, AAP, Latam Airlines (la principal aerolínea que opera en los aeropuertos de provincia), Sky Airline, IATA y la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (en adelante, AETAI)¹⁰⁷. Asimismo, se ha tenido en consideración la información que maneja el Ositrán en el marco de sus funciones de supervisión y regulación de las infraestructuras concesionadas.

IX.1. Dificultades para la ejecución de las inversiones

IX.1.1. Respuesta del MTC (identificado por los concesionarios)

418. De acuerdo con los contratos de concesión de AdP y AAP, para el desarrollo de los proyectos de inversión en el Primer y Segundo Grupo se requiere interactuar con el MTC en las distintas etapas del proceso de inversión. Por ejemplo, para las aprobaciones de los Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI), los programas de ejecución de obras, los Planes Maestros de Desarrollo, los planes de equipamiento, entre otros. Estas interacciones se realizan con distintas áreas del MTC, por ejemplo, con la Oficina de Promoción de la Inversión Privada (OPIP), la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes y la DGAC, entre otras.

¹⁰⁶ En Sudamérica la aerolínea también está presente en Brasil, Argentina y Chile.

¹⁰⁷ Ver el Anexo 10 para mayor detalle de las reuniones realizadas.

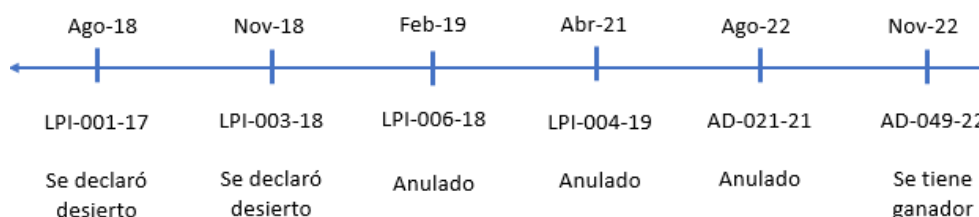
419. Al respecto, tanto AdP como AAP señalan que ellos manejan varios proyectos de inversión al mismo tiempo, y tienen la capacidad de tercerizar la elaboración de sus documentos (TdR, estudios, etc.) con el fin de poder avanzar con el desarrollo de varios proyectos a la vez. Sin embargo, ellos consideran que el MTC no tiene la misma capacidad de respuesta, lo cual es una de las causales de los retrasos en el desarrollo de los proyectos, generando sobrecostos.
420. Asimismo, AdP precisa que no existe una adecuada coordinación entre las distintas áreas del MTC; por ejemplo, mencionan que un área del MTC le solicita la ejecución de inversiones de un proyecto, sin embargo, esta área no está al tanto de los retrasos en las aprobaciones y conformidades que tienen otras áreas del MTC con relación a ese proyecto. Sobre este punto, AAP señala que las demoras del MTC no sólo retrasan las inversiones, sino que existe el riesgo que al momento de la aprobación de los estudios para la adquisición de cierto equipamiento; el estudio se encuentre desfasado, no reflejando necesariamente las necesidades actuales.
421. Sobre este problema, AdP propone el uso de la tecnología con el fin de reducir los plazos de aprobaciones y conformidades que debe realizar el MTC. En particular, señalan que pueden emplearse revisiones en línea, y el uso de firmas digitales. Mientras que, AAP propone que, si la carga laboral para la aprobación de los proyectos es muy alta para el MTC, este debe buscar mecanismo como la tercerización para la revisión de expedientes o la creación de un área específica para estas tareas.

IX.1.2. Demoras de los concesionarios en la ejecución de inversiones

422. En las secciones II.1.2 y II.2.2, se observó que la ejecución de las inversiones del periodo remanente en los aeropuertos del Primer y del Segundo Grupo, respectivamente se encuentran retrasadas. En parte, estas demoras han estado influenciadas por los retrasos que ha tenido el MTC, por ejemplo, en entrega de terrenos, aprobación de expedientes, entre otros (para mayor detalle revisar las secciones IX.1.1, IX.1.3 y IX.1.5). Sin embargo, los concesionarios también han venido dilatando el cumplimiento de sus obligaciones.
423. Así, de los 12 aeropuertos que conforman el Primer Grupo, como ejecución de obras en el periodo remanente solamente se contabilizan dos: la Modernización del aeropuerto de Pisco y el “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo”. De acuerdo con la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán, las demoras de la obra en el aeropuerto de Chiclayo no solamente fueron al inicio de la ejecución del proyecto sino también en la etapa de ejecución del mismo.

424. Con relación al “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura”, debe indicarse que este proyecto ha pasado por seis procesos de selección (la última en noviembre de 2022)¹⁰⁸, y se espera que las obras inicien en el segundo trimestre del año 2023). Los dos primeros procesos de selección se declararon desiertos, el tercero, el cuarto y el quinto fueron anulados, en este último AdP tuvo que ejecutar la carta de seriedad de la oferta (sobre este tema revisar la sección IX.3.3.). En la siguiente ilustración se muestra la línea de tiempo de los procedimientos

Ilustración 25: Línea de tiempo de los procedimientos de selección del proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura”



Fuente: página web de AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

425. Al respecto debe indicarse que el concesionario empleó la Licitación Pública como procedimiento de selección en las cuatro primeras convocatorias, y recién en la quinta empleó el procedimiento de adjudicación simplificada. De acuerdo con la Ley de Contrataciones del Estado, cuando un proceso de selección bajo Licitación Pública se declara desierto, la siguiente convocatoria se realiza mediante una Adjudicación Simplificada¹⁰⁹.
426. Como puede observarse en la Ilustración 25, a pesar de que la primera convocatoria bajo Licitación Pública se declaró desierto, recién en la quinta convocatoria (en el año 2021) se optó por un procedimiento de Adjudicación Simplificada. Cabe notar que, la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán remitió múltiples comunicaciones al MTC y al concesionario haciendo notar la importancia de la obra y el tiempo que estaba demorando la adjudicación del proyecto, a fin de motivar que se realizaran las gestiones correspondientes para agilizar la ejecución de la obra.
427. Así, se observa una demora de más de cuatro años solamente en la adjudicación de una obra, que de acuerdo con el Plan de Ejecución de Obra (PEO) requiere para ejecutarse 618 días calendario; es decir, menos de dos años¹¹⁰.

¹⁰⁸ Es importante precisar que la responsabilidad de la elaboración de las bases del concurso son tanto del Concesionario como del MTC.

¹⁰⁹ El numeral 3 del artículo 65 de la Ley de Contrataciones del Estado se indica: se indica: se indica:

65.3. Cuando los procedimientos de selección se declaran desiertos, la siguiente convocatoria se efectúa siguiendo el mismo procedimiento de selección. En el caso de Licitación Pública o Concurso Público, la siguiente convocatoria se efectúa siguiendo el procedimiento de Adjudicación Simplificada.

[El subrayado es nuestro]

Es importante precisar que los plazos en un procedimiento de selección por Adjudicación Simplificada son menores a los de una Licitación Pública.

¹¹⁰ Información del plazo de ejecución de la obra presentado por AdP en su plan de negocios el día 21 de marzo del año 2022

428. De otro lado, en el periodo remanente AAP solamente ha venido realizando adquisición de equipos, aún no hay ejecución de inversiones relacionadas con los Planes Maestros de Desarrollo. En estos ocho años del periodo remanente los únicos avances que se ven son la elaboración de TdR, especificaciones técnicas, Estudios Definitivos de Ingeniería.
429. Estas demoras se explican, entre otros aspectos, por la demora de AAP en conseguir las aprobaciones de los expedientes técnicos, levantar las observaciones a los mismos, entre otros, lo cual repercute considerablemente en el desarrollo de la infraestructura de los aeropuertos del Segundo Grupo, donde se encuentra el aeropuerto de Arequipa, el aeropuerto de provincia concesionando con mayor tráfico.

IX.1.3. Problemas con las entregas de terrenos saneados y libres de interferencias

430. Otro problema identificado por los Concesionarios está relacionado con las entregas de terrenos saneados y libres de interferencias por parte del MTC en los plazos establecidos.

- **Entrega en concesión del aeropuerto de Andahuaylas**

431. Como se ha mencionado, si bien la concesión del Segundo Grupo incluye al Aeropuerto de Andahuaylas, a la fecha este no ha sido entregado a AAP debido a las dificultades para sanear las áreas correspondientes, por lo que no han podido ser transferidos por CORPAC a favor del MTC.
432. Debido a ello, mediante la adenda 1 de fecha 4 de enero de 2013, se modificó el punto 2 del numeral 8 de la cláusula 5 del contrato de concesión, con el objetivo de cambiar el plazo que tenía el MTC para la entrega a AAP del aeropuerto de Andahuaylas. De acuerdo con esta modificación, el MTC tiene dos años contados a partir de que CORPAC le haya trasferido el aeropuerto de Andahuaylas para entregárselo a AAP, el cual debe encontrarse debidamente saneado. Vencido dicho plazo, de no ser entregado, será excluido de la Concesión, sin responsabilidad alguna del Concedente o derecho alguno del Concesionario para formular reclamaciones sobre el particular.
433. A la fecha CORPAC no ha transferido el aeropuerto de Andahuaylas al MTC debido a las dificultades para el saneamiento de los terrenos de la concesión y, según manifiesta AAP, CORPAC no se ha pronunciado al respecto. De este modo, no se espera su recepción ni en el corto ni en el mediano plazo.
434. Asimismo, AAP ha señalado que cuando se vaya a entregar del Aeropuerto de Andahuaylas debe analizarse si los requerimientos del aeropuerto en ese momento serán los mismos que se habían considerado en el Contrato de AAP. Ello tomando en consideración los años que habrán transcurrido desde la aprobación del Contrato de AAP hasta la entrega del aeropuerto de Andahuaylas a AAP (más de 10 años).

- **Entregas de terrenos para la ejecución de proyectos en los aeropuertos de la concesión**

435. Los concesionarios también señalan que las entregas de terrenos no están alineadas con los cronogramas de ejecución de los proyectos, lo cual genera sobre costos al concesionario. AdP menciona que, si los terrenos son entregados de manera muy anticipada se generan costos por el cuidado de estos terrenos (por ejemplo, los cercos) y si existe un retraso en las entregas de terrenos se retrasa la ejecución del proyecto¹¹¹ y por ende también se generan sobrecostos. Asimismo, AdP precisa que su contrato no es claro sobre su obligación de recibir los terrenos.
436. Por su parte, con relación a las entregas de terrenos para la ejecución de inversiones en los aeropuertos de la concesión, AAP ha señalado lo siguiente:
- Ha habido demoras en el saneamiento y entrega de áreas en el aeropuerto de Puerto Maldonado.
 - Falta entrega formal de áreas solicitadas en el Plan Maestro de Desarrollo del aeropuerto de Tacna.
 - Existen diferencias entre áreas registradas en Registros Públicos y las áreas entregadas en concesión.
437. Al respecto, es importante indicar que, si bien los contratos de concesión no especifican las fechas de entrega de los terrenos, en los Planes Maestros de Desarrollo existen capítulos en los que se detallan las acciones relacionadas con las entregas de terrenos. Estos planes, de acuerdo con los contratos de concesión de AdP y AAP son elaborados por los concesionarios y aprobados por el MTC, con lo cual cada uno de los actores debe tener claro cuándo deben entregarse y recibirse los respectivos terrenos. Por lo señalado, debería tenerse en cuenta lo que señalan los Planes Maestros de Desarrollo.
438. Es importante indicar que el Banco de Desarrollo de América Latina (2015) reconoció como un problema en las APP de la región a las demoras en la entrega de terrenos por problemas con las expropiaciones. Conforme señala el estudio, los gobiernos deben evitar que actuaciones de las que son responsables, como es el caso de expropiaciones, retrasen los proyectos, por lo que recomienda que los gobiernos liciten sólo cuando ya tenga disponibles los terrenos.
439. Por su parte, la Contraloría General de la República (2015), ha señalado que el incumplimiento de plazos para el saneamiento legal de terrenos constituye una de las causas principales de renegociaciones contractuales en el Perú, originada por el establecimiento de plazos poco prudentes por parte del concedente para la entrega de los terrenos, lo cual puede generar costos adicionales al Estado (incremento de cofinanciamiento, suspensión de ejecución de obras, suspensión de obligaciones, entre otros). Así, en el estudio se recomienda que antes del inicio del proceso de promoción de la APP el concedente pueda tener la totalidad o un porcentaje significativo de los terrenos debidamente saneados.

¹¹¹ Estas demoras pueden deberse, entre otros temas, a que existen interferencias en los terrenos que impiden su uso.

IX.1.4. Autorización de la DGAC para la operación del aeródromo de Máncora

440. Como parte de las garantías a favor del Concesionario, los Contratos de Concesión de los aeropuertos de provincia, establecen que el Concedente no podrá autorizar la construcción ni operación de nuevos aeropuertos de uso comercial dentro de los 150 kilómetros alrededor de cada aeropuerto de la concesión. En efecto, el cuarto punto del numeral 1 de la cláusula 10 del Contrato de AdP y AAP, se señala lo siguiente:

10.1.4. El CONCEDENTE garantiza al CONCESIONARIO que no autorizará la construcción ni operación de un nuevo aeropuerto de uso comercial dentro de un radio no menor de ciento cincuenta (150) kilómetros alrededor de cada Aeropuerto, siempre y cuando el número de operaciones semestrales en el Aeropuerto no haya superado el 50% de la capacidad operativa de su pista de aterrizaje. Será potestad del OSITRAN determinar a quién corresponderá llevar a cabo la medición para estos propósitos.

[El subrayado es nuestro]

441. Sobre este numeral, AdP señala que, en el año 2020 la DGAC autorizó la operación del Aeródromo WALTER BRAEDT SEGÚ para fines comerciales, ubicado en Máncora a 80 km de distancia del Aeropuerto de Talara y a 110 km del Aeropuerto de Tumbes; lo cual, conforme manifestó el concesionario, vulnera la garantía dada por el Estado¹¹². Ello pues, el aeropuerto estaría operando con fines comerciales.
442. Asimismo, AdP señaló que le ha cursado múltiples comunicaciones al MTC sobre este tema; sin embargo, no ha recibido respuesta. Dentro de estas comunicaciones, AdP remitió información sobre presuntos vuelos comerciales que la aerolínea Wayra promocionaba en este aeródromo¹¹³.
443. Al respecto, es importante indicar que de acuerdo con el AIP-Perú¹¹⁴ el aeródromo WALTER BRAEDT SEGÚ está clasificado como un aeródromo privado¹¹⁵, no regular¹¹⁶. Asimismo, de la información de los servicios de aeronavegación de CORPAC se ha observado que, durante el periodo 2019-2021, Wayra registró once vuelos en la ruta Lima-Máncora, empleando una aeronave Fokker 70¹¹⁷, donde el último vuelo se ha registrado en enero del año 2021. Así, a la fecha no se evidencia que se realicen vuelos comerciales en dicho aeropuerto.
444. Al respecto, le corresponde al MTC pronunciarse sobre esta situación, explicando si afecta o no a la exclusividad que le otorgó a AdP en su contrato de concesión.

¹¹² Mediante la Resolución Directoral N° 902-2019-MTC/12 la Dirección de Aeronáutica Civil autorizó el funcionamiento del Aeródromo Privado "Walter Braed Segu". Dicha resolución fue modificada mediante las resoluciones N° 902-2019-MTC/12 (con fecha 21.11. 2019) y N° 158-2020-MTC/12 (con fecha 13.3.2020).

¹¹³ Mediante la Carta N° 781-2020-GR-AdP, de fecha 7 de setiembre del año 2020, AdP remitió imágenes donde se aprecia la promoción de la ruta Lima-Máncora de la aerolínea Wayra.

¹¹⁴ AIP (por sus siglas en inglés *Aeronautical Information Publication*) es la Publicación de Información Aeronáutica que realiza CORPAC.

¹¹⁵ De acuerdo con el numeral 2 del artículo 26 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, "Los aeródromos son públicos o privados. Son aeródromos públicos los que están destinados al uso público, los demás son privados".

¹¹⁶ De acuerdo con el numeral 3 del artículo 80 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, "Se entiende por servicios de transporte aéreo no regular el que se realiza sin sujeción a frecuencias, itinerarios ni horarios prefijados, incluso si el servicio se efectúa por medio de una serie de vuelos".

¹¹⁷ Estas aeronaves tienen capacidad para 80 pasajeros.

IX.1.5. Cambio del SNIP al Invierte.pe

445. De acuerdo con los Contratos de AdP y AAP, dada su naturaleza cofinanciada, en el caso que las obras constituyan proyectos de inversión pública, el respectivo concesionario deberá gestionar y obtener las autorizaciones y aprobaciones para los proyectos de inversión pública a ser ejecutados en los aeropuertos en el marco del SNIP¹¹⁸.
446. Sin embargo, en febrero del año 2017 entró en vigencia un nuevo sistema de inversión pública que reemplazó al SNIP, denominado Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones-INVIERTE.PE (en adelante, Invierte.pe).
447. Entre los principales cambios, el Invierte.pe modifica la Fase de Preinversión del SNIP, por una Fase de Formulación y Evaluación con el fin de agilizar el trámite, estableciéndose que la formulación del proyecto se realizará a través de una ficha técnica y solo en caso de proyectos que tengan alta complejidad, se requerirá el nivel de estudio que sustente la concepción técnica y el dimensionamiento del proyecto. Asimismo, establece una fase de ejecución (que bajo el SNIP es la Fase de Inversión) que comprende la elaboración del expediente técnico o equivalente y la ejecución física y financiera respectiva del proyecto.
448. Si bien el Invierte.pe busca agilizar los procedimientos para la ejecución de proyectos de inversión pública, la transición a este sistema dilató su ejecución, pues algunos de los procesos de selección para contratar los estudios de pre inversión a nivel de Perfil y Factibilidad en el Marco del SNIP fueron suspendidos. Así, durante el 2017 y 2018 casi no se avanzaron los proyectos de inversión pública considerados en los contratos de concesión de AdP y AAP porque no estaban claras las responsabilidades de los actores¹¹⁹.
449. En particular, AAP señala que el nuevo sistema es beneficioso en el largo plazo. A la fecha, si bien el Invierte.pe realiza una simplificación de pasos para la ejecución de las inversiones, en la práctica los funcionarios se siguen tomando el mismo tiempo o más para realizar las aprobaciones. Ello puede explicarse por dos razones principalmente: (i) los plazos máximos no están claramente definidos y/o (ii) no existe un marco de protección al funcionario, los funcionarios tienen temor a las excesivas intervenciones que viene ejerciendo la Contraloría General de la República (para mayor detalle ver la sección IX.3.2).

¹¹⁸ De acuerdo con las disposiciones que rigen el SNIP, todo proyecto de inversión pública debe pasar por las siguientes etapas:

- i) Fase de Pre-inversión: Comprende la elaboración del perfil, del estudio de prefactibilidad y del estudio de factibilidad. Esta fase culmina con la declaración de viabilidad otorgada por el órgano competente, siempre que el proyecto cumpla con los requisitos técnicos y legales establecidos.
- ii) Declaración de viabilidad: Requisito previo a la fase de inversión. Sólo puede ser declarada expresamente por el órgano de la entidad pública que posee tal facultad. La declaración de viabilidad de un proyecto solamente podrá otorgarse, si éste cumple con los requisitos técnicos y legales establecidos por la normatividad del SNIP.
- iii) Fase de Inversión: Comprende la elaboración del estudio definitivo o expediente técnico y la ejecución del proyecto.
- iv) Fase de Seguimiento: Monitoreo físico y financiero del PIP de cargo del MEF.

¹¹⁹ Un ejemplo de la demora en la ejecución de proyectos en esta transición es el proyecto para la rehabilitación integral de la pista de aterrizaje del aeropuerto de Juliaca (Puno), el cual se encontraba en etapa de pre-factibilidad cuando se realizó el cambio del SNIP al Invierte.pe. Debido a este cambio, la DGAC solicitó que este proyecto volviera a foja cero, lo que ha retrasado la ejecución de la obra.

IX.2. Problemas con la infraestructura y los horarios de operación en los aeropuertos del Primer y Segundo Grupo

IX.2.1. Sobre la infraestructura

450. De acuerdo con Latam Airlines, la aerolínea con mayor participación en las operaciones en el Primer y Segundo Grupo, ellos operan en los aeropuertos donde es técnicamente posible ingresar; si ellos no están operando en un aeropuerto concesionado no es porque no exista demanda sino porque no hay la infraestructura adecuada, como es el caso de los aeropuertos de Chachapoyas y Anta¹²⁰.
451. En esta línea, las aerolíneas entrevistadas han detallado algunos problemas relacionados en los aeropuertos concesionados en los que operan. Por ejemplo, Latam Airlines señala que en los aeropuertos de Piura y Tumbes no se cuentan con aire acondicionado pese a las altas temperaturas que se registran en esas zonas del país¹²¹, lo cual genera gran malestar entre los pasajeros. Al respecto, debe precisarse que en ambos aeropuertos las salas de embarque sí se encuentran climatizadas, mas no las zonas públicas.
452. De acuerdo con Sky Airline, antes de la pandemia el área de *check-in* y la sala de embarque en el aeropuerto de Piura, no tenían la capacidad para atender un avión completo (de casi 200 pasajeros), por lo que se producían aglomeraciones que generan incomodidad entre los pasajeros.
453. En línea con lo señalado por Sky Airlines, en la sección V.1.1 se mostró que en todas las mediciones que se realizó al indicador “Área mínima por pasajero en la sala de espera” y al indicador “Área mínima por pasajero en el recojo de equipaje”, en el aeropuerto de Piura, en ninguna de ellas se cumplió con los niveles mínimos, lo cual va en línea con lo señalado por esta aerolínea. Sin embargo, en cuanto al indicador de “Área mínima por pasajero en el *check-in*”, se observa que en los tres años en los que se midió este indicador (2016, 2019 y 2021) sí cumplió con los niveles de servicio mínimo.
454. Además, es importante precisar que, si bien el distanciamiento social impuesto por el gobierno (con el fin de reducir los contagios por COVID-19) redujo aglomeraciones en las instalaciones del aeropuerto, es necesario que se realicen las inversiones necesarias en los aeropuertos que permitan desarrollar la infraestructura necesaria para cubrir con la demanda existente y la futura.
455. Adicionalmente, Sky Airline señala que la pista de aterrizaje del aeropuerto de Piura se encuentra en muy mal estado, con muchos baches, lo cual daña a las aeronaves; y, por lo tanto, se generan costos muy elevados para el mantenimiento de las aeronaves, limitando el ingreso a operar en este aeropuerto. Al respecto, esta situación se ve en parte reflejada en la satisfacción de las aerolíneas en este aeropuerto, donde en una escala de 1 a 5, en el periodo 2016-2021, estos usuarios han calificado a los servicios y la infraestructura de este aeropuerto con un 3,8, (para mayor detalle ver la sección V.1.2).

¹²⁰ Latam Airlines no opera en el aeropuerto de Chachapoyas debido al largo de la pista, y, en el aeropuerto de Anta por un tema de seguridad operacional.

¹²¹ En Piura la temperatura generalmente varía de 17 °C a 33 °C durante un año, donde los meses calurosos son de enero a abril; mientras que, en Tumbes la temperatura varía de 21 °C a 31 °C, donde los meses más calurosos son entre enero y mayo.

456. En línea con lo señalado por Sky Airline, debe indicarse que, el expediente técnico del proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura” se aprobó en el año 2016. Sin embargo, durante el periodo 2016-2021 se realizaron cuatro procedimientos de licitación de dicho proyecto, los cuales fueron declarados desiertos. La quinta licitación culminó en el año 2022, dando como ganador de la ejecución de este proyecto a la empresa VERDU S.A.¹²²
457. Al respecto, en la presentación del Plan de Negocio de AdP del año 2022, el Concesionario señaló que estimaban que las obras de dicho proyecto se inicien en mayo del 2022. Sin embargo, en junio de 2022 AdP informó que no había podido firmar el contrato con VERDU S.A. debido a que este último tenía problemas para conseguir la Carta Fianza de Fiel Cumplimiento del Contrato. De acuerdo con lo señalado por AdP, este problema se debió al incremento de los precios del cemento y petróleo ocasionado por el conflicto bélico entre Rusia y Ucrania (para mayor detalle de este problema revisar la sección IX.3.3).
458. Debido a este problema, AdP resolvió el contrato con VERDU y suscribió uno nuevo con el Consorcio Constructor del Norte, el 29 de noviembre de 2022. Al respecto, se estima que el inicio de ejecución de las obras sea en el segundo trimestre del 2023.
459. De otro lado, Latam Airlines señala que otro aeropuerto que se encontraba saturado antes de la pandemia era el de Cajamarca. Al respecto, lo señalado por esta aerolínea va en línea con los resultados de la medición de los niveles de servicio (mostrados en la sección V.1.1), donde se observa que, en todas las veces que se han medido los indicadores “Área mínima por pasajeros en el área de seguridad”, “Área mínima por pasajeros en la sala de espera” y “Área mínima por pasajeros en el área check-in” en el periodo 2016-2021 no se ha cumplido con los niveles mínimos. Mientras que, el indicador “Área mínima por pasajeros en el recojo de equipaje” solo se ha cumplido una vez en el año 2019.
460. En cuanto al aeropuerto de Pisco, Latam señala que el abastecimiento de combustible es insuficiente. Dado que el *pit* de combustible es muy angosto, el llenado de combustible de una aeronave demora 3 veces más¹²³. Esta situación les ha generado complicaciones en las operaciones dificultando los vuelos regionales desde Pisco.
461. Sobre este último punto, AdP señala que el problema debería mitigarse cuando entre a operar la empresa ICARO, empresa ganadora del proceso de selección para la para el diseño, construcción, operación, mejora y mantenimiento de nuevos sistemas de recepción, almacenamiento y despacho de combustibles de aviación para la prestación del servicio de abastecimiento de combustibles de aviación¹²⁴.

¹²² De acuerdo con lo señalado por AdP en la presentación de su plan de negocios el día 21 de marzo del año 2022, el monto referencia del proyecto era de USD 45,2 millones incluido IGV, con un plazo de ejecución de obras de 618 días calendario; sin embargo, el postor ganó la licitación con un monto de USD 41, 6 millones incluido IGV.

¹²³ Los *pits* son válvulas a las que se conectan los dispensadores de combustible para la carga combustible a las aeronaves. Tomado de: <https://www.repsol.com/es/productos-y-servicios/aviacion/servicios-into-plane/index.cshml> (última revisión el 8 de julio de 2022).

¹²⁴ La empresa ICARO Diecisiete S.A.S., que opera actualmente en 13 aeropuertos de Colombia, implementará plantas de combustible en cuatro aeropuertos del Primer Grupo (Chiclayo, Iquitos, Pisco y Trujillo).

462. Al respecto, es importante precisar que la implementación del nuevo abastecimiento de combustible en el aeropuerto de Pisco se encuentra retrasado, y, de acuerdo con AdP tienen programado el inicio de operaciones de este sistema recién para abril del año 2023¹²⁵.
463. Otro problema detectado por las aerolíneas es que la infraestructura de los aeropuertos del Primer Grupo, en su mayoría, no permite el pernocte de las aeronaves, a diferencia del Segundo Grupo¹²⁶. Esta situación dificulta el desarrollo de rutas regionales entre los aeropuertos de provincia, limitando su potencial.
464. Al respecto, este problema podría deberse al tamaño de las plataformas de los aeropuertos del Primer Grupo; dado que, si una aeronave se queda pernoctando, dado el limitado espacio en la plataforma, podría impedir que se realicen otras operaciones en ese aeropuerto.

IX.2.2. Sobre los horarios de operación

465. Si bien la explotación de los servicios aeroportuarios de los aeropuertos del Primer y del Segundo Grupo fue concesionada a AdP y a AAP, respectivamente, los servicios de navegación se encuentran bajo la administración de CORPAC¹²⁷.
466. Al respecto, las aerolíneas han señalado que CORPAC maneja horarios administrativos, los cuales no se rigen a los horarios en los que realmente hay operaciones en los aeropuertos. Por ejemplo, hay aeropuertos en los que los vuelos mayoritariamente se realizan entre 6am y 8am y 6pm y 8pm; sin embargo, el horario de CORPAC es de 8am-5pm.
467. Asimismo, Sky Airline precisa que las comunicaciones con CORPAC (y con el MTC) son poca fluidas. Por ejemplo, ante un pedido para el cambio de horario para realizar mantenimiento de una aeronave; CORPAC no responde a la primera comunicación, y tienen que enviarse reiterativos, lo cual genera demoras en los procedimientos. Al respecto, Sky Airline señala que deberían establecerse procedimientos que simplifiquen la tramitología requerida con el fin de que las operaciones sean más sencillas.
468. En esa misma línea, AdP indicó que, para poder volver a operar en los horarios pre-pandemia, realizaron la respectiva solicitud ante la DGAC, la cual fue aprobada; sin embargo, para materializar el restablecimiento de los horarios se requería que CORPAC también opere en los horarios pre-pandemia, y eso ha demorado. Esta situación limitó la operación en los aeropuertos y ha dificultado la recuperación.

¹²⁵ De acuerdo con la presentación que realizó AdP a la Gerencia de Supervisión y Fiscalización en julio de 2022, en abril de 2023 debería entrar a operar el sistema de abastecimiento de combustible en el aeropuerto de Pisco. Sin embargo, a inicios del 2023, las partes se encuentran negociando una adenda.

¹²⁶ De acuerdo con AAP, los aeropuertos del Segundo Grupo están preparados para el pernocte de las aeronaves (con excepción del aeropuerto de Ayacucho).

¹²⁷ De acuerdo con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los servicios de aeronavegación se clasifican en cinco categorías: (i) gestión de tráfico aéreo (ATM), (ii) servicio de comunicación, navegación y vigilancia (CNS), (iii) servicio de meteorología, (iv) servicio de búsqueda y rescate (SAR) y, (v) servicio de información aeronáutica (AIS).

469. Sobre estos puntos, Sky Airline concluyó que, las limitaciones de infraestructura y en los servicios que se les brinda a los pasajeros; así como las limitaciones en las coordinaciones con CORPAC, hacen que se dificulten las exploraciones de nuevas rutas internacionales en los aeropuertos de provincia.
470. Al respecto, dado los problemas que han detallado, tanto los concesionarios como las aerolíneas, se considera importante que se establezcan mesas de trabajo entre el MTC, CORPAC y los usuarios intermedios que permitan corregir las distorsiones que se presentan, con el fin de mejorar la prestación de los servicios en bienestar de los usuarios finales.

IX.3. Otras barreras al desarrollo del sector

IX.3.1. Falta de predictibilidad en el actuar de las autoridades

471. De acuerdo con los concesionarios, no existe predictibilidad en el actuar de las autoridades competentes en el desempeño de sus funciones, lo cual genera retrasos en los proyectos y por lo tanto sobrecostos.
472. AdP pone de ejemplo las dificultades enfrentadas para identificar a las autoridades competentes en temas ambientales en las plantas de combustibles en los aeropuertos que tienen bajo su administración. En particular, precisaron que la autoridad competente variaba dependiendo del área donde se localizaba el aeropuerto; es así que, en algunos casos la autoridad competente fue la Dirección General de Asuntos Ambientales (DGAM) del MTC; y, en otros casos estas funciones recaían sobre el Ministerio del Ambiente (en adelante, MINAM). Esta situación les generó retrasos en el desarrollo de su proyecto.
473. Asimismo, la AETAI resaltó la falta de predictibilidad del gobierno al aprobar los requisitos de ingreso al país en el marco del COVID-19. Esto, debido a que el 17 de setiembre de 2021 se publicó la norma que establecía los nuevos requisitos de ingreso al Perú, en la cual se indicaba que las personas debían haber completado las respectivas dosis de la vacuna contra el COVID-19 según las exigencias del país donde se vacunó¹²⁸. Sin embargo, mediante nota de prensa del 18 de setiembre, el Ministerio de Salud (en adelante, MINSA) realizó una interpretación de la norma, donde se indicó entre otros puntos, que, se solicitaría certificar la vacunación contra el COVID-19 a las personas mayores de 18 años, procedentes de países con coberturas de vacunación superiores al 70%¹²⁹.
474. Al respecto, la AETAI menciona que, si bien la interpretación del MINSA fue contraria a lo que señalaba la norma vigente, esta ayudó a evitar un problema de implementación de la norma, debido a que no hubo coordinaciones previas con las aerolíneas.
475. Finalmente, las aerolíneas mencionaron que, si bien la comunicación con los ministerios ha sido algo difícil en los últimos años, hoy en día es casi imposible de conseguir una reunión. Por lo que, esta situación puede considerarse como una traba para el desarrollo del sector.

¹²⁸ Mediante el Decreto Supremo N° 152-2021-PCM, publicado en el diario oficial El Peruano, el 17 de setiembre de 2021.

¹²⁹ Nota de prensa del MINSA, publicada en su portal web a las 6:21pm del 18 de setiembre de 2021. Para mayor detalle revisar: <https://www.gob.pe/institucion/minsa/noticias/523478-minsa-sobre-el-decreto-supremo-n-152-2021-pcm-comunicado-n-686%E2%80%8B> (última revisión el 8 de julio de 2022).

IX.3.2. Rol de la Contraloría

476. De acuerdo con AdP y AAP, un problema identificado en todas las Entidades públicas son las excesivas intervenciones que viene ejerciendo la Contraloría General de la República, lo que afecta el desempeño de los servidores públicos al momento de ejercer sus funciones; debido a que se afecta su independencia e imparcialidad.
477. Los concesionarios consideran que los funcionarios públicos no tienen incentivos para la toma de decisiones que favorezcan el desarrollo adecuado de las inversiones por temor a las acciones de control de la Contraloría; orientándose a cumplir estrictamente lo que dice la norma o el contrato en lugar de buscar soluciones que ayuden al desarrollo eficiente de los proyectos y que no incumplan con la normativa vigente.

IX.3.3. Consecuencias del conflicto entre Rusia y Ucrania

478. El conflicto entre Rusia y Ucrania que estalló en febrero de 2022¹³⁰ está repercutiendo en la economía mundial. De acuerdo con el Fondo Monetario Internacional¹³¹ el primer impacto de este conflicto se refleja en el incremento de los precios de las materias primas como petróleo, gas, metales y cereales; esto, debido a que Rusia y Ucrania son importantes productores y exportadores de dichas materias primas.
479. En particular, en la siguiente tabla se muestra un comparativo de los precios de algunos *commodities* en diciembre de 2021 y noviembre de 2022. En cuanto al precio del petróleo WTI¹³², se observa un incremento del 9,1%. De otro lado, el precio del trigo y del maíz se incrementó en 46,1% y 10,1%, respectivamente.

Tabla 33: Cotizaciones internacionales de alimentos y combustibles

Commodity	Unidad	Precio a diciembre 2021	Precio a noviembre 2022	Variación %
Petróleo WTI	USD/barril	77	84	9,1%
Trigo	USD/t	295	431	46,1%
Maíz	USD/t	228	251	10,1%

Fuente: Banco Central de Reserva del Perú¹³³

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

¹³⁰ El 24 de febrero de 2022 Rusia empezó la invasión a Ucrania. Para mayor detalle ver: <https://cnnespanol.cnn.com/2022/02/24/rusia-ataca-ucrania-ultima-hora-noticias-reacciones-conflicto-en-vivo-orix/>. Última revisión el 14 de julio de 2022.

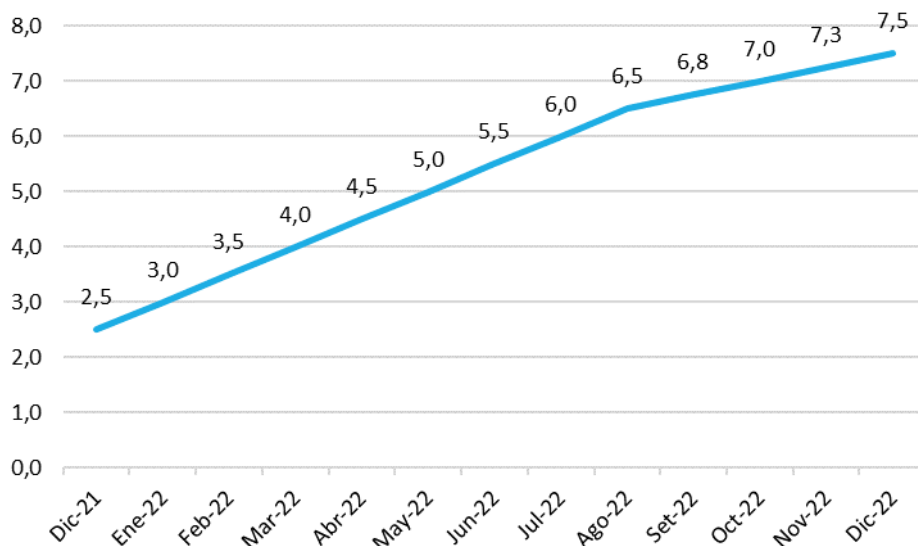
¹³¹ Para mayor detalle revisar: <https://www.imf.org/es/Publications/fandd/issues/2022/06/shifting-geopolitical-tectonic-plates-straight-talk>. Última revisión el 14 de julio de 2022.

¹³² El petróleo *West Texas Intermediate* (WTI) es una mezcla de varios petróleos crudos locales estadounidenses, este petróleo se extrae y procesa en Estados Unidos, y se refina principalmente en el Medio Oeste y en la costa del golfo de México. El petróleo WTI se utiliza como referencia principal en el mercado petrolero de Estados Unidos, sirviendo como marcador de referencia para los crudos comercializados en América y, en particular, en el Perú. Para mayor detalle revisar: <https://www.ig.com/es/glosario-trading/definicion-de-wti#:~:text=El%20crudo%20West%20Texas%20Intermediate,coasta%20del%20golfo%20de%20M%C3%A9xico>. Última revisión, el 20 de julio de 2022.

¹³³ Reporte de inflación de junio de 2022 del Banco Central de Reserva del Perú, ver en: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2022/junio/reporte-de-inflacion-junio-2022-presentacion.pdf> y la Nota Semanal N° 42 del BCRP (ver en: <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Nota-Semanal/2022/ns-42-2022.pdf>) Última revisión el 14 de diciembre de 2022.

480. El Perú no se encuentra ajeno a esta realidad y los impactos se están sintiendo, generándose un incremento en los costos de los proyectos de inversión. Un ejemplo de esta situación se muestra en la ejecución del proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura”. Como se indicó en la sección IX.2.1, se esperaba que en mayo de 2022 se iniciara con la ejecución de las obras de este proyecto; sin embargo, mediante la Carta N° 652-2022-GR-AdP, de fecha 23 de junio de 2022, AdP le informó al MTC que no había podido firmar el contrato de la ejecución de la obra con la empresa ganadora VERDU, debido a que esta empresa no ha podido adquirir la Carta Fianza de Fiel Cumplimiento (documento requerido para la firma del contrato). De acuerdo con dicha comunicación, VERDU no había podido justificar ante los bancos que el precio de adjudicación le permitirá cumplir con la ejecución de la obra; esto, debido al fuerte incremento que experimentaron los precios del cemento asfáltico y el petróleo como consecuencia del conflicto bélico entre Rusia y Ucrania.
481. Debido a esa situación, AdP ejecutó la carta de seriedad de la oferta, dando por terminado el contrato con VERDU. Así, el 29 de noviembre de 2022 AdP suscribió un nuevo contrato con el Consorcio Constructor del Norte, el cual tiene estimado iniciar la ejecución de las obras sea en el segundo trimestre del 2023.
482. Asimismo, es importante señalar que, con el fin de frenar la inflación, producto del incremento de los precios internacionales de la energía y de los alimentos, los distintos Bancos Centrales del mundo, incluido el Banco Central de Reserva del Perú (en adelante, BCRP), han venido incrementando sus tasas de interés. Lo cual, entre otros aspectos ha encarecido el acceso al crédito.
483. Como se observa en el siguiente gráfico, la tasa de referencia del BCRP ha mostrado un crecimiento de 5 puntos porcentuales de diciembre de 2021 a diciembre de 2022.

Gráfico 76: Evolución de la tasa de interés de referencia del BCRP



Fuente: BCRP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

483.1. solicitado incorporar el incremento de las tasas de interés en la Estructuración Financiera de la inversión en el Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire (PRMLA) del Aeropuerto de Piura, con el fin de que se encuentre acorde con las condiciones vigentes del mercado¹³⁴.

484. Como se ha explicado en esta sección, el incremento en el precio de los *commodities* relacionados directa o indirectamente con la construcción encarecen los proyectos, lo cual en algunos casos (como los expuestos), pueden generar demoras adicionales en el desarrollo de estos. Lamentablemente, en el corto plazo no se ve un cese en el conflicto entre Rusia y Ucrania, lo cual puede tener efectos aún mayores en el desarrollo del sector, teniendo en consideración que el costo del combustible es un componente importante de los costos de una aerolínea¹³⁵

X. PERSPECTIVAS DE LAS CONCESIONES

X.1. Sobre la recuperación de la industria a niveles pre-pandemia

485. En las entrevistas que se le realizaron a AAP y AdP en setiembre del 2021, estas empresas indicaron que esperaban recuperar el tráfico de pasajeros registrado antes de la pandemia entre el 2023 y el 2024.

486. Así, a diciembre de 2021, las rutas Trujillo-Lima y Trujillo-Santiago recuperaron el 100% del tráfico de pasajeros registrados pre-pandemia (2019); y, la ruta Tumbes-Lima registró un tráfico de pasajeros de 125% con relación al 2019. Mientras que, en el otro extremo se encuentran las rutas de Chiclayo-Lima y Chiclayo-Panamá que solamente han recuperado un 78% de sus pasajeros; asimismo, la ruta Cajamarca -Lima recuperó el 67% de los pasajeros registrados en el 2019. En agregado, considerando todos los aeropuertos del Primer Grupo, AdP señaló que al cierre del 2021 han tenido 64 frecuencias diarias, estando pendiente una recuperación del 23%; mientras que, en términos de pasajeros queda pendiente una recuperación de 35% respecto de los valores del año 2019¹³⁶.

487. A noviembre de 2022, el tráfico en los aeropuertos del Primer Grupo ha alcanzado los 5,4 millones de pasajeros y en los aeropuertos del Segundo Grupo los 3,0 millones pasajeros, lo cual representa el 91,7% y 91,8% de lo registrado en el mismo periodo del año 2019, respectivamente.

488. De otro lado, IATA¹³⁷, esperaba una recuperación total de la industria entre los años 2024 y 2025, la cual se sustentaba en 2 hechos:

- Un crecimiento del mercado doméstico por encima del mercado internacional, debido a que se estima que el mercado internacional se reduzca.
- No se considera que la demanda del AIJCh migre a otros *hubs*, como Bogotá y São Paulo. De suceder esto, recuperar la conectividad sería muy difícil.

¹³⁴ Información tomada de la Carta N° 1237-2022-GR-AdP, de fecha 20 de octubre del 2022.

¹³⁵ De acuerdo con Semana Económica, los costos de combustible representan entre el 28% y 38% del gasto anual total para las aerolíneas. Ver: <https://www.americaeconomia.com/opinion/precio-del-combustible-de-aviacion-perspectiva-volatilidad-y-estrategia>. Última revisión el 15 de julio de 2022.

¹³⁶ De acuerdo con la memoria anual de AdP del año 2021.

¹³⁷ Comentario recogido en la entrevista llevada a cabo el 20 de setiembre del año 2021.

489. IATA precisó que las aerolíneas que están en el país quieren invertir; sin embargo, si no ven un negocio rentable van a desviar las inversiones hacia otros países cuyos costos de operar sean menores, sin tantas restricciones y donde se pueda operar más rápido.

X.2. Sobre el desarrollo de rutas entre los aeropuertos de provincia

490. En cuanto a la interconexión de los aeropuertos de provincia, AdP y las aerolíneas han señalado que se han venido promoviendo las rutas regionales que no pasen por Lima; sin embargo, aún falta el desarrollo de infraestructura en algunos aeropuertos regionales que permita: el pernocte de aeronaves, un adecuado abastecimiento de combustible, entre otros.
491. A noviembre del año 2022 en el mercado peruano hay 13 rutas regionales que no pasan por Lima, de las cuales el 69% corresponden a vuelos nacionales y el 31% a vuelos internacionales, tal como se observa en la siguiente tabla.

Tabla 34: Rutas de los aeropuertos de provincia que no pasan por el AIJCh*

N°	Ruta		Aerolínea	Tipo
	Origen	Destino		
1	Arequipa	Cusco	JetSmart y Latam	Nacional
2	Arequipa	Piura	JetSmart	Nacional
3	Arequipa	Tarapoto	JetSmart	Nacional
4	Arequipa	Trujillo	JetSmart	Nacional
5	Arequipa	Santiago de Chile	JetSmart	Internacional
6	Ayacucho	Cusco	Latam	Nacional
7	Chiclayo	Panamá	Copa	Internacional
8	Cusco	Santiago de Chile	Latam	Internacional
9	Cusco	Juliaca	Latam	Nacional
10	Cusco	Puerto Maldonado	Latam	Nacional
11	Iquitos	Pucallpa	Star Perú	Nacional
12	Iquitos	Tarapoto	Star Perú	Nacional
13	Trujillo	Santiago de Chile	JetSmart	Internacional

*Se consideran las rutas de los aeropuertos del Primer y Segundo Grupo, y del aeropuerto de Cusco.

Fuente: páginas web de las aerolíneas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

492. En la **Tabla 34** también se observa que JetSMART opera en 6 de las 13 rutas y Latam en 5 de ellas. Cabe precisar que en junio del 2022 JetSMART empezó a operar vuelos regionales directos, sin pasar por Lima, convirtiendo a Arequipa en la única ciudad del país donde se operan seis rutas, cinco de las cuales no pasarán por Lima: Arequipa-Trujillo, Arequipa-Tarapoto, Arequipa-Piura, Arequipa-Cusco y Arequipa-Santiago de Chile¹³⁸.
493. Asimismo, AdP ha indicado que tienen en proyecto el desarrollo de rutas directas con Sky Airline, las cuales permitirían conectar Trujillo con otras ciudades sin pasar por Lima¹³⁹.

¹³⁸ Las seis rutas que opera JetSMART en el Perú son Arequipa- Trujillo, Arequipa- Tarapoto, Arequipa- Piura, Arequipa- Cusco, Arequipa-Lima y Arequipa Santiago de Chile.

¹³⁹ Ello de acuerdo con lo señalado por AdP en la presentación de su plan de negocios el día 21 de marzo del año 2022.

494. Finalmente, debe precisarse que se requiere un trabajo conjunto entre los diferentes actores del sector para el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria y el crecimiento de la demanda. En particular, AdP señala que buscan convertir al aeropuerto de Pisco en el *hub* del sur, que permita la conectividad con el sur y norte sin pasar por Lima.

X.3. Sobre los aeropuertos no concesionados

495. Si bien en la sección 0 se han detallado los problemas que enfrentan los concesionarios y las aerolíneas en el desarrollo de sus operaciones en el Primer y Segundo Grupo, ello no significa que las concesiones no han sido buenas, sino que aún existen oportunidades de mejora para un mayor desarrollo de las inversiones¹⁴⁰.
496. Como se ha detallado en este documento, las inversiones ejecutadas por AAP y AdP, la administración de sus respectivas concesiones, entre otros aspectos, han permitido potenciar el tráfico de los aeropuertos concesionados. Por ejemplo, el tráfico de pasajeros ha tenido un crecimiento acumulado de 436,17% en el Primer Grupo y de 102,66% en el Segundo Grupo¹⁴¹.
497. Las aerolíneas han mencionado que existe una diferencia marcada entre los aeropuertos concesionados y aquellos que se encuentran administrados por CORPAC. Por ejemplo, Latam Airlines resalta los casos de los aeropuertos de Jauja y Jaén donde las pistas de aterrizaje se encuentran en pésimo estado¹⁴².
498. En particular, Sky Airline señaló que, a setiembre del año 2021, en el aeropuerto de Cusco, principal aeropuerto de provincia, no estaba preparado para atender una contingencia con los vuelos ya que este aeropuerto no tenía proveedores de alimentos que se encontraran atendiendo¹⁴³.
499. Al respecto, debe indicarse que la infraestructura insuficiente, y deficiente en los aeropuertos no concesionados, en conjunto con los problemas que presenta CORPAC en la administración de estos aeropuertos, son algunos de los factores que han influido de manera negativa en el crecimiento del sector; limitando el desarrollo de rutas regionales.
500. En esa misma línea, con el fin de reducir la brecha de infraestructura existente en los aeropuertos, se encuentra en la cartera de Proinversión el proyecto del Tercer Grupo de Aeropuertos de provincia.
501. El Tercer Grupo de Aeropuertos es un proyecto que tiene por objetivo concesionar los aeropuertos regionales localizados en: Jaén, Huánuco, Jauja, Ilo, Rioja,

¹⁴⁰ En líneas generales, la brecha de infraestructura en el país se ha ido acortando, en parte, gracias al sistema de concesiones que se inició en los años noventa. De acuerdo con el MEF (2019), la brecha de infraestructura de corto plazo asciende en S/ 117 183 millones, donde el sector transporte tiene una participación del 31% equivalente a S/ 35 970 millones. Para mayor detalle revisar: https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/planes/PNIC_2019.pdf.

¹⁴¹ El crecimiento acumulado del tráfico de pasajeros en el Primer Grupo se ha calculado considerando el periodo 2007-2019, y en el Segundo Grupo en el periodo 2011-2019. No se considera el año 2020, debido a que ha sido un año atípico debido a la coyuntura del COVID-19.

¹⁴² En particular, Latam Airlines precisa que existe una ondulación en la pista de aterrizaje del aeropuerto de Jaén, la cual afecta a los aviones; y, no ha podido ser solucionada hasta el momento por un problema en la asignación de responsabilidades entre CORPAC y el MTC. Asimismo, dado que el terminal de este aeropuerto no es una edificación completamente cerrada, las lluvias y los vientos han malogrado equipamiento de la aerolínea.

¹⁴³ El aeropuerto del Cusco es el principal aeropuerto de provincia del Perú, que registró un tráfico de pasajeros de 3,9 millones en el año 2019, que es un 9% mayor a lo registrado en el aeropuerto de Arequipa (aeropuerto concesionado con mayor tráfico de pasajeros).

Chimbote y Yurimaguas, los cuales se encuentran operados actualmente por CORPAC. Este proyecto busca modernizar las instalaciones con el fin de desarrollar servicios aeroportuarios eficientes y seguros; así como, fomentar la participación del sector privado en busca de promover las actividades aeronáuticas en el país. Asimismo, el proyecto incluye la operación y mantenimiento del nuevo aeropuerto de Chinchero en Cusco, pues la infraestructura ya se encuentra actualmente en construcción por el MTC bajo la modalidad de Contrato Gobierno a Gobierno. De acuerdo con el MTC, este proyecto tiene una inversión estimada de más de USD 270 millones¹⁴⁴, bajo un esquema de concesión cofinanciada; sin embargo, a la fecha no se tiene mayor información del avance del proyecto.

X.4. Lecciones aprendidas

502. Luego de analizar el desempeño de las concesiones de los aeropuertos del Primer y Segundo Grupo, así como de identificar los principales problemas que han venido enfrentando los distintos actores del sector, a continuación, se presentan las principales lecciones aprendidas identificadas en estos más de diez años de operación de estas concesiones. Es importante que los nuevos proyectos de APP internalicen las lecciones aprendidas con el fin de reducir costos de operación, desarrollar nuevas rutas, generar mayor competencia, y por ende menores tarifas y precios para los usuarios.

- Debe mejorarse el mecanismo de incentivos de los contratos de APP con el fin de que el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria se realice de manera oportuna, permitiendo prestar los servicios aeroportuarios que permitan cumplir con los requisitos técnicos mínimos. Por ejemplo, los incentivos del contrato deben permitir que para el concesionario le sea más rentable ejecutar las obras que le permita cumplir con los RTM, en vez de seguir operando incumplimiento los RTM y pagando las penalidades por dicho incumplimiento.
- Debe fortalecerse a los distintos actores del sector público (DGAC, CORPAC, Contraloría General de la República, entre otros) relacionados con la industria aeroportuaria, con el fin de que puedan desempeñar sus funciones de manera eficiente, facilitando la ejecución de inversiones. Por ejemplo, capacitaciones, implementación de softwares especializados, incremento de la fuerza laboral, entre otros.
- En el diseño de los contratos APP debe analizarse a detalle el estado de los terrenos necesarios para el desarrollo de los proyectos (ampliaciones de aeropuertos, construcción de nuevas carreteras o vías férreas, entre otros). Ello evitará dilatar el desarrollo de los proyectos y/o el encarecimiento de estos.

¹⁴⁴ Para mayor detalle, revisar: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/619238-inversion-de-mas-de-us-270-millones-permitira-mejorar-ocho-aeropuertos-regionales>. Última revisión el 20 de setiembre del 2022.

- Deben existir canales de comunicación fluidos entre los distintos actores de la industria (MTC, concesionarios, CORPAC, aerolíneas, la Contraloría, el Ositrán, entre otros), con el fin de que se expongan a detalle los problemas que han venido enfrentando en el desarrollo de sus operaciones y en el cumplimiento de sus funciones, así como, para plantear posibles soluciones. Esto con el fin de mejorar la prestación de los servicios en los aeropuertos concesionados en favor de los usuarios finales.

XI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Con el fin de reducir la brecha de infraestructura en el Perú, el Estado inició un sistema de concesiones a finales de la década de los noventa. Con relación a la infraestructura aeroportuaria, se han realizado cuatro procedimientos de concesión: el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (2001), el Primer Grupo (2006), el Segundo Grupo (2011), y el Nuevo Aeropuerto Internacional Cusco-Chincho (2014); esta última fue resuelta por el Estado en el año 2017.
- La concesión del Primer Grupo fue entregada a AdP y está conformada por 12 aeropuertos, ubicados en las localidades de: Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa, Tarapoto, Talara, Tumbes y Trujillo. A junio del año 2022, las inversiones de AdP alcanzaron los USD 137,5 millones, que representan un avance de 21,7% sobre el compromiso de inversión (USD 635,2 millones).
- La concesión del Segundo Grupo fue entregada a AAP y está conformada por cinco aeropuertos, en las localidades de: Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. A junio del año 2022 las inversiones de AAP alcanzaron los USD 66,0 millones, que representan un avance de 33,1% sobre el compromiso de inversión (USD 199,6 millones).
- El tráfico de pasajeros en los aeropuertos del Primer Grupo y Segundo Grupo ha mostrado una tendencia creciente desde el inicio de sus operaciones. En el caso particular del Primer Grupo, el tráfico de pasajeros tuvo un crecimiento promedio anual de 15,3% en el periodo 2007-2019. El aeropuerto del Primer Grupo con mayor movimiento de pasajeros es el de Iquitos, con una participación promedio anual del 22,4%.
- En el caso del Segundo Grupo, la tasa de crecimiento promedio anual de pasajeros del periodo 2011-2019 ascendió a 9,3%, al pasar de 1,8 millones a 3,6 millones de pasajeros en dicho periodo. El aeropuerto más importante en términos de tráfico en el Segundo Grupo es el de Arequipa, el cual registra más del 50% de pasajeros. Cabe precisar que el Aeropuerto de Arequipa es el aeropuerto con mayor tráfico tanto en el Primer como en el Segundo Grupo.

- El tráfico en los aeropuertos de provincia es principalmente nacional, y depende del AIJCh, debido a que aún no se han desarrollado muchas rutas entre los aeropuertos de provincia que no pasen por Lima. Sin embargo, desde el año 2016 se están desarrollando rutas internacionales directas desde los aeropuertos de provincia. En particular, desde el aeropuerto de Chiclayo existe una ruta directa hacia Panamá operada por Copa Airlines, y desde Arequipa y Trujillo hay vuelos directos a Santiago, operados por JetSMART.
- Latam Airlines es la principal aerolínea en los aeropuertos de provincia, la cual opera en 9 de los 12 aeropuertos del Primer Grupo y en los 5 aeropuertos del Segundo Grupo. En el Primer Grupo Latam Airlines tiene una participación promedio del 28% sobre las operaciones; mientras que en el Segundo Grupo su participación promedio anual es del 52% de las operaciones
- Durante el periodo 2009-2019, los ingresos totales en el Primer Grupo han tenido un crecimiento anual promedio de 8,4%, pasando de S/ 53,2 millones en el año 2009 a S/ 108,6 millones en el año 2019. Los ingresos más representativos de AdP han sido los generados por la prestación de los servicios sujetos a regulación tarifaria, como son: la TUUA, el aterrizaje y despegue, el estacionamiento de aeronaves y el uso de instalaciones de carga aérea, con una participación promedio anual del 62,1%
- En el Segundo Grupo la tasa de crecimiento promedio anual de los ingresos de AAP ha sido de 18,5% en el periodo 2011-2019; pasando de S/ 15,4 millones en el año 2011 a S/ 58,6 millones en el año 2019. Los ingresos predominantes de AAP han sido por la prestación de los servicios regulados, los cuales en promedio han representado el 70,5% del total de sus ingresos.
- Los años 2020 y 2021 han sido atípicos en la economía mundial debido a las medidas tomadas, tanto por el gobierno peruano como por los diversos gobiernos a nivel mundial, con el fin de evitar la propagación del COVID-19. Dentro de las medidas que estableció el gobierno peruano se encuentran: la suspensión del ejercicio de ciertos derechos constitucionales, la limitación del ejercicio del derecho a la libertad de tránsito de las personas, el cierre temporal de fronteras, entre otras. La industria aeroportuaria no estuvo ajena a esta coyuntura, y debido a las medidas establecidas para frenar los efectos del COVID-19, en el año 2020 se generó una caída considerable en el tráfico y por ende en los ingresos de AdP y AAP.
- En el Primer Grupo el tráfico de pasajeros se redujo en 59,2% en el año 2020 con relación al año previo (2,7 millones de pasajeros), alcanzando valores similares a los obtenidos en el año 2010. Mientras que, en el Segundo Grupo el tráfico de pasajeros se redujo en 66,7% con relación al año previo, alcanzando niveles por debajo a los registrados al inicio de su concesión en el año 2011. Sin embargo, al cierre del año 2021 el tráfico de pasajeros mostró una recuperación parcial de 65,1% en los aeropuertos del Primer Grupo y de 55,7% en los aeropuertos del Segundo Grupo, con relación a lo registrado en el año 2019.

- Al primer semestre del año 2022, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos del Primer Grupo alcanzó los 2,6 millones de pasajeros, lo cual representó un incremento de 67% con relación a lo registrado en el mismo periodo del año 2021 (1,6 millones de pasajeros). Mientras que, en el Segundo Grupo el tráfico de pasajeros alcanzó los 1,4 millones, valor que fue mayor (102,0%) a lo registrado en el mismo periodo del año previo (699 798 pasajeros).
- En el caso de los ingresos del Primer Grupo, estos registraron una reducción de 21,7% en el año 2020 con relación al año previo, al pasar de S/ 108,6 millones a S/85,1 millones; sin embargo, al cierre del año 2021 se observa una recuperación del 83,3% de los ingresos registrados en el año 2019. De otro lado, los ingresos de AAP mostraron una caída de 39%, al pasar de S/ 58,6 millones en el año 2019 a S/35,8 millones en el año 2020; en el año 2021 estos ingresos mostraron una recuperación del 67,2% con relación al 2019.
- Los contratos de AdP y AAP señalan que las operaciones que se desarrollan en los aeropuertos del Primer y Segundo Grupo deben ser llevadas a cabo manteniendo unos Requisitos Técnicos Mínimos. En cuanto al indicador “área mínima por pasajero sentado en la sala de espera”, durante el periodo 2016-2021, se observa que, en el Primer Grupo este indicador tiene un bajo cumplimiento, donde solamente en los aeropuertos de Iquitos y Tumbes este indicador se cumplió en el 20% de las veces en que se midió, y en los aeropuertos de Cajamarca, Chiclayo, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo no se cumplió en ninguna de las veces que se midió.
- De otro lado, en el Segundo Grupo este indicador tuvo un mejor desempeño, donde este se cumplió en el 100% de las veces que se midió en el aeropuerto de Ayacucho, en el 80% de las veces en los aeropuertos de Arequipa y Puerto Maldonado, en el 60% de las veces en el aeropuerto de Juliaca y en el 40% de las veces en el aeropuerto de Tacna.
- En cuanto a la satisfacción de los usuarios con la infraestructura y los servicios brindados en el Primer Grupo, se observa que en promedio los usuarios se encontraron satisfechos, los pasajeros con una calificación de 4,1 y las aerolíneas con un 4,0.
- En cuanto a la satisfacción de los usuarios del Segundo Grupo, se observa que la proporción de los pasajeros que se encontraban satisfechos o muy satisfechos con la infraestructura y los servicios brindados en el periodo 2014-2021, ha sido en promedio del 69,0%; mientras que, en el caso de las aerolíneas, si bien esa proporción en promedio es menor (58,5%), esta ha mostrado una tendencia creciente al pasar de 50,3% en el año 2014 a 66,2% en el año 2021.
- Otros indicadores para medir el desempeño operativo de los concesionarios son las sanciones y penalidades que se le imponen a las empresas concesionarias, por incumplimiento de la normativa vigente y de las obligaciones contractuales, respectivamente. Al respecto, en cuanto al Primer Grupo, durante el periodo 2011-2021 se le han impuesto a AdP, seis sanciones y 19 penalidades; mientras que, a AAP se le han impuesto 3 sanciones y 27 penalidades. En ambas concesiones, las penalidades en su mayoría han estado relacionadas con incumplimientos sobre ejecución de obras.

- Se ha podido observar que el tráfico de pasajeros ha sido mucho mayor al proyectado en los modelos económicos financieros de las concesiones. En particular el tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de pasajeros, durante el periodo 2007-2021 fue 103% mayor a lo proyectado; mientras que, en el Segundo Grupo de Aeropuertos, el tráfico de pasajeros registrado en el periodo 2011-2021 fue 33% mayor a lo proyectado.
 - En cuanto al cofinanciamiento, durante el periodo 2007-2021, el Primer Grupo ha recibido un cofinanciamiento menor al proyectado en 38,5%; mientras que, el cofinanciamiento que ha recibido AAP en el periodo 2011-2021 representó menos del 2% del proyectado en su modelo económico financiero.
 - De entrevistas con AdP, AAP, aerolíneas, IATA y AETAI, se han identificado algunos problemas y/o retos que han enfrentado en sus operaciones en los aeropuertos del Primer y Segundo Grupo, dentro de los que destacan:
 - El MTC no avanza al mismo ritmo que los concesionarios, estos últimos tienen la capacidad de gestionar varios proyectos a la par; sin embargo, no observan que su contraparte puede hacer lo mismo.
 - No existe predictibilidad en el actuar de algunas autoridades, lo cual genera retrasos en los proyectos y por lo tanto sobrecostos.
 - El cambio del sistema de inversión pública del SNIP al Invierte.pe retrasó la ejecución de varios proyectos de las concesiones del Primer y Segundo Grupo.
 - La infraestructura actual en los aeropuertos concesionados, sobre todo en el Primer Grupo, es limitada, lo cual se agudizó con la pandemia debido a que se redujeron los aforos en los terminales.
 - Existe una excesiva intervención por parte de la Contraloría General de la República, lo cual limita el actuar de los servidores públicos al momento de ejercer sus funciones.
 - La saturación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez tiene un impacto en el desarrollo de los aeropuertos de provincia, debido a que la mayor parte de los vuelos regionales tiene como origen o destino el aeropuerto de Lima.
503. A pesar de los problemas que se han presentado en las concesiones del Primer y Segundo Grupo, estas concesiones han ayudado a reducir la brecha de infraestructura, mejorando los servicios aeroportuarios en el país. Las aerolíneas indican que existe una diferencia abismal entre los aeropuertos concesionados y aquellos que se encuentran administrados por CORPAC, debido a que la infraestructura de estos últimos es insuficiente, y deficiente. Esto, unido a los problemas que tiene CORPAC en la administración de los aeropuertos, ha limitado el desarrollo de rutas regionales.

504. Con el fin de que se siga desarrollando la infraestructura y mejorando los servicios que se prestan en los aeropuertos concesionados, es importante que se respeten las obligaciones y las asignaciones de riesgo establecidas en los respectivos contratos de concesión. Ello permitirá seguir reduciendo la brecha de infraestructura, que a su vez permitirá impulsar el turismo, la conectividad regional y dinamizar las actividades económicas al interior del país.
505. Asimismo, es importante que se generen espacios de diálogo entre los principales actores del sector (MTC, concesionarios, CORPAC, aerolíneas, la Contraloría, el Ositrán), con el fin de que se expongan a detalle los problemas que han venido enfrentando en el desarrollo de sus operaciones y en el cumplimiento de sus funciones, así como, para plantear posibles soluciones. Esto con el fin de mejorar la prestación de los servicios en los aeropuertos concesionados en favor de los usuarios finales.
506. De otro lado, dado que el tráfico en los aeropuertos de provincia está fuertemente ligado al del AIJCh: (i) debe trabajarse en el desarrollo de infraestructura en los aeropuertos de provincia que permita la creación de rutas regionales directas, y (ii) a la par debe trabajarse en impulsar la mejora de la infraestructura del AIJCh.
507. Las nuevas concesiones aeroportuarias que se desarrollen deben tomar en cuenta las lecciones aprendidas en las concesiones del Primer y Segundo Grupo, con el fin de potenciar el crecimiento del sector, reducir los costos de operación, desarrollar nuevas rutas, generar mayor competencia, y por ende menores tarifas y precios para los usuarios.

ANEXOS

Anexo 1

Evolución de las inversiones del periodo remanente en el Primer Grupo, por tipo de inversiones (en soles)

Tipo de inversión	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Total	Participación
Plan Maestro de Desarrollo	662 121	5 280 400	855 059	2 064 518	0	0	7 922 257	5 857 930	5 281 067	27 923 353	39%
Proyecto de inversión pública	0	136 780	301 992	0	2 208 856	167 074	0	0	0	2 814 701	4%
Inversiones de optimización, de ampliación marginal, de rehabilitación y de reposición	0	0	0	0	0	0	0	1 559 397	0	1 559 397	2%
Inversiones en rehabilitación de mejoramiento del lado aire	0	0	535 650	955 918	3 643 767	710 787	4 987 586	7 371 083	7 158 607	25 363 398	35%
Equipamiento	0	87 711	367 311	0	481 597	237 126	591 671	3 945 572	8 070 140	13 781 128	19%
Otros	0	0	11 800	0	0	69 937	40 472	0	0	122 208	0%
Total	662 121	5 504 890	2 071 812	3 020 436	6 334 220	1 184 923	13 541 985	18 733 983	20 509 814	71 564 186	100%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

Anexo 2
Evolución del tráfico de pasajeros en el Primer Grupo, por aeropuerto (en miles de pasajeros)

Aeropuertos	2006*	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
Anta	0,2	10	8	9	9	7	12	11	12	15	9	8	6	1	1	1	0,1
Cajamarca	3	77	97	127	177	201	227	252	258	275	326	359	357	472	170	301	206
Chachapoyas		0,4	2	1	3	2	0,1	0,4	1	0,2	10	20	27	22	5	13	8
Chiclayo			147	204	277	318	375	426	450	469	526	581	572	691	279	415	269
Iquitos	27	493	549	529	676	676	773	906	1035	1072	956	1000	1116	1196	540	706	362
Pisco			2	8	24	47	69	86	70	57	47	53	71	64	10	5	9
Piura			27	291	402	546	643	734	764	841	864	906	990	1150	418	653	429
Pucallpa	10	210	241	241	308	314	365	448	470	504	515	611	690	735	319	511	301
Talara	0,1	10	5	3	0,2	13	12	0,4	17	107	146	172	196	319	161	231	137
Tarapoto	9	181	215	217	270	374	437	548	668	654	681	794	841	924	359	658	397
Trujillo	7	168	218	224	293	350	405	445	492	504	586	636	620	658	234	424	323
Tumbes	3	63	59	80	96	133	122	155	181	189	184	197	215	262	158	307	202
Total	59	1 211	1 571	1 935	2 537	2 982	3 440	4 012	4 419	4 685	4 848	5 335	5 701	6 493	2 652	4 225	2 643

*Información desde el inicio de la concesión de AdP en diciembre del año 2006 a junio de 2022. Los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura fueron entregados en el año 2008.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

Anexo 3
Evolución del tráfico de carga en el Primer Grupo, por aeropuerto (en toneladas)

Aeropuertos	2006*	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
Anta		42		8	1	3	1					5				0	1
Cajamarca	12	388	501	497	519	589	601	499	511	495	461	791	465	599	331	421	208
Chachapoyas		5	13									9			6	0	0
Chiclayo			452	485	601	693	674	646	717	737	664	883	583	671	412	452	351
Iquitos	693	10 529	16 014	12 341	15 155	14 138	11 965	12 351	12 799	11 566	9 316	9 306	9 901	10 561	10 982	12 396	5 557
Pisco							55			0,3		0,2			1	0	0
Piura			116	1 107	1 165	1 253	1 385	1 562	1 576	1 429	1 449	1 859	1 357	1 581	662	901	409
Pucallpa	90	3 343	3 247	2 710	2 930	4 435	4 042	2 696	2 724	2 292	1 931	2 245	1 820	2 135	1 204	1 662	815
Talara	0,3	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	0,02			0,00	0,00
Tarapoto	52	1 209	1 673	1 641	1 722	1 856	1 896	1 869	1 964	1 754	1 452	1 712	1 816	1 665	716	1 203	731
Trujillo	29	528	525	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417	551	297	483	311
Tumbes	8	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273	302	133	246	141
Total	884	16 226	22 747	19 391	22 849	23 716	21 380	20 432	20 972	19 052	15 940	18 191	16 633	18 065	14 744	17 764	8 524

*Información desde el inicio de la concesión de AdP en diciembre del año 2006 a junio de 2022. Los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura fueron entregados en el año 2008.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

Anexo 4
Evolución del número de operaciones el Primer Grupo, por aeropuerto (en operaciones)

Aeropuertos	2006*	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
Anta	40	1 436	1 287	1 331	1 242	1 078	1 131	956	786	780	564	552	430	348	166	200	30
Cajamarca	156	3 384	2 844	2 889	2 298	2 689	3 138	3 256	3 474	3 370	3 274	3 320	3 032	4 120	1 628	2 604	1 772
Chachapoyas		52	146	72	220	118	10	64	84	93	1 216	2 090	1 508	1 348	160	364	176
Chiclayo			3 828	7 997	5 882	6 372	6 351	6 319	6 319	9 344	6 919	14 277	11 732	13 908	7 858	11 270	5 602
Iquitos	427	8 162	13 162	11 728	13 923	10 682	10 948	12 850	14 131	13 548	10 675	9 472	10 959	12 181	8 552	10 998	5 383
Pisco			25 442	46 616	39 312	38 621	44 384	32 277	44 876	41 576	53 252	60 585	70 866	74 594	40 901	52 611	29 900
Piura			346	3 495	5 665	7 469	7 271	7 878	8 509	10 699	10 056	9 929	10 177	9 793	3 790	6 715	4 085
Pucallpa	532	10 191	11 907	11 030	14 032	15 378	15 956	17 869	14 589	16 385	18 056	17 076	17 281	18 967	12 390	19 194	10 821
Talara	20	678	330	385	384	534	598	196	440	1 078	1 296	1 305	1 491	2 362	1 448	1 935	958
Tarapoto	210	4 339	5 821	5 612	6 524	7 681	7 403	8 449	9 953	9 371	10 053	11 771	11 234	13 368	6 440	9 603	4 896
Trujillo	252	5 580	6 502	6 389	7 451	8 539	7 548	8 032	8 420	11 987	11 531	12 535	13 275	13 417	7 579	10 318	6 560
Tumbes	52	1 241	892	914	1 138	1 570	1 384	1 404	1 544	1 741	1 657	1 776	1 866	2 270	1 398	2 793	1 639
Total	1 689	35 063	72 507	98 458	98 071	100 731	106 122	99 550	113 125	119 972	128 549	144 688	153 851	166 676	92 310	128 605	71 822

*Información desde el inicio de la concesión de AdP en diciembre del año 2006 a junio de 2022. Los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura fueron entregados en el año 2008.

Fuente: AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

Anexo 5

Evolución del tráfico de pasajeros en el Segundo Grupo, por aeropuerto (en miles de pasajeros)

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
Arequipa	1 018	1 147	1 278	1 359	1 489	1 632	1 694	1 949	2 003	633	955	765
Ayacucho	53	70	77	88	145	199	242	239	287	101	185	139
Juliaca	254	326	353	375	440	468	444	483	467	189	386	207
Puerto Maldonado	193	244	276	271	276	293	300	333	337	107	196	133
Tacna	249	286	320	346	386	404	422	441	485	162	271	170
Total	1 766	2 074	2 303	2 440	2 737	2 996	3 102	3 445	3 579	1 193	1 992	1 414

*Información desde el inicio de la concesión de AAP en enero del año 2011 a junio de 2022.

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

Anexo 6

Evolución del tráfico de carga en el Segundo Grupo, por aeropuerto (en toneladas)

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
Arequipa	2 423	2 391	2 633	2 356	2 442	2 351	2 443	2 233	2 432	968	1 374	854
Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30	101	187	71	72	47
Juliaca	1 067	1 088	1 109	987	948	940	899	962	889	314	554	235
Puerto Maldonado	1 077	1 069	992	975	861	850	797	721	695	257	551	304
Tacna	914	944	1083	1009	934	819	850	850	960	459	636	360
Total	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 979	5 018	4 867	5 163	2 070	3 187	1 800

*Información desde el inicio de la concesión de AAP en enero del año 2011 a junio de 2022.

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

Anexo 7
Evolución del número de operaciones el Segundo Grupo, por aeropuerto (en operaciones)

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
Arequipa	13 520	13 967	14 583	14 370	14 435	14 516	13 962	15 838	15 516	5 780	8 136	5 458
Ayacucho	2 935	3 333	2 948	3 306	3 887	3 656	3 312	3 646	3 504	2 071	2 927	1 554
Juliaca	3 856	4 015	3 842	4 107	4 329	4 269	4 017	4 387	4 026	1 982	3 214	1 595
Puerto Maldonado	2 971	3 499	3 404	3 229	3 241	3 420	3 649	3 472	3 066	1 192	1 914	1 068
Tacna	3323	3366	3720	3626	3538	3740	4008	4329	4343	1788	2445	1298
Total	26 605	28 180	28 497	28 638	29 430	29 601	28 948	31 672	30 455	12 813	18 636	10 973

*Información desde el inicio de la concesión de AAP en enero del año 2011 a junio de 2022.

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

Anexo 8

Detalle del cumplimiento de los niveles de servicio en el Primer Grupo

- Área mínima por pasajero en el *check-in*.

Aeropuerto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	% de cumplimiento
Cajamarca	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Chiclayo	Cumple	Cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	40%
Iquitos	Cumple	No medido	No medido	No cumple	No medido	Cumple	67%
Piura	Cumple	No medido	No medido	Cumple	No medido	Cumple	100%
Pucallpa	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%
Talara	No medido	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Tarapoto	Cumple	Cumple	No cumple	Cumple	No medido	Cumple	80%
Trujillo	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	No cumple	80%
Tumbes	No cumple	No cumple	No cumple	Cumple	Cumple	No cumple	33%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

- Tiempo máximo de espera en el control TUUA.

Aeropuerto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	% de cumplimiento
Cajamarca	Cumple	No medido	No medido	No cumple	No medido	Cumple	67%
Chiclayo	Cumple	No medido	No medido	No cumple	Cumple	Cumple	75%
Iquitos	Cumple	No medido	No medido	Cumple	Cumple	Cumple	100%
Piura	Cumple	No medido	No medido	Cumple	Cumple	Cumple	100%
Pucallpa	Cumple	No medido	No medido	Cumple	Cumple	Cumple	100%
Talara	No medido	No medido	No medido	Cumple	Cumple	Cumple	100%
Tarapoto	Cumple	No medido	No medido	Cumple	No medido	Cumple	100%
Trujillo	Cumple	No medido	No medido	Cumple	Cumple	Cumple	100%
Tumbes	Cumple	No medido	No medido	Cumple	Cumple	Cumple	100%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

- Área mínima por pasajero en las salas de espera.

Aeropuerto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	% de cumplimiento
Cajamarca	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No medido	No cumple	0%
Chiclayo	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Iquitos	No cumple	No cumple	No cumple	Cumple	No medido	No cumple	20%
Piura	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Pucallpa	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Talara	No medido	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Tarapoto	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Trujillo	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Tumbes	No cumple	No cumple	No cumple	Cumple	No medido	No cumple	20%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

- Área mínima por pasajero en el recojo de equipaje

Aeropuerto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	% de cumplimiento
Cajamarca	No cumple	No cumple	No cumple	Cumple	No medido	No cumple	20%
Chiclayo	No cumple	No cumple	No cumple	Cumple	No medido	No cumple	20%
Iquitos	No cumple	Cumple	No cumple	Cumple	No medido	No cumple	40%
Piura	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Pucallpa	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%
Talara	No medido	No cumple	No cumple	Cumple	No medido	Cumple	50%
Tarapoto	Cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	Cumple	40%
Trujillo	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Tumbes	No cumple	No cumple	No cumple	Cumple	No cumple	No cumple	20%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

- Área mínima por pasajero en el área de seguridad.

Aeropuerto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	% de cumplimiento
Cajamarca	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Chiclayo	Cumple	Cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	40%
Iquitos	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Piura	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	Cumple	20%
Pucallpa	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Talara	No medido	No cumple	No cumple	Cumple	No medido	No cumple	25%
Tarapoto	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Trujillo	No cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	No cumple	0%
Tumbes	No cumple	No cumple	No cumple	Cumple	No cumple	No cumple	20%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

Anexo 9

Detalle del cumplimiento de los niveles de servicio en el Segundo Grupo

- Área mínima por pasajero en el *check-in*.

Aeropuerto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	% de cumplimiento
Arequipa	Cumple	No cumple	No cumple	No cumple	No medido	Cumple	40%
Ayacucho	No medido	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%
Juliaca	Cumple	Cumple	No cumple	No cumple	No medido	Cumple	60%
Puerto Maldonado	Cumple	Cumple	Cumple	No cumple	No medido	Cumple	80%
Tacna	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

- Tiempo máximo de espera en el control de seguridad.

Aeropuerto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	% de cumplimiento
Arequipa	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%
Ayacucho	No medido	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%
Juliaca	No cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	80%
Puerto Maldonado	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%
Tacna	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

- Área mínima por pasajero en las salas de espera.

Aeropuerto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	% de cumplimiento
Arequipa	Cumple	Cumple	Cumple	No cumple	No medido	Cumple	80%
Ayacucho	No medido	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%
Juliaca	No cumple	Cumple	Cumple	No cumple	No medido	Cumple	60%
Puerto Maldonado	No cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	80%
Tacna	No cumple	No cumple	No cumple	Cumple	No medido	Cumple	40%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

- Área mínima por pasajero en el recojo de equipaje

Aeropuerto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	% de cumplimiento
Arequipa	Cumple	No cumple	No cumple	Cumple	No medido	Cumple	60%
Ayacucho	No medido	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%
Juliaca	Cumple	Cumple	No cumple	Cumple	No medido	Cumple	80%
Puerto Maldonado	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%
Tacna	Cumple	Cumple	Cumple	No cumple	No medido	Cumple	80%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

- Área mínima por pasajero en el *hall* de llegadas.

Aeropuerto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	% de cumplimiento
Arequipa	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%
Ayacucho	No medido	Cumple	No cumple	No medido	No medido	Cumple	50%
Juliaca	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%
Puerto Maldonado	No cumple	No cumple	No cumple	Cumple	No medido	Cumple	40%
Tacna	Cumple	Cumple	Cumple	Cumple	No medido	Cumple	100%

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

Anexo 10
Detalle de las entrevistas realizadas

N°	Entrevistados	Fecha	Participantes
1	Aeropuertos del Perú	17/09/2021	○ Emerson Mejía (ADP) ○ Ernesto Di Laudo (ADP) ○ Ezequiel Ayllón (ADP) ○ Luis Gálvez (ADP) ○ María del Pilar Panizo (ADP) ○ Sandra Queija (Ositrán) ○ María Mendez (Ositrán)
2	Aeropuertos Andinos del Perú	17/09/2021	○ Raúl Díaz Díaz (AAP) ○ Yolanda Castillo (AAP) ○ Javier Rizo-Patrón (AAP) ○ Sandra Queija (Ositrán) ○ María Mendez (Ositrán)
3	Latam Airlines	08/09/2021	○ Boris Saldaña ○ Tatiana Pinedo ○ Sandra Queija (Ositrán) ○ María Mendez (Ositrán)
4	Sky Airline, IATA y AETAI	20/09/2021	○ Gloria Loza (SKY) ○ Lorena Saavedra (SKY) ○ Martín La Rosa (IATA) ○ Carlos Gutierrez (AETAI) ○ Sandra Queija (Ositrán) ○ María Mendez (Ositrán)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

REFERENCIAS

- Banco de Desarrollo de América Latina (2015). Asociación Público Privada en América Latina: Aprendiendo de la experiencia. Disponible en: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/758>.
- Contabilidad Regulatoria de Aeropuertos del Perú. Periodo 2009-2021.
- Contraloría General de la República (2015). Causas y efectos de las renegociaciones contractuales de las Asociaciones Público - Privadas en el Perú. Disponible en: [https://doc.contraloria.gob.pe/estudios-especiales/estudio/2015/Estudio_renegociaciones_contractuales_APP .pdf](https://doc.contraloria.gob.pe/estudios-especiales/estudio/2015/Estudio_renegociaciones_contractuales_APP.pdf)
- Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia. Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/TUO20-20ADP1.pdf>
- Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia: Disponible en: <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2017/12/Segundo-Grupo-de-Aeropuertos-de-Provincia.pdf>
- Estados Financieros de Aeropuertos del Perú. Periodo 2007-2021.
- Estados Financieros de Aeropuertos Andinos del Perú. Periodo 2011-2021.
- Instituto Peruano de Economía-IPE (2003). La brecha en Infraestructura. Servicios públicos, productividad y crecimiento en el Perú. Disponible en: https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/954DA9479DDB678405257BE300734A20/%24FILE/101877772-2003-La-Brecha-en-Infraestructura.pdf
- Latam Airlines (2020): Memoria integrada. Disponible en: <http://www.latamairlinesgroup.net/static-files/9635f2e7-df17-4a9a-894f-13a17773631c>.
- [Libro Blanco de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.](#)
- [Libro Blanco de la concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.](#)
- [Ministerio de Economía y Finanzas \(2019\). Plan Nacional de Infraestructura para la competitividad. Disponible en: https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/planes/PNIC_2019.pdf.](#)
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020). Informe Multianual de Inversiones en Asociaciones Público-Privadas 2020-2023. Disponible en: http://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_privada/app/IMIAPP_MTC_2020.pdf.

- Ositrán. Declaración Estadística de las Entidades Prestadoras. Periodo 2013 – mayo 2022.
- Proinversión (2004). Plan de Promoción de la Inversión Privada en los Aeropuertos de la República del Perú. Disponible en: https://www.proinversion.gob.pe/RepositorioAPS/0/0/JER/AERO_DOCUMENT_OSLEGALES/Plan_Promocion_Aeropuertos.pdf
- Regales Cristóbal, E. (2015). *La infraestructura aeronáutica y el espacio aéreo como elementos del mercado aéreo. Su gestión, sistema normativo y derecho comparado*. Departamento de Derecho Privado de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Barcelona. Disponible en: <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/367921/erc1de1.pdf?sequence=1>