



INFORME DE DESEMPEÑO 2024

Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público



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

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Jefatura de Estudios Económicos

Informe de desempeño 2024: Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.

Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2025

Para comentarios o sugerencias en relación con el Informe de Desempeño, por favor sírvase comunicar al siguiente correo:

estudioseconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	6
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	9
II.1.	COMPOSICIÓN ACCIONARIA DEL CONCESIONARIO	9
II.2.	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN	9
II.3.	PRINCIPALES ACTIVOS.....	13
II.4.	ÁREA DE INFLUENCIA.....	14
II.5.	HECHOS DE IMPORTANCIA.....	15
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	15
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	16
IV.1.	SERVICIOS AEROPORTUARIOS	16
IV.1.1.	PRINCIPALES USUARIOS	16
IV.1.2.	TRÁFICO DE PASAJEROS, CARGA Y AERONAVES	17
IV.2.	SERVICIOS NO AEROPORTUARIOS	28
V.	RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO.....	28
V.1.	RÉGIMEN TARIFARIO	29
V.2.	RÉGIMEN DE CARGOS DE ACCESO	30
VI.	DESEMPEÑO OPERATIVO	31
VI.1.	CALIDAD AL USUARIO INTERMEDIO Y FINAL	31
VI.2.	RECLAMOS	36
VI.3.	SANCIONES	38
VI.4.	PENALIDADES	39
VII.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	40
VII.1.	INVERSIONES.....	40
VII.2.	APORTE POR REGULACIÓN.....	41
VIII.	INDICADORES COMERCIALES.....	42
IX.	RESULTADOS FINANCIEROS	44
IX.1.	ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRALES.....	44
IX.2.	ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA.....	48
IX.3.	INDICADORES FINANCIEROS	54
X.	CONCLUSIONES	57
	ANEXO N° 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO	59
	ANEXO N° 2 FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	60
	ANEXO N° 3 RESUMEN ESTADÍSTICO	65



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Descripción de los aeropuertos	9
Cuadro 2: Obras obligatorias para ejecutar en el Primer Grupo de Aeropuertos	11
Cuadro 3: Adendas suscritas	12
Cuadro 4: Principales características de los aeropuertos administrados por ADP	13
Cuadro 5: Servicios aeroportuarios prestados en el Primer Grupo	16
Cuadro 6: Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2024	21
Cuadro 7: Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2024	21
Cuadro 8: Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2024	25
Cuadro 9: Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2024	25
Cuadro 10: Tráfico de carga en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2024	27
Cuadro 11: Tráfico de carga en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2024	27
Cuadro 12: Criterio de clasificación de aeropuertos en función del número de pasajeros	29
Cuadro 13: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2024	29
Cuadro 14: Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, año 2024	30
Cuadro 15: Cargos de acceso aplicables al Servicio de Rampa, año 2024	31
Cuadro 16: Cargos de acceso aplicables al Servicio de abastecimiento y almacenamiento de combustible, año 2024	31
Cuadro 17: Nivel de Servicio IATA “D” en el aeropuerto de Talara: Resultados de las mediciones realizadas en 2024	32
Cuadro 18: Nivel de Servicio IATA “C” en los aeropuertos de Chiclayo, Cajamarca, Tarapoto, Iquitos, Piura, Pucallpa, y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2024	33
Cuadro 19: Pasajeros: Resultado de la evaluación de satisfacción por servicios/procesos, año 2024	34
Cuadro 20: Aerolíneas: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2024	35
Cuadro 21: Concesionarios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2024	36
Cuadro 22: Usuarios Intermedios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2024	36
Cuadro 23: Reclamos resueltos, año 2023-2024	37
Cuadro 24: Penalidades impuestas a ADP en el 2024	39
Cuadro 25: Planes Maestros de Desarrollo vigentes, año 2024	41
Cuadro 26: Estado de Resultados Integrales, periodo 2020-2024	44
Cuadro 27: Flujo de ingresos, periodo 2020 – 2024	45
Cuadro 28: Ingreso de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, periodo 2020 – 2024 (En miles de soles)	45
Cuadro 29: Costos por prestación de servicios, periodo 2020 - 2024	46
Cuadro 30: Gastos de venta, periodo 2020 - 2024	46
Cuadro 31: Gastos de administración, periodo 2020 - 2024	47
Cuadro 32: EBITDA, periodo 2020 - 2024	47
Cuadro 33: Estado de Situación Financiera, periodo 2020 - 2024	48
Cuadro 34: Ratios de liquidez, periodo 2020 – 2024	55
Cuadro 35: Ratios de endeudamiento, periodo 2020 – 2024	56
Cuadro 36: Ratios de rentabilidad, periodo 2020 - 2024	56

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión	15
Gráfico 2 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 – 2024 (en número de operaciones de aterrizaje o despegue)	18
Gráfico 3 Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo	22
Gráfico 4 Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2024	26
Gráfico 5 Evolución de ingresos por servicios no aeroportuarios, 2011 – 2024	28
Gráfico 6 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2024, en porcentajes	37
Gráfico 7 Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2024	40
Gráfico 8 Aporte por regulación, 2007-2024	41



Gráfico 9 Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2009-2024	42
Gráfico 10 Cofinanciamiento recibido, en el periodo 2013-2024	43
Gráfico 11 Participación del cofinanciamiento con relación a los ingresos totales, en el periodo 2013-2024	43
Gráfico 12 Composición de activos de la empresa, 2020-2024	50
Gráfico 13 : Evolución de los de activos de la empresa, periodo 2020-2024	51
Gráfico 14 Composición de pasivos de la empresa, 2020-2024	52
Gráfico 15: Evolución de los de pasivos de la empresa, periodo 2020-2024	53
Gráfico 16 Composición del patrimonio de la empresa, 2020-2024	53
Gráfico 17: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, periodo 2020-2024	54



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2024 de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, administrada por la empresa Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o ADP).

El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC) y ADP suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú (en adelante, Contrato de Concesión), el cual está conformado por 12 aeropuertos, por un plazo de 25 años. Tal como se observa en el siguiente Cuadro, la Concesión es cofinanciada por parte del Estado Peruano, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Aeropuertos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	GBH Investments S.A.: 69,23 % Talma Servicios Aeroportuarios S.A.: 30,77 %
Tipo de Concesión	Cofinanciamiento bajo modalidad de Ingreso Mínimo Garantizado
Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) ofertado: USD 9 400 000 (sin IGV)*
Compromiso de Inversión	USD 635,2 millones (inc. IGV)**
Inversión acumulada al 2024	USD 215,9 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de diciembre de 2006
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	9

(*) PAMO ofertado por ADP al momento de la licitación, sin considerar la incorporación de los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura; ni las ampliaciones de horario.

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

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el esquema de cofinanciamiento (ver Anexo N° 1), los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, las garantías a favor de cada una de las partes, y el esquema de regulación tarifaria de los servicios aeroportuarios. Asimismo, desde el inicio de la concesión se han suscrito nueve (9) adendas al Contrato de Concesión.

El Primer Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando en este rubro una importante participación dentro de toda la Red Aeroportuaria Nacional. Así, durante el 2024, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 24,0 %, 34,7 % y 39,8 % del total de pasajeros, carga y operaciones de vuelos nacionales de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. En cuanto a los vuelos internacionales, ADP mantiene una participación poco significativa en relación con el total de operaciones, pasajeros y carga que se registraron en la red aeroportuaria nacional en dicho año.

En el año 2024, el total de pasajeros del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia fue de 7,5 millones, cifra que supera los niveles prepandemia de 2019 (6,5 millones) en 16,1 % y a lo registrado en el año 2023 (7,2 millones) por 4,9 %. Cabe mencionar que 11 de los 12 aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuerto de Provincia tuvieron un tráfico mayor al del año previo.

En cuanto a la participación de los aeropuertos en el tráfico de pasajeros el aeropuerto de Tarapoto fue el que tuvo la mayor participación de pasajeros representando el 15,9 % del total (1 197 260 pasajeros), seguido del aeropuerto de Piura¹ con una participación del 14,6 %

¹ La participación de 18,0 % presentada en la región Piura en la Ilustración 3 considera las participaciones de los aeropuertos de Piura (14,6 %) y Talara (3,4 %).



(1 097 441 pasajeros); mientras que, el aeropuerto de Iquitos se situó en el tercer lugar, con una participación de 13,8 % (1 043 428 pasajeros).

La carga movilizada en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante el 2024 alcanzó las 19 174 toneladas de carga, volumen que significó una disminución de 2,0 % respecto del 2023. Cabe destacar que la totalidad de la carga movilizada corresponde a carga nacional. El aeropuerto de Iquitos movilizó el mayor volumen de carga en el 2024, contribuyendo con el 67,8 % del volumen total, seguido por los aeropuertos de Tarapoto, Pucallpa y Piura que, en conjunto, representaron el 22,6 % del total de carga movilizada en los aeropuertos de ADP.

En el 2024, se registraron 152 219 movimientos de aeronaves en los aeropuertos de la concesión, cifra 1,0 % menor que en 2023. De este total, el aeropuerto de Pisco concentró el 39,6 %, atendiendo principalmente a vuelos de instrucción, operaciones militares u otras distintas de vuelos comerciales.

La prestación de los servicios aeroportuarios se encuentra sujeta a regulación tarifaria, por lo que el Concesionario debe cobrar las tarifas establecidas en el Contrato de Concesión, las cuales se reajustan anualmente por inflación, conforme a lo señalado en el numeral 7.7.7 del Contrato. De otro lado, los servicios no aeroportuarios como playa de estacionamiento, publicidad, alquiler de espacios para *retail* y otros, no se encuentran dentro del ámbito regulatorio, por lo que en estos casos los precios se establecen libremente por la oferta y la demanda.

La inversión acumulada al 31 de diciembre de 2024 fue de USD 215,9 millones (incluido IGV), lo que equivale al 34,0 % del compromiso de inversión total asumido por el Concesionario para el periodo de 25 años de duración del Contrato. Durante el año 2024, las inversiones reconocidas por el Ositrán alcanzaron un total de USD 51,2 millones, cifra superior a los USD 23,7 millones registrados el año anterior. Dichas inversiones comprendieron, entre otros, el marco de los Programas de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire – PRMLA.

En cuanto a las transferencias efectuadas por el Concesionario al Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, estas ascendieron a S/ 2,95 millones en el año 2024, monto superior en 30,2 % a las transferencias recibidas durante el 2023.

Los estados de resultados del ejercicio 2024 muestran que el flujo de ingresos del Concesionario alcanzó los S/ 332,3 millones, lo que representó una disminución del 7,5 % respecto al año anterior, atribuible principalmente a la caída de 8,3 % en los ingresos por servicios, que sumaron S/ 321,0 millones. No obstante, los costos por prestación de servicios se redujeron en mayor proporción (15,2 %), lo que permitió una mejora en la rentabilidad. En ese contexto, la utilidad bruta aumentó en 25,1 %, alcanzando S/ 86,7 millones, mientras que la utilidad operativa ascendió a S/ 56,3 millones, lo que representó un incremento del 45,5 %. Finalmente, la utilidad neta creció en 52,7 %, situándose en S/ 34,3 millones, impulsada por el notable aumento de los ingresos financieros en un 70,1 % respecto al año anterior.

El Estado de Situación Financiera de la concesión, al cierre del ejercicio 2024, muestra que el Activo Total ascendió a S/ 645,1 millones, registrando un incremento de S/ 36,8 millones (6,0 %) respecto al año anterior. Este crecimiento se explica principalmente por el aumento del Activo No Corriente, en particular las Cuentas por Cobrar al MTC, que se incrementaron en S/ 127,9 millones. Por su parte, el Pasivo Total también creció, alcanzando S/ 500,1 millones (4,6 % más que en 2023), siendo el Pasivo No Corriente el componente más significativo con S/ 305,1 millones, impulsado por un alza de S/ 114,5 millones en préstamos y obligaciones. En cuanto al Patrimonio Neto, este se elevó a S/ 145,0 millones, destacando las ganancias acumuladas como su principal componente. En conjunto, esta estructura financiera refleja una mayor dependencia del financiamiento a corto plazo y un fortalecimiento del patrimonio neto derivado principalmente de los resultados acumulados.

Entre 2020 y 2024, Aeropuertos del Perú (ADP) mantuvo ratios de liquidez superiores a 1,00 según los indicadores de liquidez clásica y prueba ácida, aunque el ratio de liquidez absoluta se mantuvo por debajo de 1. En 2024, estos ratios mejoraron debido principalmente a la reducción



del pasivo corriente, impulsada por una disminución del 38,7 % en préstamos y obligaciones. El ratio de liquidez clásica pasó de 1,45 a 1,62 y la prueba ácida de 1,45 a 1,60. Asimismo, el capital de trabajo requerido se redujo de S/ 129,5 millones en 2023 a S/ 121,2 millones en 2024. Estas mejoras reflejan un uso más eficiente de los recursos de corto plazo y una estructura financiera más estable. Respecto al endeudamiento, aunque los niveles se mantuvieron altos, se observaron señales de mejora. El ratio Deuda/Patrimonio se redujo de 367,9 % a 345,0 %, y el Endeudamiento del Activo bajó ligeramente a 77,5 %. La calidad de la deuda mejoró, con una mayor proporción de deuda de largo plazo, y el índice de solvencia se mantuvo en 1,3. Finalmente, los indicadores de rentabilidad mostraron un desempeño positivo. El margen bruto se elevó a 26,1 %, el margen operativo a 16,9 %, y el margen neto a 10,3 %. Además, el ROE y el ROA se ubicaron en 23,7 % y 5,3 %, respectivamente, evidenciando una mayor eficiencia en el uso del patrimonio y los activos.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición accionaria del Concesionario

1. El 18 de agosto de 2006, el Consorcio conformado por las empresas Swissport GBH Perú S.A. y GBH Investments S.A. (accionistas de la Compañía), se adjudicó la buena pro del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia. Swissport GBH Perú S.A. poseía el 25 % de las acciones y GBH Investments S.A. el 75 %.
2. El 11 de diciembre de 2006, el MTC, en representación del Estado Peruano, y ADP celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. Al cierre de 2024, la empresa concesionaria es una sociedad anónima constituida en el Perú y actualmente es subsidiaria directa de GBH *Investments* S.A., empresa domiciliada en el Perú, y tiene como inversionista estratégico a Talma Servicios Aeroportuarios S.A., ambas con las siguientes participaciones representativas en el capital social:

➤ GBH <i>Investments</i> S.A.	69,23%
➤ Talma Servicios Aeroportuarios S.A.	30,77%

II.2. Principales características de la Concesión

4. A la firma del Contrato de Concesión, se entregaron a ADP nueve (9) aeropuertos; y, los tres (3) aeropuertos restantes, conocidos como aeropuertos adicionales, fueron entregados en el año 2008 conforme al plazo establecido en el Contrato de Concesión, lo que ameritó la suscripción de tres adendas. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de los aeropuertos concesionados, con su respectiva ubicación y fecha de entrega.

Cuadro 1: Descripción de los aeropuertos

N	Aeropuerto	Ciudad	Departamento	Fecha de entrega
1	CTE. FAP Germán Arias Graziani	Anta - Huaraz	Ancash	11/12/2006
2	MAYOR GRAL. FAP Armando Revoredo	Cajamarca	Cajamarca	11/12/2006
3	Aeropuerto de Chachapoyas	Chachapoyas	Amazonas	12/12/2006
4	CNEL. FAP Francisco Secada V.	Iquitos	Loreto	13/12/2006
5	CAP. FAP David Abenzur R.	Pucallpa	Ucayali	14/12/2006
6	CAP. FAP Victor Montes A.	Talara	Piura	15/12/2006
7	CAD. FAP Guillermo del Castillo	Tarapoto	San Martín	16/12/2006
8	CAP. FAP Carlos Martínez	Trujillo	La Libertad	17/12/2006
9	CAP. FAP Pedro Canga R.	Tumbes	Tumbes	18/12/2006
10	CAP. FAP Guillermo Concha I.	Piura	Piura	05/02/2008
11	CAP. FAP Renán Elías Olivera	Pisco	Ica	06/03/2008
12	CAP. FAP José Quiñones G.	Chiclayo	Lambayeque	24/11/2008

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



5. El periodo de vigencia de la Concesión es de 25 años. Dicho plazo podrá ser prorrogado automáticamente por un periodo de 5 años adicionales, a solicitud del Concesionario siempre y cuando éste no haya incurrido en faltas graves. Asimismo, el Contrato de Concesión prevé que luego de la prórroga automática, el Concesionario podrá solicitar prórrogas adicionales, las cuales serán evaluadas y, de ser el caso, aprobadas por el Concedente, previa opinión favorable del Ositrán.
6. Cabe mencionar que los aeropuertos fueron agrupados con el fin de que la concesión sea técnica y financieramente atractiva, pues los aeropuertos regionales de manera individual carecían de un atractivo intrínseco para convocar la inversión privada. Tal es así que, el Estado no solamente decidió agruparlos sino también implementar un esquema de asociación público-privada (cofinanciada), bajo el cual el Estado comparte con el Concesionario los riesgos del proyecto, entre ellos el riesgo de ingresos.

▪ **Esquema de cofinanciamiento**

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

▪ **Compromisos de inversión y mantenimiento**

10. Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 635,2 millones. Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: el inicial, que comprendió los tres primeros años de la concesión y el período remanente, que comprende desde el año 4 al 25.
11. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la ejecución de las obras obligatorias del periodo inicial debió iniciarse a más tardar a los 30 días de que se cumplan las siguientes condiciones: a) se haya efectuado la toma de posesión del área de la concesión; b) se haya aprobado el EDI correspondiente a estas obras; c) se haya aprobado los estudios ambientales requeridos; y, d) se haya efectuado la verificación de viabilidad del proyecto.

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

³ Cabe precisar que el factor de competencia para la adjudicación de la Concesión fue el menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) anual, el cual ascendió a USD 9,4 millones. Dicho monto se ajusta anualmente por inflación, considerando el índice de precios nacional y el índice de precios de los Estados Unidos de América.



12. Así, durante el Periodo Inicial se ejecutaron las obras de rápido impacto y equipamiento mínimo, obras de seguridad y actividades de mantenimiento periódico, que se encuentran detalladas en el Anexo 25 del Contrato de Concesión.

Cuadro 2: Obras obligatorias para ejecutar en el Primer Grupo de Aeropuertos

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

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

13. Por su parte, las obras del periodo remanente son aquellas que se derivan de la ejecución del Plan Maestro de Desarrollo, del Plan de Equipamiento y del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire. Dichas obras deberán ejecutarse en función a las especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de Concesión. Asimismo, para el desarrollo de tales obras, el Concesionario deberá elaborar los respectivos Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI). En el caso que las obras constituyan proyectos de inversión pública, deberá obtenerse la viabilidad correspondiente conforme al SNIP (ahora Sistema de Inversiones Invierte.pe⁴), debiendo presentar los estudios de pre inversión requeridos.

▪ **Esquema de regulación tarifaria**

14. En el Anexo 7 del Contrato de Concesión se encuentran establecidas las tarifas que deben ser cobradas por cada grupo de aeropuertos para los siguientes servicios: a) Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA; b) aterrizaje y despegue; c) estacionamiento de aeronaves; d) embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (mangas). Dichas tarifas serán reajustadas por el Concesionario el 1 de enero de cada año calendario, de acuerdo con 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 Período de doce meses.

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

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



- $t - 1$ Tarifa (o cargo de acceso) al inicio del año calendario $t - 1$.
 IPC_t Índice de precios al consumidor publicado por el INEI durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período t .
 CPI_t Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período t .

15. El Ositrán tiene la potestad de revisar cada cinco años las tarifas, a fin de adecuar los cobros que realiza el Concesionario por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio y las características de la demanda ⁵.
16. Cabe señalar que las tarifas a cobrar en cada terminal del Primer Grupo de Aeropuertos dependerán de la categoría en la que éstos sean clasificados, las cuales se establecen en función al tráfico de pasajeros registrado en el último año.

▪ **Modificaciones contractuales**

17. A la fecha, se han suscrito nueve (9) adendas al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos. Las cuatro primeras se suscribieron en 2008, la quinta en 2009, la sexta en 2010, la séptima en 2011, la octava en 2015 y la novena en junio de 2024 (ver Cuadro 3).
18. Cabe señalar que las Adendas 1, 2 y 4 corresponden a la entrega al Concesionario de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, respectivamente; mientras que, mediante la octava adenda se modificaron los requisitos previstos para la contratación del personal clave de la Concesión a fin de garantizar la oferta de personal y su adecuada capacitación.

Cuadro 3: Adendas suscritas

N°	Fecha	Principales modificaciones
1	5/02/2008	(1) Se establece la entrega en operación del Aeropuerto de Pisco al Concesionario a efectos de que realice la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en el Contrato de Concesión.
		(2) Ante la exclusión de las pistas de aterrizaje y las calles de rodaje, debido al Acuerdo del Consejo de Seguridad Nacional del Estado, se estableció la figura jurídica de Derecho de Uso, la cual permitirá a ADP la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en el Contrato de Concesión, así como cobrar las tarifas correspondientes por los servicios detallados en el Contrato.
2	6/03/2008	(1) Se establece la entrega en operación del Aeropuerto de Chiclayo al Concesionario a efectos de que realice la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en el Contrato de Concesión.
		(2) Modificación referida a la inscripción de los nuevos Bienes de la Concesión, producto de las obras, en el Registro de la propiedad Inmueble respectivo, con el fin de permitir un mejor control sobre las obras ejecutadas inscritas, toda vez que el régimen de bienes se regula por el Contrato de Concesión.
3	17/09/2008	(1) Modificación de la definición de "Acreedores Permitidos" con el fin de viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en el Contrato de Concesión mediante el uso de un Patrimonio Fideicometido.
		(2) Modificación de la definición de "Pago por Obras (PAO)" con el fin de permitir que el Pago por Obras pueda ser efectuado tanto en Nuevos Soles como dólares americanos, dependiendo de la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera, mitigando así el riesgo cambiario.
		(3) Establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones nacionales e internacionales, de salvamento o aquellos vuelos que retornen por malas condiciones meteorológicas.
4	24/11/2008	(1) Entrega en operación del Aeropuerto CAP FAP Guillermo Concha Ibérico de Piura para su construcción, mejora, mantenimiento y explotación bajo los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión.

⁵ Esto se establece en la Cláusula 7.7.8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.



5	23/12/2009	(1) Incluir la definición de "Obras adicionales", así como su procedimiento de aprobación y pago respectivo.
		(2) Modificación del numeral referido a la tramitación de los Planes Maestros, con el fin de agilizar el trámite correspondiente para su aprobación.
		(3) Precisar que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro.
		(4) Definir la modalidad de pago de los "Estudios técnicos previos".
6	20/12/2010	(1) Incorporar mecanismos para la emisión y pago de los CAO y CRPAO
		(2) Definir el procedimiento para evaluar el avance de obras: Se establece un procedimiento que permita hacer efectivo el mecanismo de los CAO y su certificación a través de los CRPAO.
7	31/03/2011	(1) Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica definidos como Controversias No Técnicas.
8	12/06/2015	(1) Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 24).
9	25/06/2024	(1) Devolución de terreno al Concedente que forma parte del Área de la concesión del Aeropuerto de Pucallpa.

Fuente: Adendas suscritas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.3. Principales activos

19. Conforme ha sido mencionado, el Concesionario administra doce (12) aeropuertos ubicados en distintos departamentos del Perú. La infraestructura aeroportuaria comprende las edificaciones, pavimentos e instalaciones que conforman el aeropuerto, incluyendo las áreas de Lado Aire, las edificaciones del terminal, estacionamiento vehicular y vías de acceso internas, entre otras. En el siguiente cuadro se muestran las principales características de la infraestructura concesionada.

Cuadro 4: Principales características de los aeropuertos administrados por ADP

Aeropuerto	Área del terminal de pasajeros (m ²)	Pista de aterrizaje	Plataforma Estacionamiento	Plataforma Aeronaves	Sala VIP (m ²)	Locales comerciales alquilados (m ²)
Cajamarca	1 214	2500m x 45m	160m x 80m	2 aeronaves tipo C	54	149
Chachapoyas	780	1.980m x 30m	90m x 75m	2 aeronaves tipo B	16	-
Chiclayo	1 674	2500m x 45m	265m x 65m	1 aeronave tipo C	97	397
Huaraz	735	3050m x 30m	196m x 80m	2 PEA-Clase C	13	70
Iquitos	5 067	2500m x 45m	247,5m x 220m	2 aeronaves tipo A ó B 5 aeronaves tipo C 5 helicópteros	93	459
Pisco	519	3020m x 45m	Antigua: 140m x 105m Nueva: 48 275 m ²	4 aeronaves tipo C 2 aeronaves tipo B 12 aeronaves tipo A	-	5
Piura	1 589	2500m x 45m	140m x 80m	2 PEA-Clase C	35	482
Pucallpa	2 524	2800m x 45m	270m x 92,90m	4 aeronaves tipo A ó B 2 aeronaves C 4 aeronaves tipo C 8 aeronaves tipo A	87	307
Talara	1 258	2460m x 150m	210m x 50m	2 aeronave tipo C	50	64
Tarapoto	2 556	2600m x 45m	300,5m x 175m	3 aeronaves tipo A ó B 3 aeronaves tipo C 4 aeronaves tipo C 3 aeronaves tipo A ó B	87	316
Trujillo	3 356	3000m x 45m	180m x 103m	3 aeronaves tipo C 1 aeronave tipo A	80	445
Tumbes	1 177	2500m x 45m	160m x 80m	2 aeronaves tipo C	27	127

Fuente: Aeropuertos del Perú S.A. "Procedimientos Previamente Convenidos Aplicados a los Estados Financieros Regulatorios" (Por el año terminado el 31 de diciembre de 2020) y portal web de ADP (<https://www.adp.com.pe/>)

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



II.4. Área de influencia

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

Ilustración 1: Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión

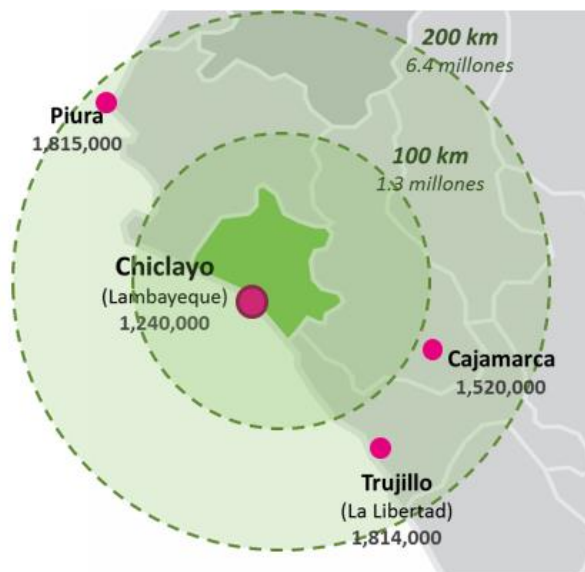


Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

21. Cabe indicar que, por su ubicación estratégica, ADP ha venido impulsando que el Aeropuerto de Chiclayo se convierta en el *hub* comercial del norte, para lo cual se encuentra promoviendo el desarrollo de rutas internacionales directas. Así, se ha estimado que con ello podrá darse conectividad internacional hasta a 6,4 millones de personas ubicadas a un radio de 200 km de dicho aeropuerto, que actualmente tienen que pasar por Lima para sus traslados internacionales. No obstante, a la fecha el tráfico internacional de pasajeros en dicho aeropuerto alcanza sólo los 22 396 en 2024, apreciándose que el aeropuerto de Trujillo registró un mayor nivel de pasajeros en vuelos internacionales dicho (47 893).



Gráfico 1 Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP).

II.5. Hechos de importancia

22. En el marco de los Programas de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire – PRMLA el Concesionario se encuentra ejecutando las obras de los Expedientes Técnicos del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura. Mediante dichos expedientes se rehabilitará el sistema de pistas compuesto por: pista de aterrizaje, calles de rodaje y plataforma de aeronaves; así como el cerco perimétrico y vía perimetral de dicho aeropuerto. La inversión estimada es de USD 43 millones, incluido el IGV. El avance acumulado de las obras, a fines de diciembre 2024, reportado por el Concesionario es del 54,79 %.
23. En el primer semestre del año 2024 se culminaron con las obras de rehabilitación de pavimentos, calle de rodaje y la plataforma de aeronaves en el Aeropuerto Comandante FAP Germán Arias Graziani de Anta. Asimismo, AdP realizó una ampliación del terminal del Aeropuerto de Anta, esto con la finalidad de poder recibir una mayor cantidad de pasajeros, acorde al crecimiento del tráfico. Así, en julio del 2024, el mencionado aeropuerto recibió su primer vuelo comercial, operado por Latam Airlines en la ruta Lima-Huaraz, con una duración aproximada de 50 minutos.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

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



Cuadro 5: Servicios aeroportuarios prestados en el Primer Grupo

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

Nota:

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

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

Fuente: Contratos de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

26. Los servicios no aeroportuarios, de acuerdo con el Contrato de Concesión, son aquellos servicios adicionales que puede brindar el Concesionario y/o terceros, que no forman parte de los servicios normales y habituales del aeropuerto para el transporte de pasajeros y la carga y descarga de aeronaves, e incluyen las actividades no contempladas en los servicios aeroportuarios. Así, entre los servicios no aeroportuarios prestados en la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales se encuentran, entre otros:
- Uso de la playa de estacionamiento de vehículos.
 - Alquiler de locales.
 - Servicios comerciales.
 - Publicidad en el terminal aéreo.
27. Cabe señalar que estos servicios no se encuentran sujetos al régimen tarifario regulado, a diferencia de los servicios aeroportuarios, por lo que los precios cobrados por la prestación de estos servicios son fijados libremente por la oferta y la demanda.

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Servicios aeroportuarios

IV.1.1. Principales usuarios

28. Como parte de lo establecido en el Contrato de Concesión, ADP se encarga de mantener la operatividad aeroportuaria, así como de prestar los servicios aeroportuarios a los usuarios, quienes están representados por los pasajeros y sus acompañantes (al momento de usar las instalaciones del aeropuerto), las naves, la carga y los operadores aeroportuarios.
29. En el caso de los servicios aeroportuarios, corresponde al Concesionario brindar a sus usuarios facilidades y servicios con altos estándares para que puedan desarrollar sus operaciones. Los operadores aéreos o aerolíneas que registran mayor participación en las operaciones comerciales realizadas a través de la red de aeropuertos que componen el Primer Grupo de Aeropuertos de provincia durante el 2024 son los siguientes: Latam Airlines Peru, SKY Airline Peru, Star Up, Air Majoro y JetSmart Airlines.



IV.1.2. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

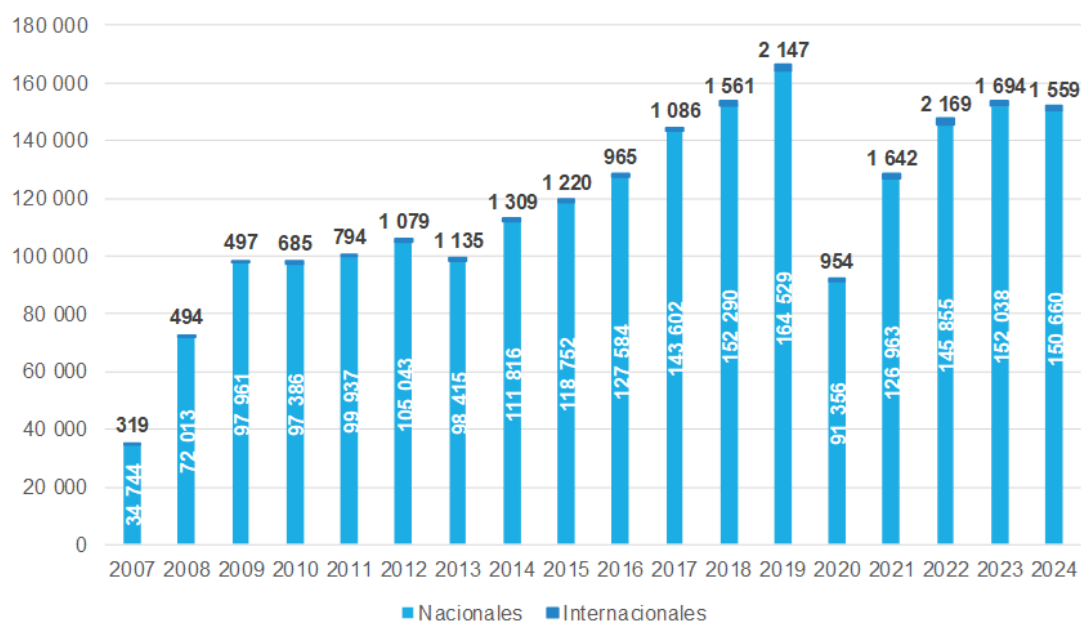
30. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves en los aeropuertos administrados por ADP, la cual ha sido obtenida de la declaración estadística mensual remitida por el Concesionario al Ositrán⁶.
31. El Primer Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando en este rubro una importante participación dentro de toda la red aeroportuaria nacional. Así, durante 2024, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 24,0 %, 34,7 % y 39,8 % del total de pasajeros, carga y operaciones de vuelos nacionales de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. En cuanto a los vuelos internacionales, ADP mantiene una participación poco significativa en relación con el total de operaciones, pasajeros y carga que se registraron en la red aeroportuaria nacional en dicho año.
 - **Tráfico de aeronaves**
32. Los aeropuertos administrados por ADP atienden principalmente vuelos nacionales, los cuales representaron el 99,0 % de las operaciones totales durante el año 2024. En el siguiente gráfico se observa la evolución del número de operaciones de aterrizaje y despegue en los aeropuertos de la concesión entre los años 2007 y 2024. Como se aprecia, el tráfico de aeronaves registró una tendencia creciente hasta el año 2019, seguida de una importante caída en 2020 (de 44,6 % con relación al año previo) producto de las medidas tomadas para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19⁷, luego de lo cual si bien se ha experimentado un crecimiento sostenido, al cierre de 2024 no se han alcanzado los niveles registrados antes de la pandemia.
33. Durante el año 2024, el tráfico total de aeronaves alcanzó las 152 219 operaciones, lo que representó una disminución de 1,0 % con respecto al año anterior (1513 operaciones menos). Con relación al tráfico en los vuelos nacionales e internacionales, estos disminuyeron respecto a 2023 en 0,9 % y 8,0 %, respectivamente.

⁶ 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@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.

⁷ En particular, se dispuso el aislamiento social obligatorio, la suspensión del servicio de transporte aéreo de pasajeros y el cierre total de fronteras, conforme a lo establecido por Decreto Supremo N° 044-2020-PCM de fecha 15 de marzo de 2020 que declara el Estado de Emergencia Nacional, ampliado por Decreto N° 051-2020-PCM del 31 de marzo, Decreto N° 064-2020-PCM del 10 de abril, Decreto N° 075-2020-PCM del 23 de abril y Decreto N° 083-2020-PCM del 09 de mayo.



Gráfico 2 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 – 2024 (en número de operaciones de aterrizaje o despegue)



Nota: Los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura formaron parte de la concesión a partir del año 2008.

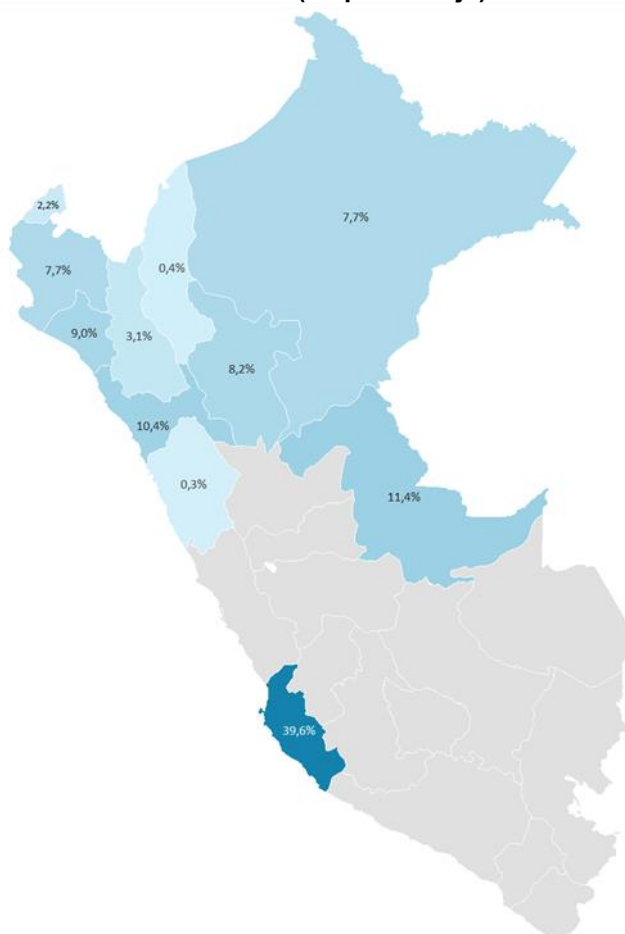
Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

34. Analizando la participación de las operaciones por aeropuerto, (incluyendo operaciones militares, de instrucción y comerciales) y como se observa en la Ilustración 3, el aeropuerto de Pisco es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo representado el 39,6 % de las operaciones en 2024, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (11,4 %), Trujillo (10,4 %), Chiclayo (9,0 %), Tarapoto (8,2 %) e Iquitos (7,7 %).



Ilustración 2: Participación del tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos en el 2024 (en porcentaje)



Nota: La participación de 7,7 % presentada en la región Piura considera las participaciones de los aeropuertos de Piura (6,5 %) y Talara (1,2 %).

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

35. No obstante, la mayor parte del tráfico del aeropuerto de Pisco se concentra en vuelos militares y de entrenamiento, así como vuelos turísticos hacia las líneas de Nazca, presentando una baja participación de vuelos comerciales en comparación al resto de aeropuertos administrados por ADP. En ese sentido, para 2024 la participación conjunta de operaciones Militares y de Instrucción en el aeropuerto de Pisco significaron un 90,3 %, mientras que las operaciones comerciales representaron solo el 9,7 % restante.
36. Entonces, realizando un ejercicio similar para obtener la participación de las operaciones por aeropuerto, pero esta vez solo considerando las operaciones comerciales, se pudo notar que el aeropuerto de Pucallpa es el de mayor participación, alcanzando el 17,4 % del total, seguido de los aeropuertos de Trujillo (15,1 %), Tarapoto (14,4 %), Iquitos (13,4 %), Piura (9,5 %), Chiclayo (9,3 %), Pisco (7,3 %), Cajamarca (5,9 %), Tumbes (4,1 %), Talara (2,3 %), Chachapoyas (0,8 %) y Anta (0,5 %).
37. En cuanto a la evolución del tráfico de aeronaves en vuelos nacionales (ver Cuadro 6), entre 2008 y 2019, casi todos los aeropuertos registraron una tendencia creciente en las operaciones (con excepción de los aeropuertos de Anta e Iquitos). Asimismo, observa que, al cierre del año 2024, el tráfico de aeronaves en seis (6) aeropuertos han superado los valores registrados en el año 2023: Anta (160,8 %), Chachapoyas (31,3 %), Tarapoto (4,7 %), Iquitos (4,2 %), Pisco (4,1 %) y Tumbes (1,1 %).



38. Por otra parte, los otros seis (6) aeropuertos restantes de la concesión aún se encuentran por debajo del tráfico registrado en 2023. Estos aeropuertos son: Talara (-30,0 %), Pucallpa (-12,2 %), Trujillo (-8,2 %), Piura (-3,8 %), Cajamarca (-2,0 %) y Chiclayo (-1,0 %).
39. Con relación a las operaciones internacionales (ver Cuadro 7), se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo, siendo los aeropuertos de Trujillo, Pisco, Chiclayo, Tumbes e Iquitos los principales, los cuales, en conjunto, explicaron el 93,3 % del total de tráfico internacional de aeronaves en el Primer Grupo durante el año 2024. Cabe resaltar que, durante el 2024 el aeropuerto de Iquitos tuvo un aumento en sus operaciones internacionales del 91,2 % (104 operaciones más).

Cuadro 6: Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2024
(En número de operaciones de aterrizaje o despegue)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var % 2019/2008*	Var % 2024/2023
Anta	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	564	552	428	344	166	200	76	148	386	-73%	160,8%
Cajamarca	3 384	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 470	3 368	3 272	3 318	3 032	4 120	1 628	2 604	4 330	4 888	4 792	45%	-2,0%
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 216	2 090	1 508	1 348	160	364	408	498	654	823%	31,3%
Chiclayo		3 712	7 930	5 815	6 268	6 211	6 231	6 194	9 207	6 730	13 970	11 359	13 584	7 786	11 145	11 539	13 509	13 380	71%	-1,0%
Iquitos	8 028	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	10 544	9 334	10 774	11 904	8 254	10 651	10 622	10 995	11 462	-8%	4,2%
Pisco		25409	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	53 113	60 491	70 504	73 796	40 695	52 315	59 104	57 596	59 939	58%	4,1%
Piura		344	3460	5525	7376	7092	7677	8326	10489	9940	9785	10025	9616	3725	6524	9369	10237	9843	178%	-3,8%
Pucallpa	10113	11860	10972	13973	15333	15910	17848	14561	16336	18026	17068	17269	18949	12380	19189	21448	19773	17368	60%	-12,2%
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1043	1290	1300	1483	2327	1435	1919	2116	2594	1815	627%	-30,0%
Tarapoto	4337	5816	5612	6524	7681	7402	8447	9949	9361	10053	11758	11224	13335	6426	9585	10432	11889	12444	129%	4,7%
Trujillo	5507	6396	6307	7365	8405	7420	7836	8253	11833	11373	12369	13070	13228	7403	10025	13580	16777	15407	107%	-8,2%
Tumbes	1224	878	900	1046	1460	1174	1218	1373	1572	1463	1567	1614	1978	1298	2442	2831	3134	3170	125%	1,1%
Total	34 744	72 013	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 816	118 752	127 584	143 602	152 290	164 529	91 356	126 963	145 855	152 038	150 660	128%	-0,9%

Nota: Los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura formaron parte de la concesión a partir del año 2008.

*La variación de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura se calcula considerando el periodo 2009-2019 debido a que estos aeropuertos se entregaron recién en el año 2008.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro 7: Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2024
(En número de operaciones de aterrizaje o despegue)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var % 2019/2008*	Var % 2024/2023
Anta	2	8	1									2	4	0	0	0	0	0	-50%	-
Cajamarca			4	10	6			4	2	2	2			0	0	0	0	0	-	-
Chachapoyas	1								1					0	0	0	4	0	-	-100,0%
Chiclayo		116	67	67	104	140	88	125	137	189	307	373	324	72	125	256	387	287	384%	-25,8%
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185	277	298	347	321	114	218	81%	91,2%
Pisco		33	24	10	60	83	48	44	108	139	94	362	798	206	296	432	401	297	3225%	-25,9%
Piura		2	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152	177	65	191	199	110	61	406%	-44,5%
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12	18	10	5	33	10	20	-62%	100,0%
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8	35	13	16	6	20	14	250%	-30,0%
Tarapoto	2	5				1	2	4	10		13	10	33	14	18	10	5	10	560%	100,0%
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	166	205	189	176	293	475	418	474	78%	13,4%
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252	292	100	351	437	225	178	1986%	-20,9%
Total	319	494	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	965	1 086	1 561	2 147	954	1 642	2 169	1 694	1 559	335%	-21,1%

Nota: Los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura formaron parte de la concesión a partir del año 2008.

*La variación de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura se calcula considerando el periodo 2009-2019 debido a que estos aeropuertos se entregaron recién en el año 2008.

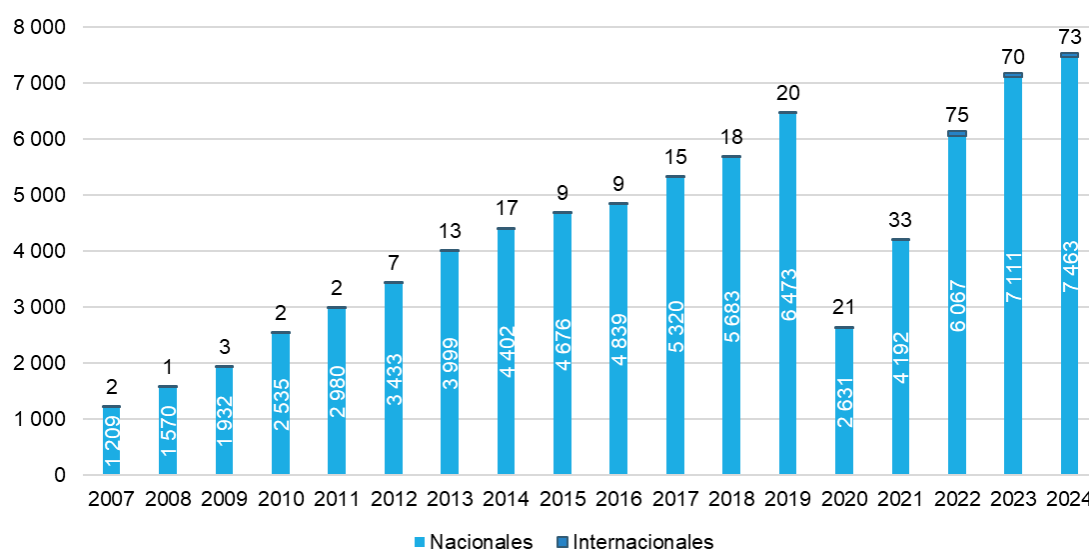
Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Tráfico de pasajeros**

40. Durante el 2024, los pasajeros en vuelos nacionales representaron el 99,0 % del total de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, mientras que la participación de los pasajeros en vuelos internacionales representó el 1,0 % restante.
41. Como se aprecia en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión hasta el año 2019 se fue registrando un gran dinamismo en el tráfico de pasajeros; especialmente, en 2010 (año de recuperación de la economía de la recesión de 2009), al registrarse un importante incremento de 31,1 % en el tráfico total de pasajeros. Asimismo, a partir de 2010 se observa un incremento de las rutas desde Lima a la región del norte y oriente⁸, así como de la frecuencia de vuelos principalmente hacia la capital.
42. Sin embargo, debido a las medidas adoptadas por el Gobierno ante el COVID-19, en el año 2020, el tráfico total de pasajeros descendió a 2,7 millones de pasajeros, lo que representó una disminución del 59,2 % con relación al año anterior. Por su parte, en el 2021, el tráfico se recuperó parcialmente, alcanzando un total de 4,2 millones de pasajeros, número 59,3 % mayor que lo registrado en 2020 pero 34,9 % menor que en 2019. Al cierre del 2024 se logró registrar una recuperación total, superando los niveles prepandemia (2019) alcanzando los 7,5 millones de pasajeros, los cuales significan un 16,1 % más a lo registrado en el 2019.
43. Cabe precisar que el ingreso de la aerolínea *low cost* JetSmart en el año 2022 impulsó el desarrollo de nuevas rutas regionales que conectan los aeropuertos del Primer Grupo; así, se tienen las siguientes rutas: Lima-Iquitos, Lima-Tarapoto, Lima-Talara, Lima-Piura, Lima-Chiclayo, Lima-Cajamarca, Lima-Trujillo y Trujillo-Arequipa.

Gráfico 3 Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 – 2024 (en miles de pasajeros)



Nota: Los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura formaron parte de la concesión a partir del año 2008.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

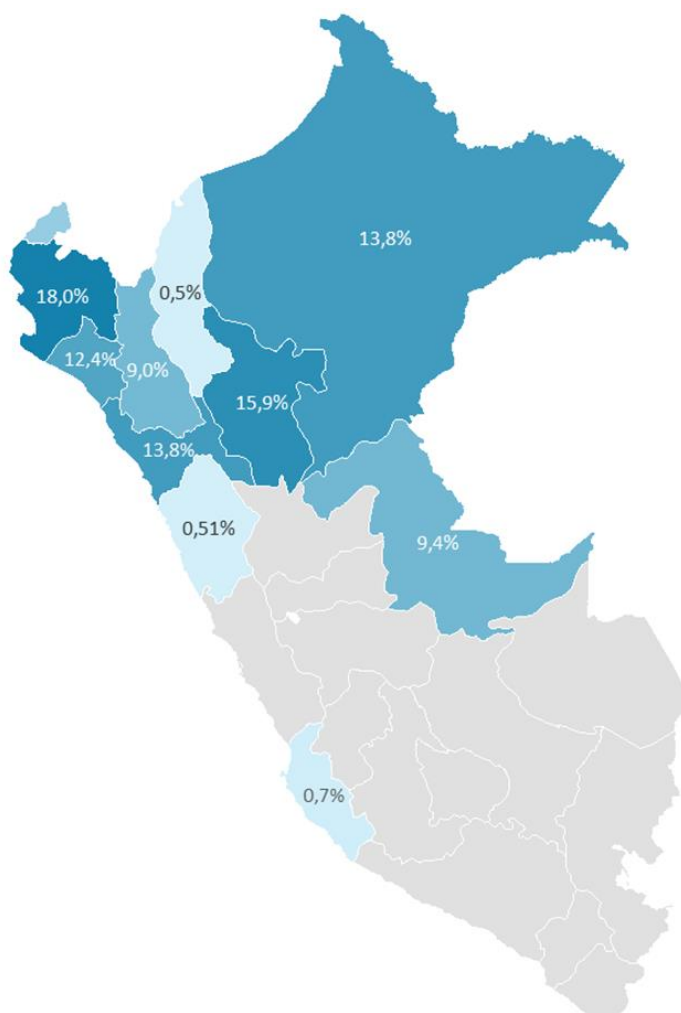
44. En cuanto a la participación de pasajeros por aeropuerto, en el año 2024, el aeropuerto de Tarapoto fue el que tuvo la mayor participación de pasajeros representando el 15,9 % del total (1 197 260 pasajeros), seguido del aeropuerto de Piura con una participación del 14,6 % (1 097 441 pasajeros); mientras que, el aeropuerto de Iquitos se situó en el tercer lugar, con una participación de 13,8 % (1 043 428 pasajeros).

⁸ Así, por ejemplo, en 2010, Peruvian Airlines comenzó a operar las rutas Iquitos – Lima, Piura – Lima y Tumbes – Lima; mientras que Star Up empezó operaciones de la ruta Tarapoto – Pucallpa.



45. De otro lado, los aeropuertos de Anta, Chachapoyas y Pisco registraron las menores participaciones en el tráfico de pasajeros, con 0,5 %, 0,5 % y 0,7 %, respectivamente.

Ilustración 3: Participación del tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos en el 2024 (en porcentaje)



Nota: La participación de 18,0 % presentada en la región Piura en la Ilustración 3 considera las participaciones de los aeropuertos de Piura (14,6 %) y Talara (3,4 %).

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Como se observa en el Cuadro 8 (tráfico de pasajeros en vuelos nacionales), casi todos los aeropuertos, a excepción del aeropuerto de Huaraz, registraron un crecimiento del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales entre 2007 y 2019, siendo los aeropuertos de Chachapoyas, Piura, Pisco y Talara los que registraron el mayor dinamismo. Al cierre del año 2024 se registró un incremento del tráfico en 5,0 % con relación a lo registrado en el 2023 (353 pasajeros más).
47. Cabe precisar que al cierre del 2024 el tráfico de pasajeros nacionales fue superior en todos los aeropuertos del grupo, con excepción del aeropuerto de Talara (-22,7%) con relación al año 2023; siendo el aeropuerto de Anta el que mostró el mayor incremento (1514%), al pasar de 2 394 pasajeros en el 2023 a 38 634 pasajeros en el año 2024. Dicho crecimiento se explica por el inicio de operaciones de vuelos comerciales en dicho aeropuerto desde julio de 2024.



48. Con relación a los pasajeros en vuelos internacionales (ver Cuadro 9), si bien se observa que el tráfico de pasajeros es poco significativo, entre 2007 y 2019, se experimentó una tendencia creciente en la mayoría de los aeropuertos, en especial en los de Chiclayo y Trujillo; mientras que, entre 2019 y 2021 el comportamiento fue desigual. Cabe precisar que, en agregado, desde el año 2021 se recuperó totalmente el tráfico de pasajeros internacionales prepandemia (62,0 %); y, al cierre del 2024 los pasajeros internacionales mostraron un crecimiento de 3,9 % con relación a lo registrado en el 2023. Este incremento se vio impulsado por el crecimiento de pasajeros internacionales en el aeropuerto de Chiclayo, que creció en 8,2 % en el 2024 con relación al 2023.
49. El aeropuerto de Trujillo movilizó en el 2024 el 65,6 % del tráfico de pasajeros internacionales del Primer Grupo (47 893 pasajeros). Cabe precisar que este aeropuerto lideró el tráfico de pasajeros internacionales producto de la reactivación del sector aeroportuario frente a la pandemia del COVID-19. Así la principal aerolínea que transportó pasajeros internacionales fue JetSmart con vuelos con destino al Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (Chile).

Cuadro 8: Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2024
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var % 2019/2008*	Var % 2024/2023
Anta	10	8	9	9	7	12	11	12	15	9	8	6	1	1	1	0	2	39	-92%	1513,8%
Cajamarca	77	97	127	177	201	227	252	258	275	326	359	357	472	170	301	478	655	680	386%	3,8%
Chachapoyas	0	2	1	3	2	0	0	1	0	10	20	27	22	5	13	18	25	36	1356%	46,6%
Chiclayo	0	147	204	277	318	373	426	450	468	518	567	556	676	275	404	591	870	910	232%	4,6%
Iquitos	492	549	529	676	676	769	897	1 020	1 064	955	999	1 115	1 196	539	706	975	1 005	1 043	118%	3,8%
Pisco	0	2	8	24	47	69	85	70	56	47	53	70	63	10	5	22	24	51	701%	111,5%
Piura	0	27	291	402	546	642	733	764	841	863	906	990	1 149	417	652	1 004	1 091	1 097	294%	0,5%
Pucallpa	209	241	240	307	314	365	448	470	503	515	611	690	735	319	511	634	682	708	206%	3,7%
Talara	10	5	3	0	13	12	0	17	107	146	172	196	319	160	231	298	338	261	6329%	-22,7%
Tarapoto	181	215	217	270	374	437	548	668	654	681	794	841	924	359	658	915	1 075	1 197	329%	11,4%
Trujillo	167	218	223	293	350	405	443	491	504	585	635	620	654	218	403	722	923	991	201%	7,3%
Tumbes	63	59	80	96	133	122	153	181	189	184	197	215	261	158	307	409	420	450	341%	7,2%
Total	1 209	1 570	1 932	2 535	2 980	3 433	3 999	4 402	4 676	4 839	5 320	5 683	6 473	2 631	4 192	6 067	7 111	7 463	312%	5%

Nota: Los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura formaron parte de la concesión a partir del año 2008.

*La variación de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura se calcula considerando el periodo 2009-2019 debido a que estos aeropuertos se entregaron recién en el año 2008.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro 9: Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2024
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var % 2019/2008*	Var % 2024/2023
Anta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Cajamarca	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Chachapoyas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		-100,0%
Chiclayo	0,0	0,1	0,9	0,2	0,4	2,2	0,1	0,1	0,2	7,8	13,5	15,7	14,7	3,2	10,7	19,7	20,7	22,4	1588%	8,2%
Iquitos	1,4	0,4	0,7	0,6	0,8	3,6	8,5	14,8	7,2	0,4	0,1	0,9	0,3	0,6	0,1	0,4	0,1	0,7	-30%	521,9%
Pisco	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,7	0,2	0,2	0,3	0,8	0,4	0,1	0,1	0,6	0,9	1,7	7520%	92,7%
Piura	0,0	0,0	0,1	0,3	0,2	0,4	0,4	0,5	0,5	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	1,4	0,3	0,2	667%	-34,5%
Pucallpa	0,3	0,1	0,8	0,6	0,3	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-74%	144,4%
Talara	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	269%	54,5%
Tarapoto	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	16%	-50,0%
Trujillo	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,1	1,8	0,8	0,2	0,5	0,6	0,3	3,4	16,1	21,0	52,3	48,1	47,9	13460%	-0,5%
Tumbes	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3	2,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,4	0,1	0,2	0,3	0,2	0,2	1300%	14,7%
Total	2	1	3	2	2	7	13	17	9	9	15	18	20	21	33	75	70	73	2177%	3,9%

Nota: Los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura formaron parte de la concesión a partir del año 2008.

*La variación de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura se calcula considerando el periodo 2009-2019 debido a que estos aeropuertos se entregaron recién en el año 2008.

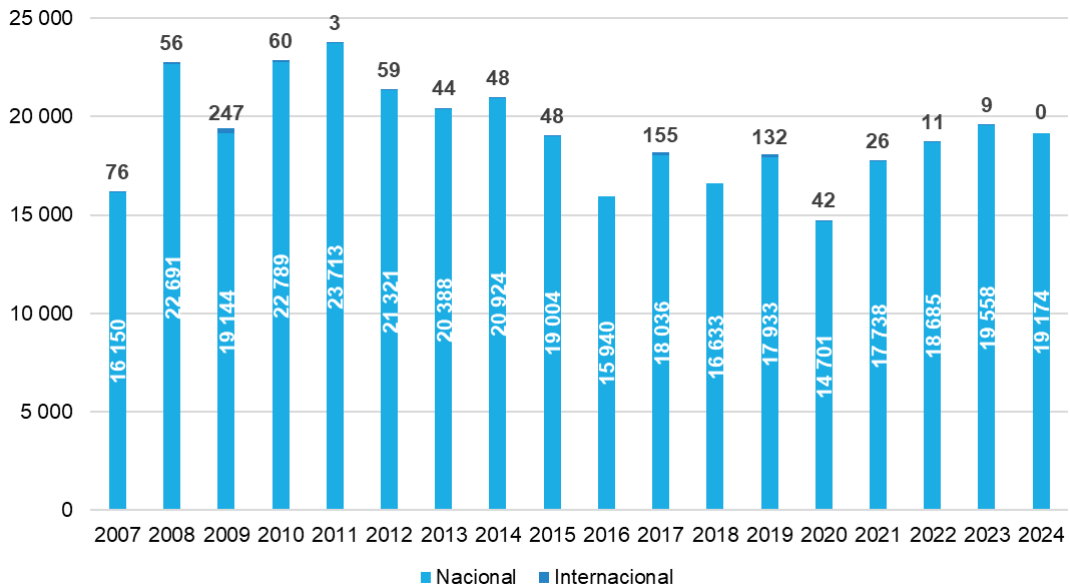
Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Tráfico de carga**

50. El movimiento de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales ha registrado una tendencia fluctuante a lo largo del periodo analizado. Así, entre 2007 y 2019, el tráfico de carga fue en promedio de 19 661 toneladas, mientras que, en 2020, se movilizaron menos de 15 000 toneladas, representando una disminución de 18,4 % respecto de lo registrado en el año 2019. Por su parte, en el 2024 se movilizaron 19 174 toneladas de carga, lo que representó una caída de 2,0 % con relación al año anterior, apreciándose que el 100 % corresponde a carga nacional.

Gráfico 4 Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2024 (en toneladas métricas)



Nota: Los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura formaron parte de la concesión a partir del año 2008.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Analizando la distribución de la carga nacional por aeropuerto, se aprecia que el aeropuerto de Iquitos es el más importante de la Concesión, captando el 67,8 % del tráfico en 2024, seguido por los aeropuertos de Tarapoto (9,1 %), Pucallpa (8,1 %) y Piura (5,4 %).
52. En el caso de la carga internacional (ver Cuadro 11), solo los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa, Trujillo, Chiclayo y Piura registraron algún movimiento entre 2007 y 2020, siendo el aeropuerto de Iquitos el que mayor carga internacional ha movilizado y el único aeropuerto que registró movimientos de manera sostenida a lo largo de dicho periodo. Cabe resaltar que en el 2024 no se registraron movimientos de carga en ningún aeropuerto de la concesión.

Cuadro 10: Tráfico de carga en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2024
(En toneladas métricas)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var % 2019/2008*	Var % 2023/2024
Anta	42	0	8	1	3	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0		
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	511	495	461	791	465	599	331	421	501	604	626	20%	3,6%
Chachapoyas	5	13	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	6	0	0	1	0	-100%	-100,0%
Chiclayo	0	452	485	601	693	656	646	717	737	664	880	583	671	412	452	674	544	473	38%	-13,1%
Iquitos	10454	15959	12110	15118	14135	11940	12307	12752	11518	9316	9182	9901	10524	10939	12369	12131	12524	13001	-34%	3,8%
Pisco	0	0	0	0	0	55	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0		
Piura	0	116	1107	1165	1253	1385	1562	1576	1429	1449	1831	1357	1486	662	901	875	1023	1045	34%	2,1%
Pucallpa	3342	3246	2693	2907	4435	4027	2696	2723	2291	1931	2245	1820	2135	1204	1662	1679	1920	1548	-34%	-19,4%
Talara	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	0	0	0	0	0	0	0	-100%	
Tarapoto	1209	1673	1641	1722	1856	1896	1869	1964	1754	1452	1712	1816	1665	716	1203	1672	1867	1751	0%	-6,2%
Trujillo	528	525	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417	551	297	483	767	622	358	5%	-42,4%
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273	302	133	246	384	452	373	52%	-17,6%
Total	16 150	22 691	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	16 633	17 933	14 701	17 738	18 685	19 558	19 174	-21%	-2,0%

Nota: Los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura formaron parte de la concesión a partir del año 2008.

*La variación de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura se calcula considerando el periodo 2009-2019 debido a que estos aeropuertos se entregaron recién en el año 2008.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro 11: Tráfico de carga en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2024
(En toneladas métricas)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var % 2019/2008*	Var % 2023/2024
Anta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Cajamarca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Chachapoyas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Chiclayo	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0		
Iquitos	75	56	231	37	3	25	44	47	48	0	124	0	37	42	26	11	9	0	-34%	-100,0%
Pisco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Piura	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	96	0	0	0	0	0		
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-100%	
Talara	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Tarapoto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Trujillo	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Tumbes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Total	76	56	247	60	3	59	44	48	48	0	155	0	132	42	26	11	9	0	136%	-100,0%

Nota: Los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura formaron parte de la concesión a partir del año 2008.

*La variación de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura se calcula considerando el periodo 2009-2019 debido a que estos aeropuertos se entregaron recién en el año 2008.

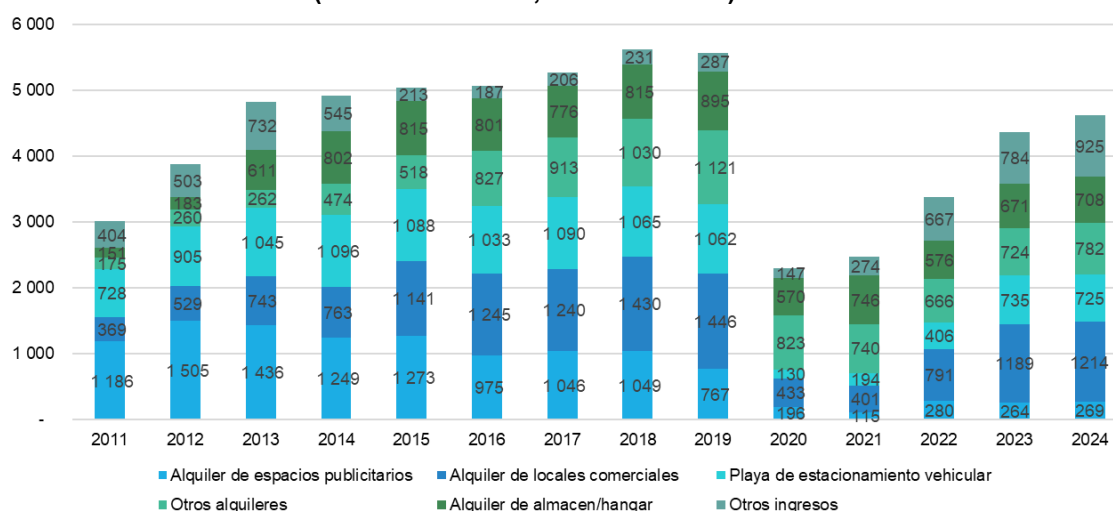
Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Servicios no aeroportuarios

54. Como se señaló anteriormente, de acuerdo con el Contrato de Concesión, tanto ADP como terceros pueden brindar servicios adicionales, que no forman parte de los servicios habituales del aeropuerto, para el transporte de pasajeros y la carga y descarga de aeronaves, incluyendo las actividades no contempladas en los servicios aeroportuarios, tales como el servicio de playa de estacionamiento de vehículos, alquiler de locales comerciales (*retail*), publicidad, entre otros.
55. De acuerdo con el siguiente gráfico, los ingresos por servicios no regulados mostraron una tendencia creciente entre 2011 y 2019, registrando una importante caída en 2020. Si bien a partir de 2021 se evidencia un crecimiento sostenido, los niveles alcanzados al cierre de 2024 aún se ubican por debajo de lo registrado previo a la pandemia. Así, durante 2024, los ingresos se incrementaron 5,8 % con relación al año anterior, alcanzando un nivel de USD 4,62 millones. Cabe mencionar que las principales fuentes de ingreso en el 2024 fueron por alquiler de locales comerciales (26,3 %), playa de estacionamiento vehicular (15,7 %) y otros alquileres (16,9 %).

Gráfico 5 Evolución de ingresos por servicios no aeroportuarios, 2011 – 2024
(En miles de USD, sin incluir IGV)



Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

56. De acuerdo con la cláusula 7.7 del Contrato de Concesión, por la prestación de los servicios por parte del Concesionario, este deberá cobrar las tarifas y cargos de acceso establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que en su caso sean establecidas por el Ositrán.
57. Asimismo, dicha cláusula establece que el Concesionario deberá reajustar por inflación las tarifas y 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.



V.1. Régimen tarifario

58. Conforme a lo establecido en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, embarque y desembarque mediante puentes de abordaje (mangas), y uso de instalaciones de carga se encuentran sujetos a regulación tarifaria. Asimismo, las tarifas serán aplicadas en función del Grupo donde se encuentre ubicado cada aeropuerto, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado en el último año; así, los aeropuertos de la concesión se clasifican en cuatro grupos:

Cuadro 12: 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: Anexo 7 del Contrato de Concesión

59. Con respecto a 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. En el siguiente cuadro se presenta ambas clasificaciones aplicables a las tarifas del 2024.

Cuadro 13: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2024

Servicio	Grupos (según número de pasajeros)			
	Grupo I > 500 mil	Grupo II 250 - 500 mil	Grupo III 100 - 250 mil	Grupo IV < 100 mil
TUUA	Iquitos, Pucallpa, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo, Piura y Cajamarca	Talara y Tumbes		Huaraz, Chachapoyas y Pisco
Otros servicios aeroportuarios	Iquitos, Pucallpa, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo, Piura y Cajamarca	Talara y Tumbes		Huaraz, Chachapoyas y Pisco

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. En el siguiente Cuadro se muestra el detalle de las tarifas vigentes durante el año 2024 en los aeropuertos de la Concesión.



**Cuadro 14: Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, año 2024
(En USD, sin IGV)**

Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados			3 aeropuertos restantes	
		Cajamarca, Iquitos, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo	Talara y Tumbes	Anta y Chachapoyas	Piura y Chiclayo	Pisco
<u>Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)</u>						
- TUUA Internacional	Pasajero embarcado	16,64	16,64	16,64	16,00	16,00
- TUUA Nacional	Pasajero embarcado	5,99	4,97	4,84	5,74	4,70
Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados			3 aeropuertos restantes	
		Cajamarca, Iquitos, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo	Talara y Tumbes	Anta y Chachapoyas	Piura y Chiclayo	Pisco
<u>Aterrizaje / Despegue Internacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)* #</u>						
- Hasta 10 TM	Por operación	26,56	19,92	6,64	25,559	6,390
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	4,93	4,22	2,82	4,744	2,716
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	5,98	5,13	3,32	5,751	3,194
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	6,29	5,39	3,60	6,054	3,466
- Más de 106 TM	Por TM	6,44	5,53	3,68	6,197	3,547
<u>Aterrizaje / Despegue Nacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)* #</u>						
- Hasta 10 TM	Por operación	13,28	9,96	3,32	12,779	3,194
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2,87	1,59	1,11	2,763	1,071
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3,58	1,66	1,16	3,449	1,117
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3,73	1,73	1,21	3,568	1,166
- Más de 106 TM	Por TM	3,83	1,78	1,24	3,690	1,199
<u>Servicios a la carga</u>						
- Uso de instalaciones de carga	Por kilo	0,017	0,017	0,017	0,016	0,016

Notas:

* Los montos presentados aplican a operaciones diurnas. En el caso de operaciones nocturnas, la tarifa tiene un recargo de 15 % adicional, mientras que, para el caso de operaciones diurnas/nocturnas y nocturnas/diurnas, la tarifa tiene un recargo de 7,5 % adicional. En el caso de los vuelos de entrenamiento solo es aplicable el 25 % de la tarifa.

Las tarifas de A/D incluyen 90 minutos de estacionamiento. Luego de este intervalo, se computa una tasa de 10 % de las tarifas de aterrizaje y despegue por las primeras cuatro horas de permanencia, y al término de estas se computa una tasa de 2,5 % por hora o fracción adicional.

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. Régimen de cargos de acceso

61. El Anexo 7 del Contrato de Concesión establece los cargos de acceso por el almacenamiento y despacho de combustible, así como por el uso de instalaciones (rampa) para la prestación del servicio de asistencia en tierra. Dichos cargos de acceso son reajustados anualmente de acuerdo con la fórmula establecida en el numeral 7.7.7 del Contrato de Concesión. Por su parte, los cobros por alquiler de locales para líneas aéreas (para la atención de tráfico de pasajeros y equipaje)⁹ están sujetos a la regulación de acceso conforme al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA); es decir, que en caso el Concesionario y la aerolínea no lleguen a un acuerdo, esta última podrá solicitar al Ositrán la emisión de un Mandato de Acceso en el que se determine el cargo y demás condiciones de acceso a la infraestructura. En el siguiente cuadro se presentan los cargos de acceso por el uso de rampa durante el año 2024.

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



**Cuadro 15: Cargos de acceso aplicables al Servicio de Rampa, año 2024
(En USD, sin IGV)**

Servicio	Unidad de cobro				3 aeropuertos restantes	
		Cajamarca, Iquitos, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo	Talara y Tumbes	Anta y Chachapoyas	Piura y Chiclayo	Pisco
Servicio de Rampa						
Hasta 10 TM	Por operación	4,149	3,319	3,319	3,994	3,195
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	19,087	14,938	16,597	18,371	15,975
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	45,642	28,215	34,854	43,929	33,545
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	63,069	41,493	59,749	60,702	57,507
105 TM a más	Por operación	92,944	66,388	102,902	89,455	99,040

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

62. Por otra parte, en el siguiente cuadro se muestran los cargos de acceso por el uso de la infraestructura para el abastecimiento y almacenamiento de combustible, que se aplicaron durante el año 2024. Esta infraestructura incluye las instalaciones y espacio físico empleados para el almacenamiento del combustible y sistema hidrante, mangas u otros medios de transporte empleados para desplazar el combustible desde el punto de almacenaje hasta la aeronave. Dicho servicio también puede prestarse a través de instalaciones o unidades móviles en aquellos aeropuertos en los que no se cuente con dicha facilidad esencial.

**Cuadro 16: Cargos de acceso aplicables al Servicio de
abastecimiento y almacenamiento de combustible, año 2024
(En USD)**

Aeropuerto	Cargo por galón
Chiclayo	0,094
Iquitos	0,098
Trujillo	0,098
Pisco	0,038
Pucallpa	0,059
Talara	0,040
Tarapoto	0,040

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Calidad al usuario intermedio y final

▪ Niveles de servicio y productividad

63. El Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario deben llevarse a cabo manteniendo los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión. Conforme a dicho anexo, la red de aeropuertos administrada por ADP debe cumplir con los niveles de servicio C y D de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores, con la finalidad de elevar la calidad del servicio brindado al usuario por la entidad prestadora.



64. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión del Ositrán, se llevaron a cabo las mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión durante 2024¹⁰.
65. Considerando el tráfico anual de pasajeros alcanzado en cada aeropuerto se verificó el cumplimiento del nivel de servicio C de IATA en los aeropuertos de Tarapoto, Trujillo, Chiclayo, Cajamarca, Piura, Pucallpa, Iquitos y Tumbes; mientras que en el aeropuerto de Talara se verificó el cumplimiento del nivel de servicio D de IATA. En el caso de los aeropuertos de Pisco, Chachapoyas y Huaraz no corresponde verificar el cumplimiento de los niveles de servicio de IATA, pues ninguno de ellos ha alcanzado por dos años consecutivos un tráfico anual superior a 100 mil pasajeros.
66. En el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por el Ositrán sobre el nivel de cumplimiento IATA D durante el año 2024 en el aeropuerto de Talara. Como se observa, se cumplieron con 7 de los 8 parámetros medidos, siendo el único sin cumplir el referido a los parámetros medidos en las áreas de salas de espera.

Cuadro 17: Nivel de Servicio IATA “D” en el aeropuerto de Talara: Resultados de las mediciones realizadas en 2024

Parámetro	"Nivel D" IATA requerido	Aeropuerto de Talara	
Check in - Área mínima por pasajero	1.1 m ²	2.3 m ²	Cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	20 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	0.8 m ²	2.4 m ²	Cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	2 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	0.8 m ²	0.9 m ²	Cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	1 min	Cumple
Salas de espera - Área mínima	2.0 m ²	1.8 m ²	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1.3 m ²	2.9 m ²	Cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. Por otra parte, en el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA C en los aeropuertos de Tarapoto (1 197 260 pasajeros), Trujillo (1 038 619 pasajeros), Chiclayo (932 702 pasajeros), Cajamarca (680 355 pasajeros), Piura (1 097 441 pasajeros), Pucallpa (707 380 pasajeros), Iquitos (1 043 428 pasajeros) y Tumbes (450 300 pasajeros).
68. Como se observa, el aeropuerto que cumplió con más parámetros de servicio fue el de Trujillo, el cual cumplió con diez de los doce parámetros medidos; mientras que, el aeropuerto de Chiclayo fue el que menos parámetros cumplió, con tan solo cuatro de los doce medidos.

¹⁰ Cabe mencionar que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán contrató a IATA Consulting para realizar las mediciones de los Niveles de Servicio en los Aeropuertos del Primer Grupo.



Cuadro 18: Nivel de Servicio IATA “C” en los aeropuertos de Chiclayo, Cajamarca, Tarapoto, Iquitos, Piura, Pucallpa, y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2024

Parámetro	"Nivel C" IATA requerido	Aeropuerto de Tarapoto		Aeropuerto de Trujillo		Aeropuerto de Chiclayo	
Check in - Área mínima por pasajero	1.2 m ²	0.6 m ²	No cumple	2.2 m ²	Cumple	0.5 m ²	No cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	22 min	Cumple	16 min	Cumple	37 min	No cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	1.0 m ²	0.5 m ²	No cumple	1.8 m ²	Cumple	0.7 m ²	No cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	4 min	Cumple	1 min	Cumple	3 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	1.0 m ²	0.2 m ²	No cumple	1.0 m ²	Cumple	0.8 m ²	No cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	47 min	No cumple	9 min	Cumple	23 min	No cumple
Control pasaportes salidas - Área mínima por pasajero	1.0 m ²			5,7 m ²	Cumple	0.2 m ²	No cumple
Control pasaportes salidas - Tiempo máximo de espera	10 min			3 min	Cumple	4 min	Cumple
Salas de espera	2.5 m ²	1.1 m ²	No cumple	1.2 m ²	No cumple	0.9 m ²	No cumple
Migraciones Llegadas - Área mínima por pasajero	1.0 m ²			1.0 m ²	Cumple	1.0 m ²	Cumple
Migraciones Llegadas - Máximo tiempo de espera	15 min			26 min	No cumple	26 min	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1.7 m ²	2.8 m ²	Cumple	3.7 m ²	Cumple	2.3 m ²	Cumple

Parámetro	"Nivel C" IATA requerido	Aeropuerto de Cajamarca		Aeropuerto de Piura		Aeropuerto de Pucallpa	
Check in - Área mínima por pasajero	1.2 m ²	0.3 m ²	No cumple	0.8 m ²	No cumple	1.2 m ²	Cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	23 min	Cumple	32 min	No cumple	20 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	1.0 m ²	0.5 m ²	No cumple	2.4 m ²	Cumple	1.0 m ²	Cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	3 min	Cumple	2 min	Cumple	2 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	1.0 m ²	0.9 m ²	No cumple	2.6 m ²	Cumple	1.2 m ²	Cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	6 min	Cumple	2 min	Cumple	4 min	Cumple
Salas de espera	2.5 m ²	1.2 m ²	No cumple	1.6 m ²	No cumple	1.3 m ²	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1.7 m ²	0.9 m ²	No cumple	2.9 m ²	Cumple	1.6 m ²	No cumple

Parámetro	"Nivel C" IATA requerido	Aeropuerto de Iquitos		Aeropuerto de Tumbes	
Check in - Área mínima por pasajero	1.2 m ²	0.4 m ²	No cumple	0.8 m ²	No cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	33 min	No cumple	7 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	1.0 m ²	1.5 m ²	Cumple	0.8 m ²	No cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	4 min	Cumple	2 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	1.0 m ²	0.4 m ²	No cumple	0.4 m ²	No cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	5 min	Cumple	3 min	No cumple
Salas de espera	2.5 m ²	2.0 m ²	No cumple	1.4 m ²	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1.7 m ²	2.6 m ²	Cumple	2.6 m ²	Cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Satisfacción de usuarios**

69. En el numeral 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión se establece que el Concesionario realizará semestralmente encuestas a los pasajeros y acompañantes, a fin de establecer su grado de satisfacción con los servicios prestados en cada terminal aéreo. Dichas encuestas deben ser realizadas por una empresa encuestadora de prestigio aceptada por el Ositrán y no vinculada al Concesionario. Los resultados deberán ser remitidos al Ositrán, junto con la información técnica utilizada para la formulación de estas.



70. A continuación, se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Usuarios del Primer Grupo de Aeropuertos, realizado por la consultora *CCR Cuore S.A.C* para medir los niveles de satisfacción de pasajeros, acompañantes, líneas aéreas y concesionarios en los aeropuertos de la concesión durante el 2024. Cabe precisar que no se realizaron mediciones en el aeropuerto de Anta debido a la ausencia de vuelos de pasajeros¹¹.

- **Pasajeros**

71. La encuesta se aplicó sobre una muestra de 287 pasajeros para el periodo comprendido entre los meses de abril, mayo y junio del 2024. En este segmento, se evaluaron los servicios relacionados con el *hall* principal, atención en *counters*, pago de TUUA, control de seguridad, sala de embarque, sala de llegada, pantallas de información, estacionamiento, seguridad e infraestructura y equipamiento. Al final de la encuesta se hace una pregunta de satisfacción general. La encuesta, al igual que otras similares, emplea una escala de puntuación del 1 al 5 (donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho).
72. En el siguiente cuadro se presentan los resultados generales con relación a los servicios de *check-in*, embarque, servicios generales e infraestructura y equipos.

Cuadro 19: Pasajeros: Resultado de la evaluación de satisfacción por servicios/procesos, año 2024

Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	CAJ	TUM	PIU	CHI	TRU	ANTA	TAL	PIS	CHA
Proceso Check-In	4,1	4,0	4,1	4,4	4,0	4,1	4,2	4,1	-	4,1	5,0	4,1
1. Hall Principal	4,2	4,0	4,1	4,4	4,0	4,1	4,2	4,1	-	4,1	5,0	4,1
2. Registro de pasajeros en counters	4,1	4,0	4,1	4,5	4,0	4,1	4,2	4,0	-	4,1	5,0	4,1
3. Pago de tarifa aeroportuaria	-	3,0	4,5	-	4,0	-	4,6	4,4	-	4,0	5,0	4,0
Proceso de Embarque	4,1	4,0	4,1	4,4	4,0	4,1	4,2	4,2	-	4,1	4,9	4,0
1. Control de seguridad para embarque	4,2	4,0	4,1	4,5	4,0	4,0	4,2	4,3	-	4,2	5,0	4,0
2. Sala de embarque	4,1	4,0	4,1	4,4	4,1	4,1	4,2	4,1	-	4,1	4,9	4,0
Proceso de Llegada de Pasajeros	4,0	4,0	4,1	4,5	4,0	4,1	4,1	4,1	-	4,1	4,9	4,0
1. Sala de llegada	4,0	4,0	4,1	4,5	4,0	4,1	4,1	4,1	-	4,1	4,9	4,0
Servicios Generales	4,1	4,0	4,1	4,4	4,0	4,0	4,1	4,2	-	4,1	5,0	4,0
1. Perifoneo	4,1	4,0	4,1	4,4	4,0	4,0	4,1	4,2	-	4,1	5,0	4,0
2. Pantallas de información de vuelos	4,0	4,0	4,1	4,4	4,0	3,9	4,1	4,2	-	4,1	4,9	4,0
3. Estacionamiento	4,1	4,0	4,1	4,4	4,0	4,0	4,1	4,1	-	4,1	5,0	4,0
4. Seguridad (Hall Principal / Estacionamiento)	4,1	4,0	4,1	4,5	4,0	4,0	4,1	4,2	-	4,1	4,9	4,0
Infraestructura y Equipamiento	4,1	4,0	4,1	4,4	4,0	3,9	4,0	4,1	-	4,1	5,0	4,0
1. Comodidad instalaciones del aeropuerto	4,2	4,0	4,1	4,4	4,0	4,0	4,1	4,0	-	4,1	5,0	4,0
2. Disponibilidad de baños	4,1	4,0	4,1	4,4	4,0	4,0	4,1	4,1	-	4,1	5,0	4,0
3. Baños (limpieza, funcionamiento).	4,1	4,0	4,1	4,4	4,0	4,1	4,2	4,1	-	4,1	4,9	4,1
4. Disponibilidad de cabinas telefónicas	4,0	4,0	4,1	4,5	3,9	4,0	4,1	4,0	-	4,1	5,0	4,1
5. Disponibilidad de cajeros automáticos	4,0	4,0	4,1	4,4	3,8	4,0	4,1	4,1	-	4,1	5,0	4,0
6. Trato/ atención del personal de locales	4,0	4,0	4,1	4,5	4,0	4,0	4,1	4,1	-	4,2	5,0	4,0
7. Conformidad de productos/servicios que ofrec	4,0	3,7	4,1	4,4	3,9	3,2	3,5	3,8	-	3,7	4,8	4,0
8. Limpieza de locales comerciales	4,0	4,0	4,1	4,4	4,0	4,0	4,1	4,2	-	4,2	5,0	4,0
Promedio total	4,1	4,0	4,1	4,4	4,0	4,0	4,1	4,1	-	4,1	5,0	4,0

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2024-I.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹¹ Cabe precisar que las mediciones que se presentan corresponden al primer semestre del año 2024; y , recién en julio de 2024 dicho aeropuerto ha empezado a registrar vuelos comerciales.



73. Como se aprecia, en la mayoría de los aeropuertos, los pasajeros se encuentran en general satisfechos con los servicios de *check in*, los procesos de embarque y llegadas de pasajeros y los servicios generales; mientras que, en el caso de la infraestructura y equipamiento, en algunos aeropuertos, los pasajeros se encuentran entre indiferentes y satisfechos. Cabe destacar que los mayores niveles de satisfacción se han registrado en el aeropuerto de Pisco, con un promedio total de 5,0; en contraste, el aeropuerto de Pucallpa que obtuvo la menor puntuación.

- **Aerolíneas y concesionarios de locales comerciales**

74. La encuesta se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales (31) y concesionarios de locales comerciales (109) que operan en 11 aeropuertos de la concesión para el periodo comprendido entre los meses de abril y junio del 2024¹². En el segmento de líneas aéreas se evaluaron los servicios relacionados con la zona de *check in*, zona de embarque, zona de llegada, zona de rampa, otras áreas operativas, perifoneo, pantallas de información de vuelos, otros servicios y administración del aeropuerto; mientras que en el caso de los concesionarios se evaluaron los servicios relacionados con el hall principal, otros servicios y administración del aeropuerto. La encuesta emplea la misma escala de puntuación que la encuesta de pasajeros; es decir, del 1 al 5 (desde muy insatisfecho a muy satisfecho).
75. En el siguiente cuadro se muestran los resultados generales sobre la percepción de las aerolíneas. Los aeropuertos que registraron los menores niveles de satisfacción promedio de las aerolíneas en relación con los distintos servicios y procesos fueron los aeropuertos de Chachapoyas (3,5), Pisco (3,6) y Cajamarca (4,0). En particular, en el aeropuerto de Chachapoyas, la baja calificación se debe a la zona de llegada y otras áreas operativas, donde las calificaciones fueron de 2,4 y 2,7, respectivamente.

Cuadro 20: Aerolíneas: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2024

Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	CAJ	TUM	PIU	CHI	TRU	ANTA	TAL	PIS	CHA
Zonas	4,3	4,4	4,4	3,8	5,0	4,6	4,2	4,1	-	4,3	3,6	3,0
1. Zona de <i>Check-In</i>	4,3	4,5	4,3	3,8	5,0	4,3	4,1	3,9	-	4,8	3,1	3,5
2. Zona de embarque	4,3	4,5	4,1	3,9	4,9	4,4	3,9	4,1	-	4,2	3,7	3,5
3. Zona de llegada	4,5	4,5	4,5	3,4	5,0	4,8	4,2	4,1	-	4,9	3,6	2,4
4. Zona de rampa	4,1	4,5	4,5	3,8	5,0	4,7	4,4	4,2	-	3,9	4,0	3,0
5. Otras áreas operativas	4,3	3,8	4,5	3,9	5,0	4,7	4,3	4,2	-	3,7	3,7	2,7
Servicios Generales	4,3	4,4	4,5	4,1	5,0	4,7	4,3	4,2	-	4,4	3,5	4,0
1. Perifoneo	4,1	4,5	4,5	3,7	5,0	4,7	4,2	3,9	-	5,0	3,0	4,0
2. Pantallas de información de vuelos	4,5	4,5	4,5	4,0	5,0	4,7	4,3	4,3	-	4,5	3,0	4,0
3. Otros Servicios	4,2	4,1	4,4	3,9	4,9	4,6	4,3	4,3	-	4,3	3,9	4,0
4. Administración del aeropuerto	4,4	4,5	4,5	4,6	5,0	4,7	4,4	4,3	-	3,7	4,0	4,0
Promedio total	4,3	4,4	4,5	4,0	5,0	4,7	4,3	4,2	-	4,4	3,6	3,5

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2024-I.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

76. En el siguiente cuadro se muestran los resultados generales sobre la percepción de los concesionarios del aeropuerto. Como se aprecia, en la mayor parte de aeropuertos, los concesionarios se encuentran satisfechos con los servicios en el hall principal, otros servicios y la administración del aeropuerto. No obstante, el aeropuerto que registra el menor nivel de satisfacción promedio de las aerolíneas en relación con los distintos servicios y procesos fue el aeropuerto de Pucallpa (3,9).

¹² La encuesta a líneas aéreas no se realizó en el aeropuerto de Anta por ausencia de vuelos de pasajeros en el periodo de estudio.



Cuadro 21: Concesionarios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2024

Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	CAJ	TUM	PIU	CHI	TRU	ANTA	TAL	PIS	CHA
Procesos	4,0	3,9	4,0	5,0	4,5	4,1	4,4	4,4	-	4,2	4,4	4,0
Hall Principal	4,0	3,9	4,0	5,0	4,3	4,2	4,4	4,3	-	4,2	4,4	4,0
Otros servicios	4,0	3,9	4,0	5,0	4,4	4,1	4,5	4,3	-	4,1	4,4	4,0
Administración del aeropuerto	4,0	3,9	4,0	5,0	4,7	4,0	4,4	4,5	-	4,2	4,3	4,0
Promedio total	4,0	3,9	4,0	5,0	4,5	4,1	4,4	4,4	-	4,2	4,4	4,0

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2024-I.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Usuarios intermedios**

77. La encuesta se aplicó a los 21 usuarios intermedios,¹³ para el periodo comprendido entre abril y junio de 2024. En particular, se evaluaron los servicios relacionados con zona de *check in*, zona de embarque, zona de llegada, zona rampa, otras áreas operativas, perifoneo, pantallas de información de vuelos, otros servicios y administración del aeropuerto. La encuesta emplea la misma escala de puntuación del 1 al 5.
78. Como se aprecia en el siguiente cuadro, en general, la calificación que han colocado los usuarios intermedios sobre los servicios en los aeropuertos de la Concesión se encuentra más cercana al 4 que al 5; es decir, se encuentran satisfechos, pero no muy satisfechos, con excepción del aeropuerto de Tarapoto.

Cuadro 22: Usuarios Intermedios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2024

Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	CAJ	TUM	PIU	CHI	TRU	ANTA	TAL	PIS	PIS
Salas	4,2	4,3	4,8	3,8	3,8	3,1	3,2	4,1	-	3,5	3,8	3,2
Zona Llegadas	4,0	4,1	4,8	3,8	3,6	3,6	2,9	4,1	-	4,2	3,7	2,4
Zona Rampas	4,3	4,4	4,8	3,8	4,0	2,5	3,4	4,0	-	2,8	3,8	4,0
Servicios Generales	4,6	4,5	4,9	3,6	4,3	3,5	3,7	4,2	-	3,9	4,2	4,0
Otros servicios	4,2	4,2	4,8	3,4	3,9	3,1	3,4	4,0	-	3,8	3,9	4,0
Administración del aeropuerto	4,9	4,7	5,0	3,7	4,7	3,8	4,0	4,3	-	4,0	4,4	4,0
Promedio total	4,4	4,4	4,9	3,7	4,1	3,3	3,5	4,2	-	3,7	4,0	3,6

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2024-I.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.2. Reclamos

79. Durante el año 2024, se presentaron 377 reclamos por los usuarios de la infraestructura con relación a los servicios prestados en el Primer Grupo de aeropuertos, lo cual representó un incremento de 14,6 % con relación a lo registrado en el año 2023. Cabe señalar que, el 95,8 % de los reclamos presentados fueron resueltos durante 2024 (361 reclamos).
80. Del total de reclamos resueltos, 32 estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación del servicio (8,9 %), 56 con información proporcionada a los usuarios (15,5 %), 34 con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (9,4 %) y 21 con el acceso a la infraestructura (5,8 %). Para mayor detalle ver el siguiente cuadro:

¹³ En los aeropuertos de Anta y Chachapoyas no se realizaron las entrevistas a usuarios intermedios.



Cuadro 23: Reclamos resueltos, año 2023-2024

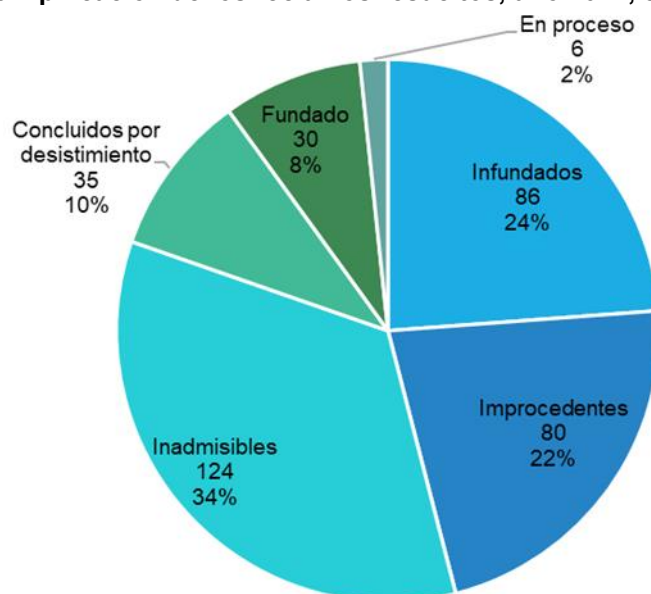
Materia	N° de reclamos 2023	N° de reclamos 2024
Facturación o cobro	6	6
Calidad y oportuna prestación del servicio	30	32
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	30	34
Acceso a la infraestructura	26	21
Información proporcionada a los usuarios	31	56
Otros	192	212
Total	315	361

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

81. Por otro lado, de acuerdo con el estado de la resolución del reclamo, de los 361 reclamos resueltos, el 34 % fueron declarados inadmisibles, el 24 % infundados, el 22 % improcedentes, el 8 % fundados y un 10 % fueron concluidos por desistimiento, tal como puede observarse en el siguiente gráfico:

Gráfico 6 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2024, en porcentajes



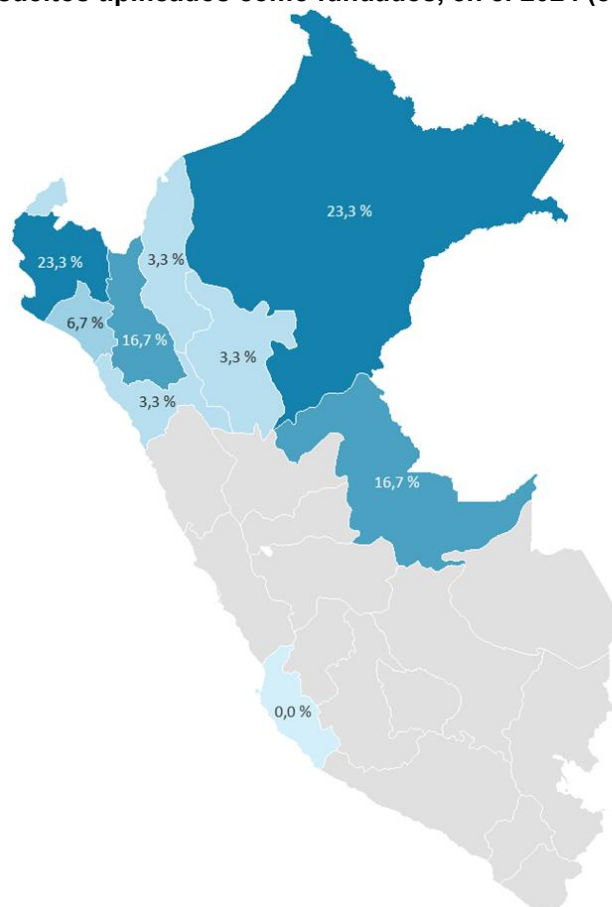
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

82. Cabe mencionar que del total de reclamos resueltos declarados fundados en el 2024 (30 reclamos), el 13,3 % estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios y un 16,7 % por la información proporcionado a los usuarios. En cuanto a la participación de los aeropuertos en los reclamos resueltos, tipificados como fundados, los aeropuertos de Iquitos y Piura tuvieron la mayor participación (23,3 % cada uno), seguido por el aeropuerto de Pucallpa (16,7 %) y Cajamarca (16,7 %); mientras que, los aeropuertos de Trujillo, Tarapoto, Tumbes y Chachapoyas tuvieron de las menores participaciones, cada uno 3,3 % (ver Ilustración 5).



Ilustración 4: Participación de los aeropuertos del Primer Grupo en los reclamos resueltos tipificados como fundados, en el 2024 (en porcentaje)



Nota: La participación de 23,3 % presentada en la región Piura considera los reclamos del aeropuerto de Piura y Talara.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Sanciones

83. Los procedimientos administrativos sancionadores (PAS) se inician luego de haberse verificado que los hechos referidos a incumplimientos de normas, disposiciones del Ositrán o incumplimiento de obligaciones contractuales se configuran como infracciones administrativas tipificadas en el anterior Reglamento de Infracciones y Sanciones¹⁴ o en el actual Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones¹⁵ del Ositrán; cabe señalar que la aplicación de uno u otro reglamento obedece a la aplicación del principio de irretroactividad¹⁶, propio de la potestad sancionadora administrativa.

¹⁴ Reglamento de Infracciones y Sanciones, emitido mediante Resolución de Consejo Directivo N°0023-2003-CD-OSITRAN, vigente a partir del 26 de noviembre de 2003 hasta el 11 de julio de 2018.

¹⁵ Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones, emitido mediante Resolución de Consejo Directivo N°0009-2018-CD-OSITRAN, vigente a partir del 12 de julio de 2018.

¹⁶ **Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa**

La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales:

(...)

5.- Irretroactividad.- Son aplicables las disposiciones sancionadoras vigentes en el momento de incurrir el administrado en la conducta a sancionar, salvo que las posteriores le sean más favorables.

Las disposiciones sancionadoras producen efecto retroactivo en cuanto favorecen al presunto infractor o al infractor, tanto en lo referido a la tipificación de la infracción como a la sanción y a sus plazos de prescripción, incluso respecto de las sanciones en ejecución al entrar en vigor la nueva disposición.



84. Durante el año 2024, se le impuso una sanción de 3,21 UIT (S/ 16 531,50)¹⁷ a ADP. Dicha sanción se impuso porque el Concesionario incumplió con mantener los sistemas de aire acondicionado en los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa, Tarapoto, Tumbes y Trujillo, con temperaturas que no excedan los 26°C; en contravención de lo establecido por el Reglamento Nacional de Edificaciones, cuyo cumplimiento es obligatorio conforme lo establecido en la Cláusula 5.2 del Contrato de Concesión y artículo 11 del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de uso Público (RUITU).

VI.4. Penalidades

85. Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (MTC) por los incumplimientos contractuales en que incurra el Concesionario. Estas penalidades están fijadas en cada contrato de concesión bajo el ámbito del Ositrán. Al respecto, las penalidades se aplican conforme el procedimiento establecido en el Contrato de Concesión y la aplicación supletoria de la *Directiva de Procedimientos para la aplicación, impugnación y cobro de Penalidades*, emitida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 050-2016-CD-OSITRAN.
86. Durante el año 2024 se registró un total de seis (6) penalidades a ADP. El detalle se muestra a continuación:

Cuadro 24: Penalidades impuestas a ADP en el 2024

Fecha de notificación de la resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida	Penalidad Impuesta (USD, S/ o UIT)	Estado de la Penalidad
2/09/2024	Incumplimiento respecto al mantenimiento de los Bienes de la Concesión de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 en el primer, segundo y tercer trimestre del año 2015.	Numerales 6.1 y 6.2 de la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión	9,25 UIT	Concluido
11/10/2024	Evaluar los descargos presentados por el Concesionario Aeropuertos del Perú S.A. sobre el presunto incumplimiento al numeral 8.2.1.3.1 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, relacionado al plazo de ejecución de la Obra Obligatoria de Rápido Impacto "Remodelación de Flujos del Terminal del Aeropuerto de Piura".	Numeral 8.2.1.3.1 del Contrato de Concesión	USD 55 000,00	Concluido
7/02/2024	Incumplimiento por parte del Concesionario, por no seguir los procedimientos establecidos en los literales A.4, E y H.2 del Anexo 27 – "Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías" del referido contrato en la adquisición e implementación del Equipamiento contenido en la Tercera Liquidación de Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo del Aeropuerto de Piura.	Cláusula 8.4.7 y Anexo 27 del Contrato de Concesión	5,05 UIT	Concluido
28/02/2024	Incumplimiento del Concesionario por no haber seguido los procedimientos establecidos en el literal H.1 del Anexo 27 – "Reglamento para la Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías" del Contrato de Concesión del mecanismo de contratación de Adjudicación Directa Contratación del proveedor que ejecutara el Proyecto "Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura".	Anexo 27 del Contrato de Concesión	25,26 UIT	Concluido
2/12/2024	Presunto incumplimiento de la obligación establecida en la cláusula 6.1 y 6.2 del Contrato de Concesión y el Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, referidos al mantenimiento de los bienes de la Concesión de acuerdo con los Requisitos Técnicos Mínimos contemplados para el primer, segundo y tercer trimestre del año 2019.	Cláusula 6.1 y 6.2 del Contrato de Concesión y el Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia	S/ 106 386	Concluido
31/10/2024	Presunto incumplimiento de la obligación referidos al mantenimiento del Cerco perimétrico de alambre de Púas en el Aeropuerto de Anta, Huaraz.	Cláusula 6.1 y 6.2 del Contrato de Concesión y el Anexo 8 del Contrato de Concesión	S/ 5 150	Concluido

¹⁷ Tomando en consideración que el valor de la Unidad Impositiva Tributaria del año 2024 ascendió a S/ 5150.

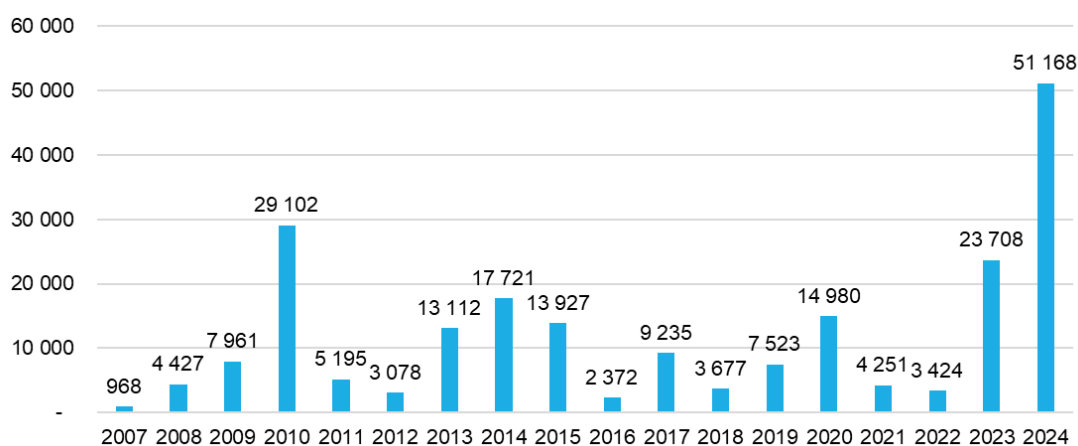


VII. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VII.1. Inversiones

87. Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas como tales por el regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica presentada por dicha empresa, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. Siendo así, al mes de diciembre de 2024, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 215,9 millones, lo cual representa un avance del 34,0 % en el compromiso total de inversión de ADP (USD 635,2 millones).
88. Durante el año 2024 se han reconocido inversiones por un monto de USD 51,2 millones, lo que representó un aumento de 115,8 % respecto del monto de inversiones reconocido en el año previo (USD 23,7 millones).
89. Durante el 2024, en el marco de los Programas de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire – PRMLA el Concesionario Aeropuertos del Perú S.A. se encuentra ejecutando las obras de los Expedientes Técnicos del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Piura. Mediante dichos expedientes se rehabilitará el sistema de pistas compuesto por: pista de aterrizaje, calles de rodaje y plataforma de aeronaves; así como el cerco perimétrico y vía perimetral de dicho aeropuerto. La inversión estimada es de USD 43 millones, incluido el IGV.
90. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los montos anuales de inversión reconocida por el Ositrán en el caso del Primer Grupo de Aeropuertos.

Gráfico 7 Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2024
(En miles de USD, inc. IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

91. Cabe señalar que, de acuerdo con los compromisos asumidos en el Contrato de Concesión, en el año 2009, el Concesionario culminó las obras del Periodo Inicial (2006-2009). Estas obras consistían básicamente en remodelaciones de las terminales de pasajeros, adquisición de equipamiento, y obras para la adecuación a la normatividad vigente en materia de seguridad.
92. Asimismo, cabe mencionar que, al cierre del año 2022, se encuentran aprobadas por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) las actualizaciones de los Planes Maestros de Desarrollo (PMD) de todos los aeropuertos que conforman el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia. En el siguiente cuadro se detallan los documentos con los que han sido aprobadas las actualizaciones de los respectivos PMD.



Cuadro 25: Planes Maestros de Desarrollo vigentes, año 2024

Aeropuerto	Estado	Resolución Directoral
Anta	Aprobado	RD N° 0731-2019-MTC/12
Cajamarca	Aprobado	RD N° 0315-2019-MTC/12
Chachapoyas	Aprobado	RD N° 0868-2019-MTC/12
Chiclayo	Aprobado	RD N° 0989-2018-MTC/12
Iquitos	Aprobado	RD N° 0408-2019-MTC/12
Pisco	Aprobado	RD N° 0833-2018-MTC/12
Piura	Aprobado	RD N° 0180-2019-MTC/12
Pucallpa	Aprobado	RD N° 0249-2019-MTC/12
Talara	Aprobado	RD N° 0251-2020-MTC/12
Tarapoto	Aprobado	RD N° 0494-2019-MTC/12
Trujillo	Aprobado	RD N° 0164-2019-MTC/12
Tumbes	Aprobado	RD N° 1023-2018-MTC/12

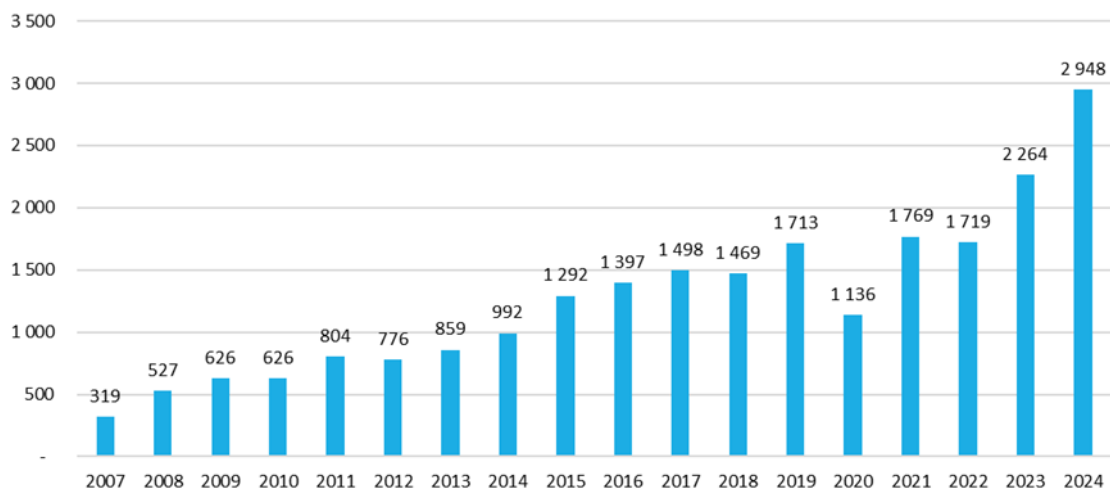
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.2. Aporte por regulación

93. De conformidad con la cláusula 14.6 del Contrato de Concesión, la entidad prestadora tiene la obligación de pagar al Ositrán, el aporte por regulación al que se refiere el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM¹⁸, según el cual dicho aporte equivale al 1 % del total de ingresos facturados.
94. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2024, ADP realizó aportes por regulación al Ositrán por la suma de S/ 2 948 217, lo cual mostró un aumento de 30,2 % con relación a lo transferido en el año 2023.

**Gráfico 8 Aporte por regulación, 2007-2024
(En miles de soles)**



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

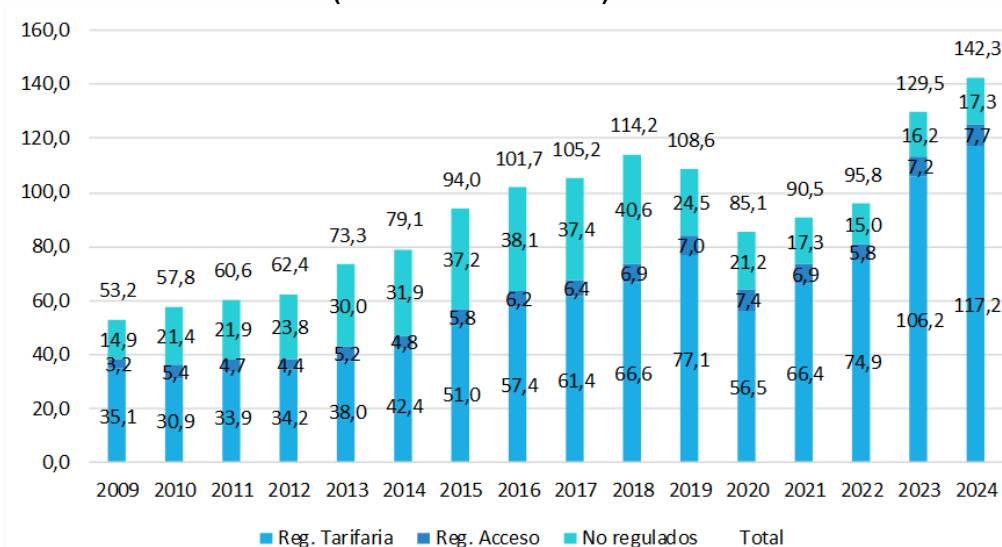
¹⁸ De conformidad con el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM, la alícuota del aporte por regulación a que hace referencia el artículo 10 de la Ley N° 27332 para OSITRAN será del 1 % (uno por ciento) de la facturación anual de las empresas y entidades bajo su ámbito, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal.



VIII. INDICADORES COMERCIALES

95. 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 6,7 %, 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. A diciembre del año 2024, los ingresos alcanzaron los S/ 142,3 millones, valor 9,8 % mayor a lo registrado en el en el 2023 y mayor en 30,9 % a lo registrado en el 2019.

Gráfico 9 Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2009-2024
(en millones de soles)¹⁹



Fuente: Contabilidad Regulatoria de ADP.

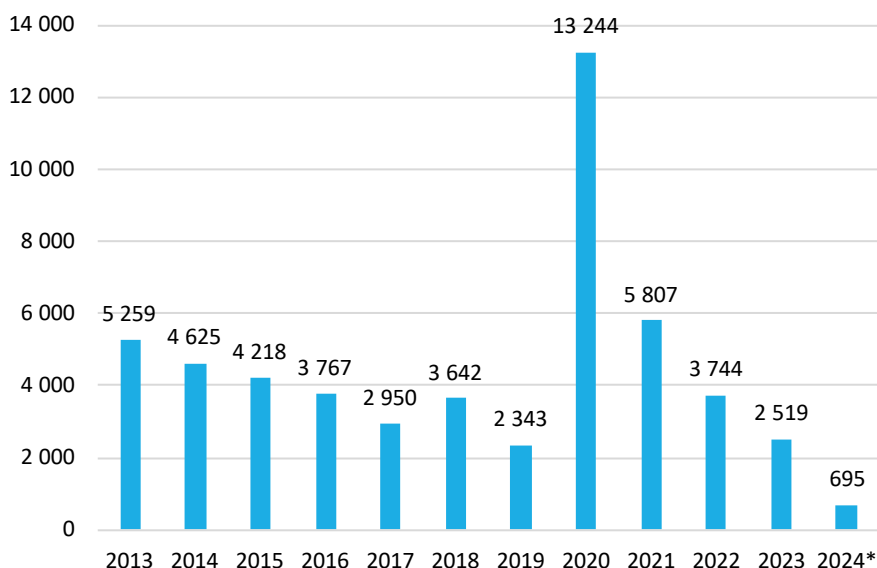
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

96. Con relación al cofinanciamiento que ha recibido la Concesión, en el Gráfico 10 se observa que durante el periodo 2013-2024, ADP recibió USD 52,8 millones, por este concepto, de los cuales el 25,1 % 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. 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.
97. Con relación al año 2024, es importante señalar que el cofinanciamiento corresponde únicamente a los pagos del primer trimestre. Esto se debe a que, hasta la fecha, no se ha realizado el pago a ADP correspondiente al segundo, tercer y cuarto trimestre, debido a observaciones que aún no han sido levantadas.

¹⁹ 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.



**Gráfico 10 Cofinanciamiento recibido, en el periodo 2013-2024
(en miles de USD)**



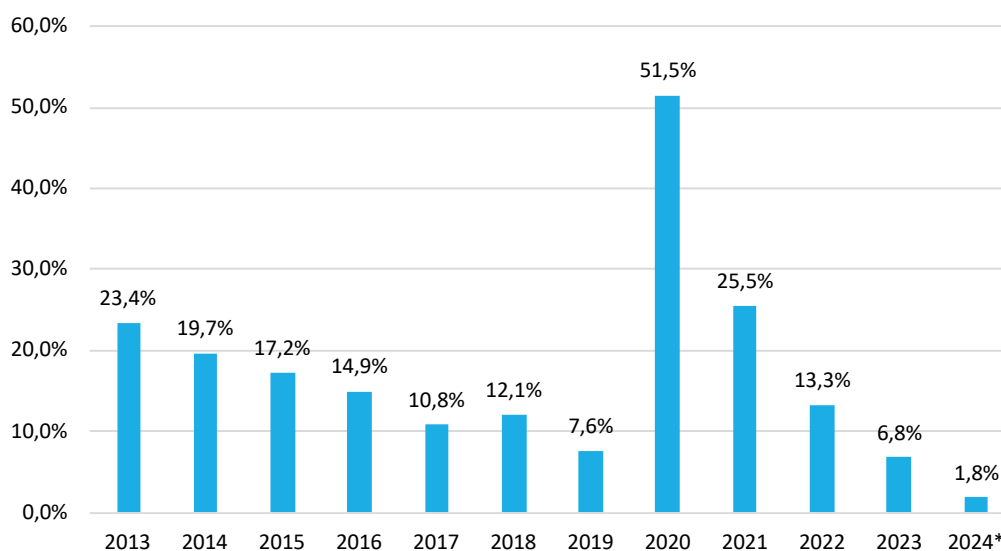
*La información del año 2024 solamente considera información al primer trimestre de ese año.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

98. En el siguiente gráfico 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.

**Gráfico 11 Participación del cofinanciamiento con relación a los ingresos
totales, en el periodo 2013-2024
(en porcentaje)**



*La información del año 2024 solamente considera información al primer trimestre de ese año.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



IX. RESULTADOS FINANCIEROS

IX.1. Estados de Resultados Integrales

99. El Estado de Resultados Integrales muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos para determinar el desempeño operativo de la empresa.
100. Como se ha señalado en secciones anteriores, esta concesión fue otorgada bajo la modalidad cofinanciada, por lo que los ingresos que obtiene el Concesionario provienen de dos fuentes: ingresos por servicios (comprende los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos) y los ingresos por cofinanciamiento.
101. En el siguiente cuadro se presentan los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2020-2024).

Cuadro 26: Estado de Resultados Integrales, periodo 2020-2024
(En miles de soles)

	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos por servicios	95 590	131 365	226 200	350 272	321 033
Ingresos por cofinanciamiento - PAMO	40 161	22 129	13 509	8 814	11 283
Total ingresos por actividades ordinarias	135 751	153 494	239 709	359 086	332 316
Costo de servicios	-92 997	-110 709	-199 038	-289 792	-245 626
Utilidad Bruta	42 754	42 785	40 671	69 294	86 690
Gastos de administración	-25 520	-33 874	-27 563	-32 915	-46 418
Gastos de ventas	-1 925	-1 617	-2 501	-4 559	-2 095
Pérdida por deterioro de cuentas por cobrar	-986	-74	-134	-151	-148
Otros gastos					
Otros ingresos	9 632	3 268	6 119	6 994	18 224
Utilidad de operación	23 955	10 488	16 592	38 663	56 253
Ingresos financieros	2 977	9 850	7 577	16 100	27 388
Costos financieros	-7 147	-13 531	-9 559	-19 456	-35 097
Diferencia de cambio neta	5 012	3 912	-4 444	-2 693	1 337
Utilidad antes de impuesto a la renta	24 797	10 719	10 166	32 614	49 881
Impuesto a la renta	-6 452	-3 526	-3 210	-10 137	-15 561
Utilidad (pérdida) neta del año	18 345	7 193	6 956	22 477	34 320

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

102. Los ingresos por actividades ordinarias en el ejercicio 2024 ascendieron a S/ 332,3 millones, lo que representa una disminución de S/ 26,8 millones (-7,5 %) con respecto a los ingresos del ejercicio 2023. En particular, los ingresos por la prestación de servicios ascendieron a S/ 321 millones, lo que representa una disminución de S/ 29,2 millones (-8,3 %) con respecto al ejercicio 2023, mientras que, los ingresos por cofinanciamiento (PAMO) ascendieron a S/ 11,3 millones, lo que representa un aumento de S/ 2,5 millones (+28,0 %) con respecto al ejercicio del año previo. En tal sentido, la reducción de los ingresos se debe principalmente a la disminución de los ingresos por servicios.
103. Se aprecia también que el costo de servicios ascendió a S/ 245,6 millones en el 2024, lo que supone una disminución de S/ 44,2 millones (-15,2 %) respecto del ejercicio 2023. Así, el efecto neto del aumento de ingresos y costos de servicios fue un incremento de S/ 17,4 millones (25,1 %) en la Utilidad Bruta, la cual ascendió a S/ 86,7 millones en el ejercicio 2024; lo cual fue explicado por el decrecimiento de, costo de servicios. Asimismo, la utilidad de operación ascendió a S/ 56,3 millones, lo que supone un incremento de S/ 17,6 millones (45,5 %) en comparación con el ejercicio 2023.



104. Por su parte, la utilidad neta ascendió a S/ 34,3 millones, lo que supone un aumento de S/ 11,8 millones (52,7 %) respecto del ejercicio del año previo. Este incremento es explicado principalmente por el crecimiento de los ingresos financieros.
105. Cabe mencionar que, del total de ingresos, el 95,7 % correspondieron a ingresos de actividades ordinarias procedentes en su mayoría de contratos con clientes (S/ 318,0 millones), los cuales comprenden la tarifa unificada de uso de aeropuerto, cargos de acceso a las facilidades esenciales, servicios diversos regulados, mantenimiento de espacios alquilados, servicios de Pagos por Obras (PAO) y el cofinanciamiento; mientras que Otros ingresos representa el 4,3 % restante e incluye principalmente los ingresos por arrendamientos de espacios en los doce aeropuertos.

Cuadro 27: Flujo de ingresos, periodo 2020 – 2024
(En miles de soles)

	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes	128 654	144 909	228 815	345 904	317 963
Otros ingresos (a)	7 097	8 585	10 894	13 182	14 353
Total	135 751	153 494	239 709	359 086	332 316

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. De los ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, en el año 2024, los ingresos por servicios de Obras (PAO) representaron el 52,6 %, los ingresos por TUUA explicaron el 26,6 %, el Cofinanciamiento representó el 3,5 %, y los servicios diversos regulados el 10,2 %, representado en conjunto alrededor del 96,3 % del total de ingresos por actividades ordinarias. En el siguiente cuadro se muestra la composición de estos ingresos en el periodo 2020-2024.

Cuadro 28: Ingreso de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, periodo 2020 – 2024 (En miles de soles)

Productos / Líneas de servicio principales	2020	2021	2022	2023	2024
Tarifa única de uso aeroportuario	22 124	40 453	54 710	75 954	84 675
Cargos de acceso a facilidades esenciales	2 372	3 408	4 626	5 727	6 336
Servicios diversos regulados	10 134	11 995	20 193	30 234	32 464
Servicios diversos no regulados	1 645	2 195	3 298	4 452	4 383
Mantenimiento de espacios alquilados	744	817	878	1 051	1 123
Servicios de obras PAO ²⁰	51 473	63 912	131 601	219 672	167 403
Rentabilidad obras PAO ²¹					10 296
Cofinanciamiento	40 162	22 129	13 509	8 814	11 283
Total	128 654	144 909	228 815	345 904	317 963

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. Por su parte, en lo que respecta a los costos por prestación de servicios, en el siguiente cuadro se muestra el detalle de sus componentes; apreciándose que en el ejercicio 2024 dichos costos ascendieron a S/ 245,6 millones, lo que representa una disminución de

²⁰ En el año 2023 los servicios por Obras PAO incrementan principalmente producto de la Ejecución del Programa de Mantenimiento Periódico - PMP y los Planes de Equipamiento - PIE.

²¹ En noviembre de 2024, la Corte Superior de Justicia de Lima declaró infundado la anulación de laudo interpuesto por el MTC y válido el laudo arbitral donde ADP solicita el reconocimiento del margen de rentabilidad por las inversiones ejecutadas en el periodo inicial por miles S/3 406 y por el plan maestro de desarrollo del aeropuerto de pisco por miles USD 1 832.



S/ 44,2 millones (-15,2 %) en comparación con el ejercicio 2023. Esta reducción se explica principalmente por la partida Servicios de Obras (PAO), la cual alcanzó los S/ 176,4 millones, registrando una disminución de S/ 47,3 millones (-21,2 %) respecto al mismo periodo del año anterior. Por otro lado, las cargas de personal ascendieron a S/ 26,1 millones, lo que representa un incremento de S/ 3,5 millones (15,3 %) en comparación con el ejercicio 2023. Asimismo, la cuenta de mantenimiento y reparación sumó S/ 15,5 millones, lo que significó una reducción de S/ 3,9 millones (-20 %) respecto del año anterior.

Cuadro 29: Costos por prestación de servicios, periodo 2020 - 2024
(En miles de soles)

Conceptos	2020	2021	2022	2023	2024
Servicios de obras PAO	49 715	63 356	142 656	223 684	176 358
Cargas de personal	16 284	17 189	19 810	22 650	26 112
Mantenimiento y reparación	9 285	10 500	13 231	19 428	15 540
Servicios prestados por terceros	6 270	6 530	7 247	7 481	7 674
Energía y agua	2 602	3 079	3 909	4 281	4 724
Tributos	2 441	2 174	2 381	2 774	3 680
Seguros	1 476	1 689	1 809	1 806	2 053
Honorarios, comisiones y corretajes	1 665	2 126	2 891	2 842	4 214
Transporte y almacenamiento	811	1 205	1 642	1 902	1 880
Depreciación	396	354	460	587	1 038
Amortización	116	124	126	73	67
Suministros diversos	228	262	446	286	187
Costos de operación no reconocidos por el MTC	308	613			
Diversos	1 400	1 508	2 430	1 998	2 099
Total	92 997	110 709	199 038	289 792	245 626

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

108. Con respecto a los gastos de venta, en el siguiente cuadro se muestra el detalle de sus componentes; apreciándose que dichos gastos ascendieron a S/ 2,1 millones en el ejercicio 2024; el cual representó una disminución de S/ 2,5 millones (-54,0 %) respecto del ejercicio previo. Esto es explicado principalmente por el descenso de los gastos en el rubro Diversos (en S/ 2,4 millones) respecto del ejercicio 2023.

Cuadro 30: Gastos de venta, periodo 2020 - 2024
(En miles de soles)

Conceptos	2020	2021	2022	2023	2024
Cargas de personal	1 154	1 096	1 281	1 184	1 465
Honorarios, comisiones y corretajes	335	241	727	354	122
Depreciación	280	205	192	186	174
Suministros diversos	1		2	89	31
Transporte y almacenamiento		15	119	188	176
Alquileres		10	117	58	11
Diversos	155		63	2 500	116
Servicios prestados por terceros		50			
Total	1 925	1 617	2 501	4 559	2 095

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



109. En lo que respecta a los gastos de administración, en el 2024 estos ascendieron a S/ 46,4 millones, lo cual representa un incremento de S/ 13,5 millones (41,0 %) con respecto al 2023. Los gastos de administración más representativos son: cargas de personal por S/ 25,8 millones, las cuales se incrementaron en S/ 6,3 millones (32,5 %) respecto del ejercicio 2023; y, los honorarios, comisiones y corretajes por S/ 7,3 millones, lo que representa un incremento de S/ 1,6 millones (28,7 %) respecto del ejercicio 2023.

Cuadro 31: Gastos de administración, periodo 2020 - 2024
(En miles de soles)

Conceptos	2020	2021	2022	2023	2024
Cargas de personal	13 960	14 017	16 236	19 494	25 825
Costo de operación no reconocido por el MTC		9 860			
Honorarios, comisiones y corretajes	4 697	3 900	4 455	5 696	7 332
Cargas diversas de gestión	1 132	989	1 156	1 497	1 832
Mantenimiento y reparación	823	839	719	769	576
Correos y telecomunicaciones	853	844	687	585	569
Depreciación por derecho de uso	1 195	616	652	684	919
Servicios prestados por terceros	135	195	610	321	391
Transporte y almacenamiento	227	290	564	862	927
Depreciación	546	473	493	404	170
Tributos	73	383	481	571	668
Arrendamientos diversos (a)	589	360	429	519	641
Amortización	170	193	211	223	234
Diversos	732	915	870	1 290	6 334
Costo de enajenación de activos (c)	388				
Total	25 520	33 874	27 563	32 915	46 418

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

110. En lo que respecta al EBITDA²², se aprecia que en el ejercicio 2024 ascendió a S/ 58,9 millones, lo que representa un incremento de S/ 18,0 millones (44,2 %) con respecto al ejercicio del año previo, que se explica por un incremento de S/ 17,6 millones (45,5 %) en la utilidad operativa, la cual representó en el 2024 el 95,6 % del total del EBITDA.

Cuadro 32: EBITDA, periodo 2020 - 2024
(En miles de soles)

	2020	2021	2022	2023	2024
Utilidad Operativa	23 955	10 488	16 592	38 663	56 253
Depreciación	2 417	1 648	1 797	1 861	2 301
Amortización	286	317	337	296	301
EBITDA	26 658	12 453	18 726	40 820	58 855

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

²² EBITDA, es la utilidad operativa antes de deducir los intereses, depreciación y amortización, mide la capacidad de la empresa de generar recursos con sus operaciones.



IX.2. Estado de Situación Financiera

111. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio al cierre de un ejercicio contable. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2020-2024).

Cuadro 33: Estado de Situación Financiera, periodo 2020 - 2024
(En miles de soles)

ACTIVO	2020	2021	2022	2023	2024
Efectivo y equivalentes de efectivo	3 154	1 337	15 220	29 894	45 063
Deudores comerciales	4 381	5 129	8 730	12 769	9 418
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	274	351	465	1 233	620
Cuentas por cobrar al MTC	173 028	184 030	211 345	330 682	246 136
Otras cuentas por cobrar	2 284	894	73 254	41 054	11 464
Pagos anticipados	1 623	1 676	2 372	950	3 528
Total Activo Corriente	184 744	193 417	311 386	416 582	316 229
Cuentas por cobrar al MTC	26 356	40 013	106 095	169 904	297 756
Instalaciones, maquinaria y equipo	5 216	5 175	5 797	6 712	12 310
Activos por derecho de uso	1 960	1 224	666	2 452	1 840
Activos intangibles	2 163	1 993	1 740	1 775	1 981
Activos por impuestos diferidos	3 031	7 944	11 982	10 906	14 994
Total Activo No Corriente	38 726	56 349	126 280	191 749	328 881
TOTAL ACTIVO	223 470	249 767	437 666	608 331	645 110
Préstamos y obligaciones	70 051	63 849	96 877	187 933	115 291
Pasivos por arrendamientos	551	665	792	719	929
Acreedores comerciales	22 492	21 017	32 715	79 984	46 662
Cuentas por pagar a partes relacionadas	112	40	54	54	92
Beneficios a los empleados	3 038	3 504	5 248	5 744	8 553
Otras cuentas por pagar	8 834	7 212	5 326	12 621	23 492
Total Pasivo Corriente	105 078	96 287	141 012	287 055	195 019
Préstamos y obligaciones	4 706	33 349	170 295	189 542	304 064
Pasivos por arrendamientos	1 477	728		1 733	1 046
Total Pasivo No Corriente	6 183	34 077	170 295	191 275	305 110
TOTAL PASIVO	111 261	130 364	311 307	478 330	500 129
Capital en acciones	6 988	6 988	6 988	6 988	6 988
Reservas	1 398	1 398	1 398	1 398	1 398
Ganancias acumuladas	103 823	111 017	117 973	121 615	136 595
TOTAL PATRIMONIO NETO	112 209	119 403	126 359	130 001	144 981
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	223 470	249 767	437 666	608 331	645 110

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

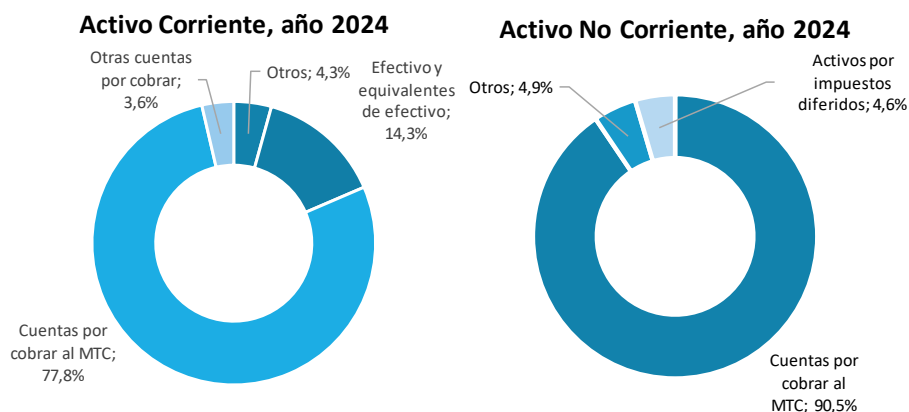
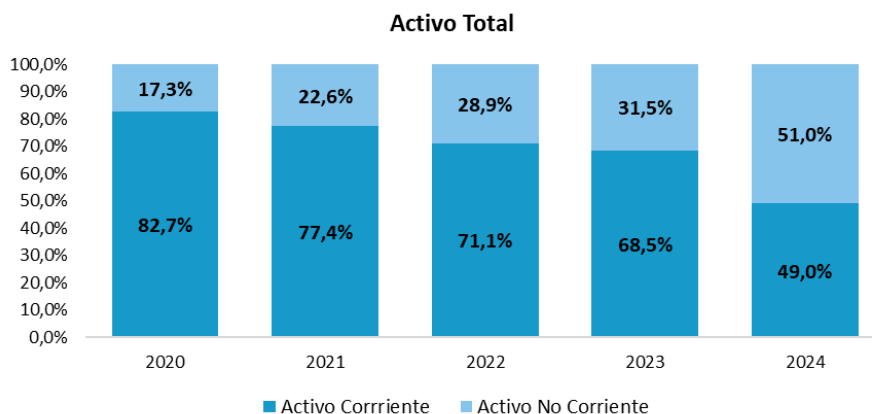
112. El Activo Total ascendió a S/ 645,1 millones en 2024, representando un incremento de S/ 36,8 millones (6,0 %) con respecto al ejercicio 2023. Esta variación es explicada principalmente por un incremento de S/ 137,1 millones (71,5 %) en el Activo No Corriente, sobre todo por el rubro Cuentas por Cobrar al MTC, el cual se incrementó en S/ 127,9 millones al pasar de S/ 169,9 millones en el ejercicio 2023 a S/ 297,8 millones en el ejercicio 2024.



113. Se aprecia también que el Pasivo Total ascendió a S/ 500,1 millones, representando el 77,5 % del Activo Total en el ejercicio 2024, lo cual significó un incremento de S/ 21,8 millones (4,6 %) respecto del ejercicio 2023. A su vez, en dicho ejercicio, el Pasivo Corriente ascendió a S/ 195,0 millones, lo que representó el 30,2 % del Activo Total, mostrando un descenso de S/ 92,0 millones (-32,1 %) respecto del ejercicio 2023; la principal cuenta del pasivo corriente es la de préstamos y obligaciones, que en el ejercicio 2024 ascendió a S/ 115,3 millones, lo cual representa una disminución de S/ 72,6 millones (-38,7 %). En el caso del pasivo no corriente, en el ejercicio 2024 ascendió a S/ 305,1 millones, lo que representó un incremento de S/ 113,8 millones (59,5 %) respecto del ejercicio 2023. El pasivo no corriente está conformado por las cuentas de préstamos y obligaciones y pasivos por arrendamientos.
114. El Patrimonio Neto en el ejercicio 2024 ascendió a S/ 145,0 millones, representando el 22,5 % del Activo Total, lo que supone un incremento de S/ 15,0 millones (11,5 %) respecto del ejercicio 2023. Su principal cuenta es ganancias acumuladas, la cual representó el 21,2 % del Activo Total; destacándose que esta se incrementó en S/15,0 millones (12,3 %) respecto del ejercicio del año previo.
115. Al cierre del 2024, el activo total estuvo compuesto en un 49,0 % por activos corrientes, mientras que el 51,0 % restante lo conformaron los activos no corrientes. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, se conformaban principalmente por las cuentas por cobrar al MTC, con una participación de 77,8 %, seguido de la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo, con una participación de 14,3 %; en tanto, otros y los deudores comerciales, con participaciones de 4,3 % y 3,6 %, respectivamente. Por otro lado, los activos no corrientes, al cierre del 2024 también estuvieron conformados principalmente por las cuentas por cobrar al MTC, con una participación de 90,5 %, los activos por impuestos diferidos representaron el 4,6 %; mientras que, la categoría otros representó el 4,9% del total de activo no corriente.



**Gráfico 12 Composición de activos de la empresa, 2020-2024
(en términos porcentuales)**



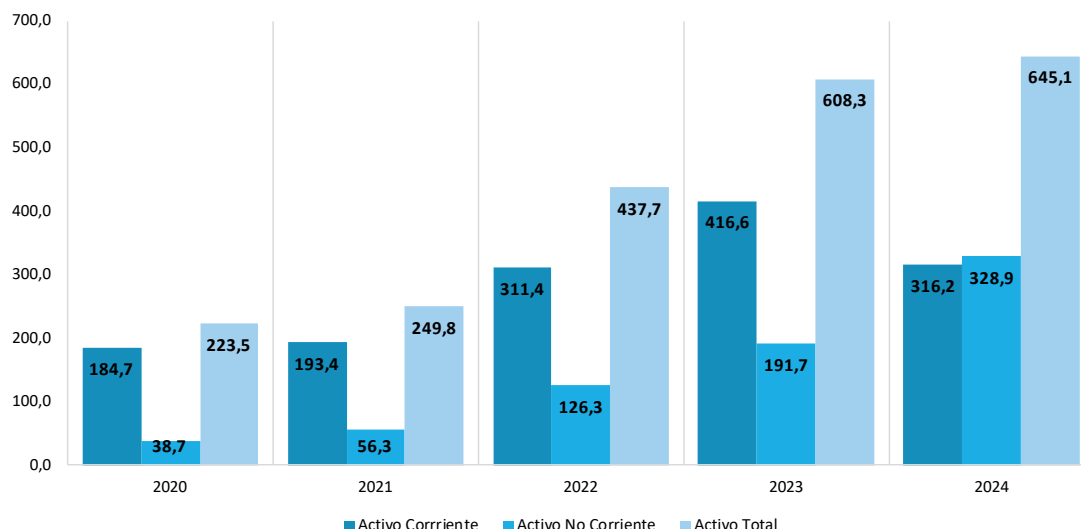
Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

116. Respecto a la evolución histórica de los activos totales de ADP, en el siguiente gráfico se puede apreciar que, en el periodo 2020-2024 presentó una tendencia creciente, particularmente sustentado por las cuentas por cobrar al MTC, tanto como activos corrientes y no corrientes. Así, al finalizar el año 2024 la empresa alcanzó, un total de activos equivalentes a S/ 645,1 millones, que significó una incremento de S/ 36,8 millones (6,0 %) respecto al 2023, el cual se principalmente por el aumento de los activos no corrientes durante dicho año (71,5 % respecto del año 2023). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a +34,4 %, siendo ello explicado por el incremento observado en los activos no corrientes a lo largo de dicho periodo (+70,7 % anual, en promedio).



**Gráfico 13 : Evolución de los de activos de la empresa, periodo 2020-2024
(en millones de Soles)**



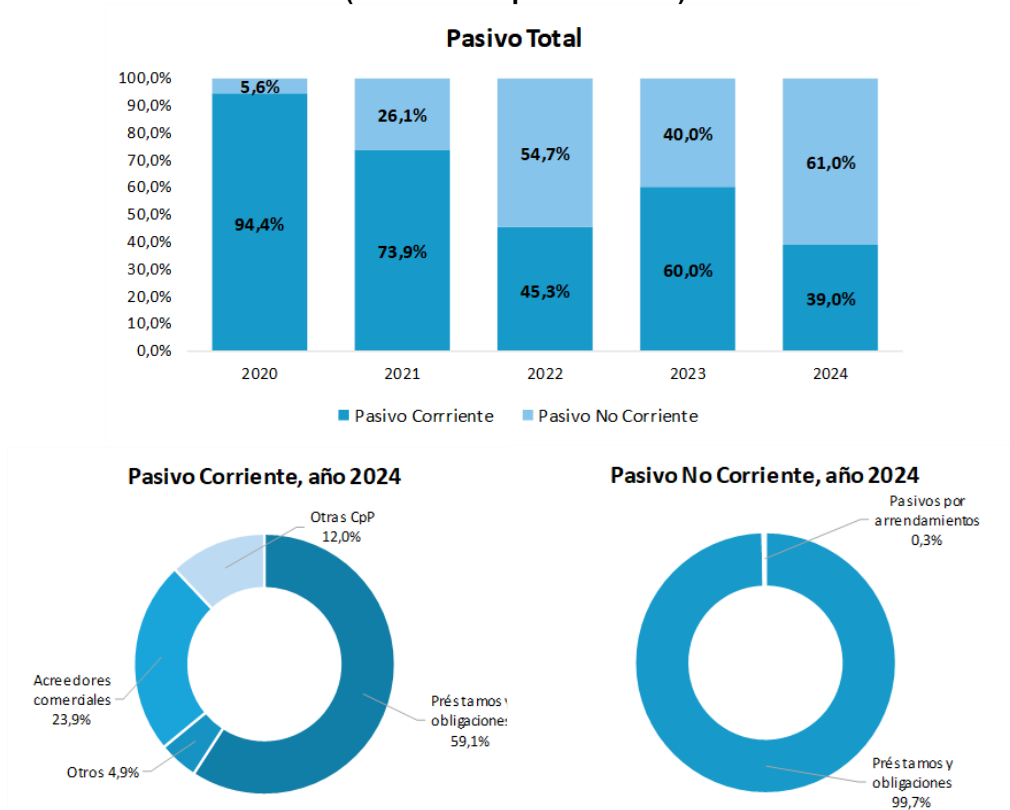
Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de ADP al cierre del año 2024 estos ascendieron a S/ 500,1 millones, lo cual representó un aumento de S/ 21,8 millones (+4,6 %) respecto de lo observado al cierre del año 2023. Dicho pasivo total se encontró compuesto en un 61,0 % por pasivos no corrientes, mientras que el 39,0 % restante lo conformaron los pasivos corrientes.
118. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, en el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2024 estos se conformaron principalmente por los préstamos y obligaciones, con una participación de 59,1 %, seguido de acreedores comerciales y otras Cuentas por pagar, con participaciones de 23,9 % y 12,0 %, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2024 estuvieron compuestos por Préstamos y Obligaciones, con una participación de 99,7 %, y pasivos por arrendamientos, con una participación de 0,3 %.



**Gráfico 14 Composición de pasivos de la empresa, 2020-2024
(en términos porcentuales)**



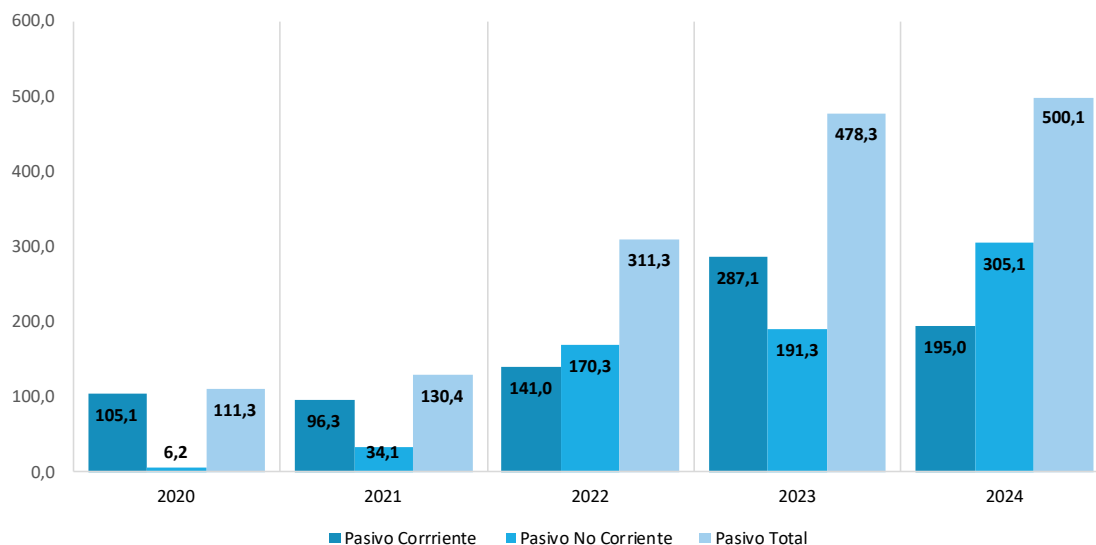
Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

119. En cuanto a la evolución histórica de los pasivos totales, como se observa en el gráfico siguiente, durante el periodo de análisis se evidencia una tendencia creciente, impulsada principalmente por el aumento de los pasivos corrientes, en particular los préstamos y obligaciones, que alcanzaron un valor de S/ 115,3 millones. No obstante, en el último año del periodo analizado se registra un incremento más significativo en los pasivos no corrientes. Así, al cierre de 2024, el total de pasivos de la empresa ascendió a S/ 500,1 millones, de los cuales S/ 305,1 millones correspondieron a pasivos no corrientes y S/ 195,0 millones a pasivos corrientes. Cabe destacar que la tasa de crecimiento anual promedio de los pasivos totales entre 2020 y 2024 fue de 45,6 %, explicada principalmente por el notable incremento de los pasivos no corrientes, cuya variación promedio anual fue de 165,0 %.



**Gráfico 15: Evolución de los de pasivos de la empresa, periodo 2020-2024
(en millones de soles)**

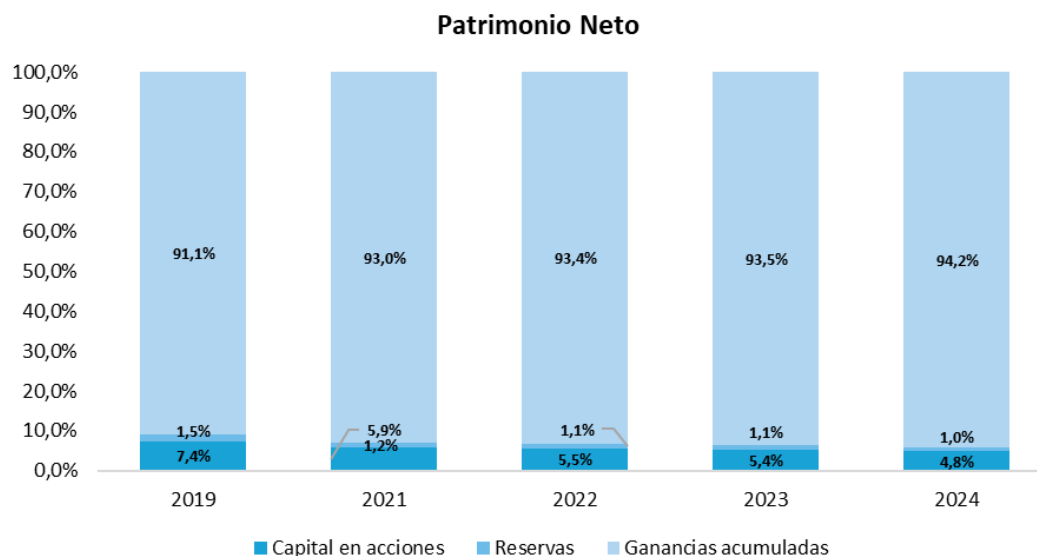


Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

120. Finalmente, respecto al patrimonio neto, al cierre del año 2024 este ascendió a S/ 145,0 millones, lo que representó un incremento de S/ 15,0 millones (+11,5 %) en comparación con el cierre del año 2023. Este total estuvo compuesto en un 4,8 % por capital en acciones, un 1,0 % por la reserva legal y el 94,2 % restante por las ganancias acumuladas. En detalle, al finalizar 2024, el capital pagado de la empresa fue de S/ 7,0 millones, la reserva legal alcanzó los S/ 1,4 millones y los resultados acumulados sumaron S/ 136,6 millones.

**Gráfico 16 Composición del patrimonio de la empresa, 2020-2024
(en términos porcentuales)**



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

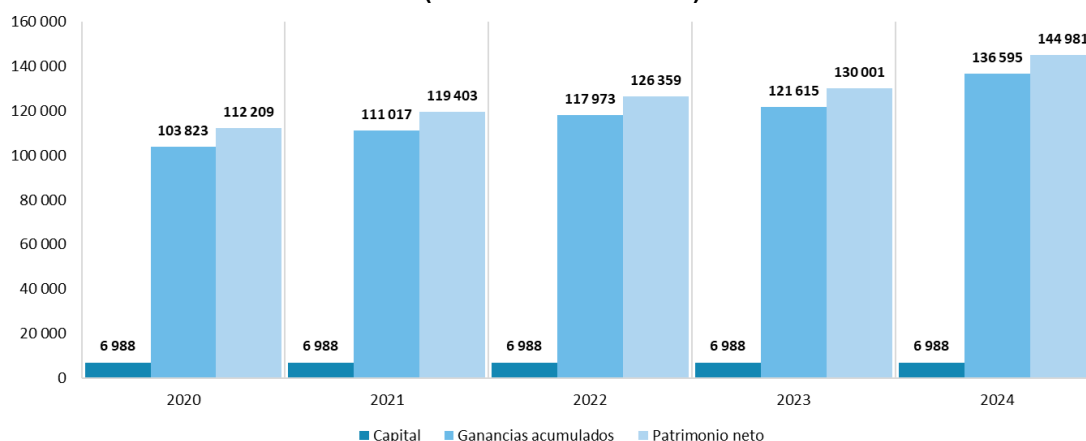
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

121. Respecto a la evolución histórica del patrimonio neto, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el 2020 la concesión presentó una tendencia creciente respaldada por las ganancias acumuladas. Al respecto, entre los años 2020 y 2024 la empresa registró la misma cantidad de aportes de capital, alcanzando un total de S/ 7,0 millones cada año.



Cabe señalar que en el 2024, la empresa alcanzó un máximo en las ganancias acumuladas, ello como consecuencia, según las Notas a los Estados Financieros de la empresa, los dividendos estuvieron afectos a la tasa de 5,0 % por concepto de impuesto a las ganancias de cargo, dichos impuestos fueron retenidos y liquidados por la compañía; lo cual incrementó las ganancias acumuladas en 12,3 % respecto del año 2023, acrecentando con ello el valor del patrimonio neto de la empresa en un 11,5 % respecto del valor registrado al cierre del año 2023.

**Gráfico 17: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, periodo 2020-2024
(en millones de soles)**



Fuente: Estados Financieros Auditados 2024 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IX.3. Indicadores Financieros

122. Los ratios financieros son medidas cuantitativas utilizadas para evaluar el rendimiento financiero de una empresa y su capacidad para cumplir con sus obligaciones. Asimismo, estas medidas pueden ayudar a evaluar la salud financiera de una empresa, identificar tendencias y tomar decisiones informadas sobre la inversión o gestión de una empresa. En tal sentido, para efectos del presente análisis, se harán uso de diversos ratios financieros para medir la liquidez, el endeudamiento y la rentabilidad de la empresa al cierre del año 2024.

▪ Ratios de Liquidez

123. En los ejercicios 2020-2024, la empresa presentó ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica²³ y prueba ácida²⁴; en el caso de la liquidez absoluta²⁵, el ratio se ha mantenido en valores menores que 1.
124. En el ejercicio 2024 se produjo un aumento de los ratios de liquidez con respecto al ejercicio 2023, debido principalmente a la disminución del pasivo corriente, motivado por el descenso de 38,7 % en los préstamos y obligaciones. Así, el ratio de liquidez clásica aumentó de 1,45 a 1,62 y el ratio de la Prueba Ácida incrementó de 1,45 a 1,60. De manera equivalente, se aprecia que los niveles de capital de trabajo requeridos han disminuido de S/ 129,5 millones en el 2023 a S/ 121,2 millones en el 2024, reflejando una menor necesidad de recursos para financiar las operaciones corrientes.

²³ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

²⁴ Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado)

²⁵ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente



125. Por otro lado, el ratio de rotación de capital de trabajo²⁶ (rotación K) muestra un mayor nivel de eficiencia en el empleo del capital de trabajo en el ejercicio 2024 con respecto al ejercicio 2023, puesto que S/ 1 de capital de trabajo, en el ejercicio 2024, permite obtener S/ 1,29 de Ingresos por Actividades Ordinarias, mientras que en el ejercicio 2023, por cada S/ 1 de capital de trabajo se obtenía S/ 1,27 de ingresos de Actividades Ordinarias.

Cuadro 34: Ratios de liquidez, periodo 2020 – 2024

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024
Liquidez clásica	1,76	2,01	2,21	1,45	1,62
Prueba ácida	1,74	1,99	2,19	1,45	1,60
Liquidez absoluta	0,03	0,01	0,11	0,10	0,23
Capital de Trabajo	79 666	97 130	170 374	129 527	121 210
Rotación K	2,01	1,92	1,41	1,27	1,29

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Ratios de Endeudamiento Financiero**

126. En el periodo de ejercicio 2020-2024, los ratios de endeudamiento Deuda – Patrimonio²⁷, Endeudamiento del Activo²⁸, Calidad de la Deuda²⁹ e Índice de Solvencia³⁰ permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha mostrado un comportamiento variable, aunque se mantiene elevado.
127. El ratio Deuda/Patrimonio se situó en 345,0 % en el ejercicio 2024, lo que implica que por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa mantiene S/ 345,0 de deuda. Si bien representa una ligera disminución respecto al 2023 (367,9 %), el nivel sigue siendo alto. Este descenso en el ratio se explica porque el patrimonio neto aumentó en S/ 14,98 millones (+11,5 %), un crecimiento proporcionalmente mayor al incremento del pasivo total (+4,6 %) en el ejercicio 2024 respecto al ejercicio 2023.
128. El ratio Endeudamiento del Activo disminuyó en el ejercicio 2024 con respecto al ejercicio 2023. Así, el activo total en el ejercicio 2024 fue financiado en un 77,5 % por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2023 el valor de este ratio fue de 78,6 %, denotando que una menor proporción del activo total fue financiada con recursos de terceros, lo que representa una leve mejora en la estructura financiera. No obstante, el nivel de endeudamiento continúa siendo considerablemente alto, lo que evidencia una alta dependencia del financiamiento externo para la operación de la empresa.
129. Respecto al ratio de calidad de la deuda, este disminuyó de 60,0 % en 2023 a 39,0 % en 2024. Esta disminución sugiere un cambio en la composición del pasivo, caracterizado por una mayor proporción de deuda de largo plazo. Este comportamiento se explica principalmente por el aumento del 60,4 % en la cuenta de Préstamos y Obligaciones de largo plazo durante el año 2024.
130. Finalmente, el índice de solvencia se mantuvo constante en 1,3 durante los ejercicios 2023 y 2024. Esto indica que por cada sol de deuda total, la empresa dispone de S/ 1,30 en activos. Si bien este nivel permite cubrir las obligaciones totales, se encuentra por debajo de los valores observados en los años previos al 2022, reflejando un deterioro progresivo en la capacidad de solvencia general de la empresa.

²⁶ Calculado como Ingresos Operativos / Capital de Trabajo, a su vez, Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente

²⁷ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

²⁸ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

²⁹ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

³⁰ Calculado como Activo Total / Pasivo Total



Cuadro 35: Ratios de endeudamiento, periodo 2020 – 2024

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024
Deuda - Patrimonio	99,2%	109,2%	246,4%	367,9%	345,0%
Endeudamiento del Activo	49,8%	52,2%	71,1%	78,6%	77,5%
Calidad de la Deuda	94,4%	73,9%	45,3%	60,0%	39,0%
Índice de Solvencia	2,0	1,9	1,4	1,3	1,3

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Análisis de Ratios de Rentabilidad**

131. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. Al respecto, el margen bruto³¹ registrado por ADP ha aumentado, puesto que en el ejercicio 2023 alcanzó un 19,3 % y en el ejercicio 2024 ascendió a 26,1 %. En cuanto al margen operativo³², también se registró un incremento al pasar de 10,8 % en el 2023 a 16,9 % en el 2024. Por su parte, el margen neto³³ aumentó, al pasar de 6,3 % en el ejercicio 2023 a 10,3 % en el ejercicio 2024; este indicador muestra que por cada S/ 100 de ingresos operativos, en 2023 se obtuvo S/ 6,3 de utilidad neta, y S/ 10,3 de utilidad neta en el ejercicio 2024. Este resultado se explica, en parte, por el significativo incremento de los ingresos financieros, que pasaron de S/ 16,1 millones en 2023 a S/ 27,4 millones en 2024, lo que representa un aumento del 70,1 %.
132. El margen EBITDA³⁴ es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2023 el margen de EBITDA fue de 11,4 %, y en el ejercicio 2024 fue de 17,7 %. Estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
133. El ROE³⁵ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que en el ejercicio 2024 aumentó con respecto al ejercicio 2023, puesto que en el ejercicio 2023, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo S/ 17,3 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2024 este indicador fue de 23,7 %, es decir por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo S/ 23,7 de utilidad neta.
134. De la misma forma el ROA³⁶ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa. Este indicador también presenta un incremento, al pasar de 3,7 % en 2023 a 5,3 % en el 2024, debido principalmente al incremento de los Activos Totales.

Cuadro 36: Ratios de rentabilidad, periodo 2020 - 2024

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024
Margen Bruto	31,5%	27,9%	17,0%	19,3%	26,1%
Margen Operativo	17,6%	6,8%	6,9%	10,8%	16,9%
Margen Neto	13,5%	4,7%	2,9%	6,3%	10,3%
Margen EBITDA	19,6%	8,1%	7,8%	11,4%	17,7%
ROE	16,3%	6,0%	5,5%	17,3%	23,7%
ROA	8,2%	2,9%	1,6%	3,7%	5,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2024

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

³¹ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

³² Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

³³ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

³⁴ Calculado como EBITDA / Ingresos de Operación, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles

³⁵ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

³⁶ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



X. CONCLUSIONES

135. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias en el año 2024, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) La red de aeropuertos de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia conecta a las ciudades de la zona norte y centro con la ciudad de Lima, y a través de esta con otros destinos internacionales. Debido a su excelente ubicación geográfica, el Concesionario viene desplegando esfuerzos para convertir al aeropuerto de Chiclayo en el *hub* comercial del norte, con la finalidad de atender a la población ubicada a un radio de 200 km, que actualmente tiene que hacer conexión con Lima para viajar al exterior.
- (ii) En términos de tráfico de pasajeros, carga y movimiento de aeronaves, el Primer Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, habiendo alcanzado en este rubro una importante participación dentro de toda la Red Aeroportuaria Nacional. En 2024, la Concesión contribuyó con el 24,0 %, 34,7 % y 39,8 % del total de pasajeros, carga y operaciones de vuelos nacionales de la red aeroportuaria nacional, respectivamente.
- (iii) Al cierre del 2024 el número de operaciones alcanzó las 152 219, un 1,0 % menor a lo registrado en el periodo previo. Asimismo, el tráfico de pasajeros alcanzó los 7,5 millones, cifra que supera los niveles prepandemia (6,5 millones) en 16,1 % y a lo registrado en el año 2023 (7,2 millones) por 4,9 %. Es importante mencionar que el aeropuerto de Tarapoto fue el que tuvo la mayor participación de pasajeros representando el 15,9 % del total (1 197 260 pasajeros), seguido del aeropuerto de Piura³⁷ con una participación del 14,6 % (1 097 441 pasajeros); mientras que, el aeropuerto de Iquitos se situó en el tercer lugar, con una participación de 13,8 % (1 043 428 pasajeros).
- (iv) Con relación al desempeño operativo de ADP durante el año 2024, se ha verificado lo siguiente:
 - En aquellos aeropuertos del Grupo en los que corresponde verificar el cumplimiento de los niveles de servicio IATA D (Talara) y IATA C (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa, Cajamarca, Chiclayo y Tumbes), se ha verificado el incumplimiento del parámetro relacionado con el área mínima en la sala de espera.
 - Se resolvieron un total de 361 reclamos relacionados, principalmente, con la calidad y la oportuna prestación del servicio, el acceso a la infraestructura; y con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.
- (v) Al 31 de diciembre de 2024, el total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 215,9 millones, lo que representa un avance de 34,0 % en el compromiso total de inversión de ADP. En 2024, se reconocieron inversiones por un total de USD 51,2 millones, que comprendió, entre otros, el marco de los Programas de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire – PRMLA.
- (vi) Las transferencias efectuadas por el Concesionario al Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, correspondientes al año 2024, ascendieron a S/ 2,95 millones, monto superior en 30,2 % con respecto a las transferencias efectuadas en el año previo.

³⁷ La participación de 18,0 % presentada en la región Piura en la Ilustración 3 considera las participaciones de los aeropuertos de Piura (14,6 %) y Talara (3,4 %).



- (vii) Durante el año 2024, el flujo de ingresos del Concesionario, que incluye los ingresos por la prestación de los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios, y por el cofinanciamiento (PAMO), alcanzó los S/ 332,3 millones, cifra que representó una disminución de 7,5 % en relación con el año anterior. Dicha disminución se explica por los menores ingresos por servicios (-8,3 %) con respecto al año 2023. Asimismo, los costos registrados disminuyeron en mayor proporción que los ingresos, al pasar de S/ 289,8 millones en el 2023 a S/ 245,6 millones en el 2024. Como resultado, la utilidad bruta aumentó en 25,1 %, alcanzando S/ 86,7 millones en 2024 frente a S/ 69,3 millones del año anterior. Asimismo, la utilidad operativa y la utilidad neta se incrementaron en 45,5 % y 52,7 %, respectivamente, alcanzando los S/ 56,3 millones y S/ 34,3 millones en el ejercicio 2024.
- (viii) En cuanto a su situación financiera al cierre del ejercicio 2024, el Activo Total de la concesión aumentó a S/ 645,1 millones, con un incremento del 6,0 % respecto al año anterior, impulsado principalmente por el aumento en el Activo No Corriente, especialmente las Cuentas por Cobrar al MTC que crecieron en S/ 127,9 millones. Asimismo, el Pasivo Total alcanzó los S/ 500,1 millones, un incremento del 4,6 %, siendo el Pasivo No Corriente la parte más relevante con S/ 305,1 millones, impulsado por un aumento de S/ 114,5 millones en préstamos y obligaciones. El Patrimonio Neto ascendió a S/ 145,0 millones, destacando las ganancias acumuladas como el componente principal. Esta estructura financiera indica una mayor dependencia de financiamiento a largo plazo y un fortalecimiento del patrimonio neto derivado principalmente de las ganancias acumuladas.
- (ix) En el periodo de 2020 a 2024, Aeropuertos del Perú mantuvo ratios de liquidez superiores a 1,00 según el ratio de liquidez clásica y prueba ácida, aunque el ratio de liquidez absoluta se mantuvo por debajo de 1. Ello fue impulsado por la reducción del pasivo corriente y un mejor uso del capital de trabajo. Aunque el endeudamiento sigue siendo alto, se observó una ligera mejora en la estructura financiera y un aumento en la proporción de deuda a largo plazo. Además, los indicadores de rentabilidad reflejan un desempeño positivo en 2024, con incrementos en márgenes y en la rentabilidad sobre patrimonio y activos, evidenciando una mayor eficiencia y solidez financiera.



ANEXO N° 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO

Manejo de los fondos del cofinanciamiento	Mediante fideicomiso administrado por la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE).
Principal fuente de recursos	Retribución que recibe el Estado Peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Frecuencia de pagos por concepto de PAO y PAMO	Trimestral
Incentivo a la Generación de Ingresos (IGI)	Importe trimestral, que en ningún caso podrá ser menor a cero.
Opciones a elegir por el Concesionario para el pago por obras	1. Pago por Avance de Obra (PAO): Pagos trimestrales en dólares por inversiones en obras, equipamiento y mantenimiento periódico durante periodo inicial y remanente. Existen dos modalidades de pago del Concedente: i) Certificado de Aceptación de Obra (CAO); o ii) Pagos Diferidos con Fondos del Fideicomiso. 2. Liquidaciones (Liq): Pagos al contado contra la presentación de liquidaciones efectuadas por el Concesionario. Estas modalidades son alternativas y excluyentes entre sí.
PAMO	Pago trimestral requerido por el Concesionario para el mantenimiento (exceptuando mantenimiento periódico) y operación de los aeropuertos. El valor del PAMO dependerá del monto recaudado por el Concesionario de los pagos de los usuarios del aeropuerto. Si el valor del PAMO es menor que los ingresos recaudados (por prestación de servicios regulados y no regulados), el Concedente pagará al Concesionario la diferencia entre los ingresos recaudados y el PAMO fijado en el proceso de licitación (USD 9,4 millones anuales). El PAMO se reajusta anualmente de acuerdo a lo estipulado en el Anexo 17 del Contrato de Concesión y está sujeto a revisión quinquenal, cuyo procedimiento, cálculo y aprobación es potestad de Ositrán. Cabe precisar que el PAMO fijado en el proceso de licitación se actualizó con: la entrega posterior de los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura; y con las ampliaciones de horario de atención de los aeropuertos de Pucallpa y Trujillo
IGI	Reconocimiento por generación de ingresos regulados por movimientos de pasajeros y carga en exceso a su crecimiento vegetativo. Si los ingresos regulados por movimiento de pasajeros y carga en el trimestre son mayores que los ingresos regulados base ajustado, el Concesionario recibirá un porcentaje del excedente.
Cálculo del Cofinanciamiento trimestral (COF _t)	- Si PAMO mayor que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB), $COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$ - Si PAMO menor o igual que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB), $COF_t = IGI_t - 0.5(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$ donde, RE: Retribución a favor del Estado Peruano trimestral por concepto de ingresos no regulados.

Fuente: Anexo 17 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



ANEXO N° 2
FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	• Talara –Piura • Tumbes –Tumbes • Chachapoyas - Amazonas; • Iquitos – Loreto • Tarapoto –San Martín • Pucallpa – Ucayali; • Trujillo – La Libertad; • Anta – Ancash; • Cajamarca –Cajamarca; • Chiclayo- Lambayeque; • Pisco – Ica; • Piura – Piura.	Cláusula 5.7.1. (p 33-34) Anexo 1. Descripción General de los Aeropuertos del Primer Grupo Cláusula 5.9. (p.35) Adenda 1 Adenda 2 Adenda 4
2	Fecha de suscripción	11 de diciembre de 2006	Circular N° 60
3	Plazo de concesión	25 años	Cláusula 4.1 (p.30-31)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
4	Adendas	Adenda 1: 05 de febrero 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Pisco, adiciones al numeral 5.9, modificación e incorporación al numeral 20.1.1, adición al numeral 3.6 al Anexo 11, y modificación del numeral 5 Anexo11. Adenda 2: 06 de marzo de 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Chiclayo, modificación del numeral 5.12.1. Adenda 3: 17 de setiembre 2008. Modificación numeral 1.1 “Acreedores Permitidos”, 1.83 “Pago por Obras (PAO)”, 7.7.9 “tarifa de USD 1.00”, 7.7.10 “Cobro de tarifa única a INDECI” y 7.7.11 “Responsabilidad de verificación del cobro de tarifas que se hace referencia en los numerales 7.7.9 y 7.7.10”. Adenda 4: 24 de noviembre 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Piura, modificación de los Anexos 1 (Apéndice 2 y 3); Anexo 2 (Apéndice 1); Anexo 3 (Apéndice 1 y 2); y Anexo 14. Adenda 5: 23 de diciembre de 2009. Incluye definiciones y procedimiento de pago y aprobación de obras adicionales, agilizar el proceso de aprobación de los planes maestros, entre otros. Se modificó numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del anexo 8; y adicionar numerales 8.24 y 2.6.4 del anexo 17. Adenda 6: 20 de diciembre de 2010. Incorpora mecanismos para la emisión de CAO y CRPAO. Modifica numerales 1.20, 1.35, 1.55; numeral 2.5 del anexo 17; anexo 18. Adiciona numeral 16.6, 2.5.3 anexo 17 y literales n), o) y p) numeral 3 del anexo 17 y el anexo 9. Adenda 7: 31 de marzo de 2011. Modificación del segundo párrafo, del acápite ii), del literal b), del numeral 16.5.1. Adenda 8: 12 de junio de 2015. Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 24). Adenda 9: 25 de junio de 2024. Devolución de terreno al Concedente que forma parte del Área de la concesión del Aeropuerto de Pucallpa.	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8 Adenda 9
5	Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)	Circular N°025 (p. 2)
6	Modalidad	Cofinanciada	Cláusula 2.3 (p.22)
7	Capital mínimo	USD2 millones de capital suscrito, 25 % pagadero al momento de constituir la Sociedad Concesionaria y el saldo pagadero a más tardar al finalizar segundo año de la Concesión	Cláusula 3.3.1. (p. 27)
8	Garantías a favor del concedente	Garantía de Fiel Cumplimiento por USD 2 millones, que debe ser renovada anualmente por el 25 % de los ingresos del año anterior si este monto fuera mayor a los USD 2 millones. Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 20 % del monto total de la obra. Garantía de Adelanto de Pago por las Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo: carta fianza por el 20 % del importe de la factura	Cláusula 10.2 (p. 67-68)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
9	Garantías a favor del concesionario	Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso. Garantiza el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil. Garantiza la no construcción, ni operación de nuevo aeropuerto de uso comercial en un radio de 150 km. Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos que generen impactos ambientales, el Concedente se encargará de retirarlos.	Cláusula 10.1 (p.67)
10	Compromiso de inversión	Obras de rápido impacto (primeros 9 meses) (aprox. USD 4 millones) Obras de seguridad (primeros 18 meses) Ampliación y remodelación terminal (solo Cajamarca, Piura y Tumbes) (primeros 24 meses) Obras Plan Maestro Detallado de Desarrollo (Año 2 al año 25) Obras de Rehabilitación (año 2 al año 25)	Cláusula 8.2. (p 51-54) Anexo 25. Inversiones Obligatorias Anexo 27. Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividades de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías
11	Penalidades	Faltas graves: de USD100 mil a USD500 mil • Pérdida del certificado de operación • Reducción participación socio estratégico • Integrar capital inicial en plazo estipulado en contrato • Insolvencia, liquidación, etc. • Cualquier incumplimiento doloso del Concesionario que implique un delito de acción pública • Transferencia de derechos del concesionario • No lograr la Estructuración Financiera • Disposición de bienes afectados a la Concesión • Atraso en ejecución de obras • Otros Faltas No Graves: de USD 2 mil a USD 30 mil. • Atraso en presentar Plan Maestro: Plan Anual de Inversiones, Programa de Mantenimiento, entre otros (entre USD 2 y 4 mil por día) • Incumplimiento en los niveles de servicio de áreas de Check in, TUUA, Salas de Embarque (USD4 mil por vez) • Otros.	Anexo 9. Cuadro de Penalidades (p.335-339)
12	Solución de controversias	Trato Directo Arbitraje De Conciencia: Controversias Técnicas De Derecho: Controversias No Técnicas - Internacional - CIADI: más de USD 5 millones - Nacional: menos de USD 5 millones	Cláusula 16.4. (p. 102) Cláusula 16.5. (p. 103)
13	Causales de caducidad	Vencimiento del plazo Mutuo acuerdo Incumplimiento del concesionario Incumplimiento del concedente Decisión unilateral del concedente Fuerza mayor o caso fortuito	Cláusula 15 (p. 91-99)
14	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: • Reducción de los ingresos anuales en 5 % o más; • Incremento en los costos y/o gastos anuales en 5 % o más; O el efecto compuesto de las dos anteriores: Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico-financiero.	Cláusula 19 (p.109-110)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la Concesión y las acciones o participaciones que correspondan a la Participación Mínima.	Cláusula 10.4 (p.69-73)
16	Pólizas de seguros	• Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley. • Seguros de Responsabilidad y Propiedad: • Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño y pérdidas. • Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas. • Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos y de la naturaleza. • Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto.	Cláusula 11.2 (p.74-75)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la toma de posesión. La cual ocurrirá en un acto único en la fecha de cierre.	Cláusula 3.3 (p.27-30)
18	Estándares de servicio	Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos: • International Standards Organization (ISO) • International Airline Transport Association (IATA) • Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) • Airport Council International (ACI)	Cláusula 1.39 (p. 11) Cláusula 1.105 (p. 19) Cláusula 7.1.1 (p. 41)
19	Tarifas	• Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, puentes de abordaje, uso de instalaciones de carga, Atención en Horas Extras. • Cargos de acceso. Almacenamiento y Despacho de Combustible, Uso de Instalaciones para Servicio de Rampa, Alquiler de locales para líneas aéreas y servicios comerciales.	Cláusula 7.7. (p. 45) Anexo 7 (p 315-321)
20	Reajuste de tarifas	El Concesionario reajustará las tarifas y los cargos de acceso al 1º de enero de cada año en función del IPC nacional y de USA. Ositrán podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda.	Cláusula 7.7.7 (p. 46-47) Cláusula 7.7.8 (p.47)
21	Retribución del Estado	Corresponde al 15 % de los ingresos no regulados del Concesionario menos impuestos y participación de empleados; deducidos de las facturas por cobrar a las Fuerzas Armadas. La retribución puede ser mayor o menor que cero.	Cláusula 1.104 (p. 19) Anexo 17, numeral 2.4 (p. 369-370)
22	Pago en efectivo	El pago en efectivo se realiza contra la presentación de liquidaciones por parte del concesionario, en los siguientes casos: • Obras de rápido impacto y equipamiento mínimo del período inicial. • Pago del 30 % de las inversiones en el período remanente. • Mantenimiento correctivo	Anexo 17, numeral 2.6 (p. 377-380)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
23	PAO	Pago trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el Concedente realizará a favor del Concesionario. Son pagos por Obras correspondientes a las inversiones en equipamiento y mantenimiento periódico durante el periodo inicial y remanente. El concedente decide si el PAO será pagado utilizando Certificados de Avance de Obra (CAO) o con pagos diferidos del Fideicomiso.	Adenda 3 Anexo 17, numeral 2.5 (p. 370-371)
24	CAO	Certificado de avance de obra, emitido por el Ositrán a solicitud del concesionario y que requiere ser certificado por el concedente. Mediante la emisión del CAO, Ositrán otorga su conformidad respecto un Hito ejecutado por el concesionario y el concedente a través de su certificación, reconoce el monto que deberá cancelar por el avance de las obras del Plan Maestro, Plan de Equipamiento, Programa de Mantenimiento y de las obras de rehabilitación y mejoramiento del lado aire a lo establecido en el anexo 18	Adenda 6 Cláusula 1.20 (p.9) Adenda 6
25	Hito	Se considerará como Hito al avance de las obras, conforme a lo establecido en el anexo 18.	Adenda 6 Cláusula 1.55 (p.12)
26	CRPAO	Es cada uno de los certificados de reconocimiento de derechos del PAO, a ser emitidos por el concedente, con el motivo de la expedición de cada CAO, que certifica y acredita la obligación directa, general, incondicional e irrevocable del Concedente de pagar el monto establecido en dicho certificado por concepto de PAO, en los plazos establecidos. Cada CRPAO se registrará exclusivamente por los términos y condiciones establecidos en el mismo.	Adenda 6 Cláusula 1.36 (p.9) Anexo 18, numeral 8. (p. 393)
27	PAMO	Pago por Mantenimiento y Operación = USD 9.5 millones anuales Corresponde al pago por actividades de mantenimiento rutinario. Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos. PAMOs marginales: - Aerop. Piura: USD 675000 - Aerop. Chiclayo: USD 800 000 - Aerop. Pisco: USD1 000 000	Anexo 17, numeral 2, 5 y 7 (p. 364 y p. 384-385) Circular N° 046 del 3 de abril del 2006.

ANEXO N° 3 RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS REGIONALES

Concesionario	AEROPUERTOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2007- 2024

a.Tráfico

Indicador	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pasajeros totales	Pasajeros	1 211 448	1 570 627	1 934 820	2 537 366	2 981 891	3 439 727	4 011 717	4 419 174	4 685 055	4 848 498	5 335 287	5 701 254	6 492 872	2 652 093	4 224 634	6 141 599	7 181 127	7 536 527
Nacionales	Pasajeros	1 209 426	1 569 743	1 932 080	2 535 409	2 979 584	3 432 839	3 998 509	4 402 107	4 676 339	4 839 103	5 320 105	5 682 824	6 472 744	2 631 149	4 192 023	6 066 769	7 110 815	7 463 479
Internacionales	Pasajeros	2 022	884	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 395	15 182	18 430	20 128	20 944	32 611	74 830	70 312	73 048
Carga total	Toneladas	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	18 696	19 566	19 174
Nacional	Toneladas	16 150	22 691	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	16 633	17 933	14 701	17 738	18 685	19 558	19 174
Internacional	Toneladas	76	56	247	60	3	59	44	48	48	0	155	0	132	42	26	11	9	0
Operaciones totales	Operaciones	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	148 024	153 732	152 219
Nacionales	Operaciones	34 744	72 013	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 816	118 752	127 584	143 602	152 290	164 529	91 356	126 963	145 855	152 038	150 660
Internacionales	Operaciones	319	494	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	965	1 086	1 561	2 147	954	1 642	2 169	1 694	1 559

b.Ingresos

Ingresos	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Servicios regulados	Miles de Soles	7 800	10 132	17 613	20 381	22 758	26 875	33 434	39 267	47 871	55 312	62 008	66 396	78 036	34 630	55 856	79 529	111 915	123 475
Servicios no regulados	Miles de Soles	4 523	6 380	4 921	6 445	8 280	10 257	13 087	14 363	16 777	17 151	17 199	21 514	21 475	9 486	11 597	15 070	18 685	19 859
Cofinanciamiento (PAMO)	Miles de Soles	17 856	21 466	24 183	20 712	19 279	13 954	12 090	10 232	11 619	11 032	8 090	8 564	6 682	40 162	22 129	13 509	8 814	11 283
Total	Miles de Soles	30 179	37 978	46 717	47 538	50 317	51 086	58 611	63 862	76 268	83 495	87 297	96 474	106 193	84 278	89 582	108 108	139 414	154 617

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán; Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Estadísticas de tráfico por aeropuerto

1) Tráfico de pasajeros

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Iquitos	491 860	549 010	528 547	675 796	675 513	768 968	897 146	1 020 417	1 064 362	955 258	999 443	1 114 627	1 195 585	539 264	705 610	975 070	1 005 071	1 042 775
Piura		27 346	291 344	401 874	545 518	642 436	733 203	763 908	840 955	863 254	905 573	989 544	1 149 295	417 071	652 469	1 004 411	1 091 305	1 097 268
Tarapoto	180 662	215 233	217 466	270 184	374 335	436 505	548 476	668 216	653 688	681 495	793 527	841 117	923 925	359 242	658 198	915 091	1 074 796	1 197 252
Pucallpa	209 356	240 702	240 472	307 281	313 708	364 994	447 826	469 752	503 491	514 536	610 618	690 473	735 473	319 163	511 238	633 777	682 239	707 808
Chiclayo		147 032	203 529	276 899	317 571	372 934	425 985	450 109	468 403	517 902	567 488	556 209	676 379	275 317	403 995	591 360	870 111	910 306
Trujillo	167 427	217 593	223 440	293 017	349 911	404 864	443 334	491 410	503 821	585 255	634 928	619 557	654 245	217 688	402 766	722 403	923 184	990 726
Cajamarca	76 650	97 187	127 102	177 447	201 235	227 423	252 291	258 425	275 165	326 340	358 954	357 487	472 257	169 828	301 336	477 518	655 168	680 355
Talara	9 854	4 955	3 016	206	12 579	11 776	421	16 573	106 511	145 634	172 070	195 515	318 552	160 485	230 547	297 819	338 205	261 362
Tumbes	63 275	59 211	79 525	96 284	132 891	121 648	152 649	180 578	188 747	183 714	197 120	215 184	261 346	157 918	306 734	408 855	419 700	450 105
Pisco		1 784	7 880	23 860	47 314	69 330	85 456	69 731	56 394	46 748	52 627	69 873	63 158	9 896	4 986	21 927	23 978	50 723
Chachapoyas	359	1 504	1 047	3 339	1 669	58	387	569	233	10 012	19 616	26 863	21 893	4 745	12 934	18 294	24 664	36 165
Anta	9 983	8 186	8 712	9 222	7 340	11 903	11 335	12 419	14 569	8 955	8 141	6 375	636	532	1 210	244	2 394	38 634
Nacional	1 209 426	1 569 743	1 932 080	2 535 409	2 979 584	3 432 839	3 998 509	4 402 107	4 676 339	4 839 103	5 320 105	5 682 824	6 472 744	2 631 149	4 192 023	6 066 769	7 110 815	7 463 479
Chiclayo		51	874	224	388	2 218	89	61	203	7 788	13 542	15 655	14 749	3 248	10 749	19 730	20 704	22 396
Trujillo	176	25	207	233	248	132	1 769	774	243	480	601	256	3 390	16 095	21 009	52 281	48 145	47 893
Piura		6	63	252	228	381	448	450	475	286	382	539	483	478	451	1 352	264	173
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171	141	231	448	76	205	320	170	195
Pisco		6	5	-	80	88	135	746	237	163	343	785	381	62	79	634	860	1 657
Tarapoto	5	254	-	-	-	-	-	7	19	-	21	10	295	85	17	46	16	8
Iquitos	1 438	418	744	561	847	3 632	8 499	14 770	7 214	436	93	921	291	582	64	402	105	653
Talara	30	16	-	32	96	93	23	34	31	3	11	22	59	45	36	58	33	51
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	10	20	273	1	7	9	22
Anta	8	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	12	-	-	-	-	-
Cajamarca	-	-	31	37	11	-	-	41	12	6	26	-	-	-	-	-	-	-
Chachapoyas	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-
Internacional	2 022	884	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 395	15 182	18 430	20 128	20 944	32 611	74 830	70 312	73 048

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

2) Número de operaciones

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pisco		25 409	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	53 113	60 491	70 504	73 796	40 695	52 315	59 104	57 596	59 939
Pucallpa	10 113	11 860	10 972	13 973	15 333	15 910	17 848	14 561	16 336	18 026	17 068	17 269	18 949	12 380	19 189	21 448	19 773	17 368
Chiclayo		3 712	7 930	5 815	6 268	6 211	6 231	6 194	9 207	6 730	13 970	11 359	13 584	7 786	11 145	11 539	13 509	13 380
Tarapoto	4 337	5 816	5 612	6 524	7 681	7 402	8 447	9 949	9 361	10 053	11 758	11 224	13 335	6 426	9 585	10 432	11 889	12 444
Trujillo	5 507	6 396	6 307	7 365	8 405	7 420	7 836	8 253	11 833	11 373	12 369	13 070	13 228	7 403	10 025	13 580	16 777	15 407
Iquitos	8 028	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	10 544	9 334	10 774	11 904	8 254	10 651	10 622	10 995	11 462
Piura		344	3 460	5 525	7 376	7 092	7 677	8 326	10 489	9 940	9 785	10 025	9 616	3 725	6 524	9 369	10 237	9 843
Cajamarca	3 384	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 470	3 368	3 272	3 318	3 032	4 120	1 628	2 604	4 330	4 888	4 792
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1 043	1 290	1 300	1 483	2 327	1 435	1 919	2 116	2 594	1 815
Tumbes	1 224	878	900	1 046	1 460	1 174	1 218	1 373	1 572	1 463	1 567	1 614	1 978	1 298	2 442	2 831	3 134	3 170
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 216	2 090	1 508	1 348	160	364	408	498	654
Anta	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	564	552	428	344	166	200	76	148	386
Nacional	34 744	72 013	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 816	118 752	127 584	143 602	152 290	164 529	91 356	126 963	145 855	152 038	150 660
Pisco		33	24	10	60	83	48	44	108	139	94	362	798	206	296	432	401	297
Chiclayo		116	67	67	104	140	88	125	137	189	307	373	324	72	125	256	387	287
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252	292	100	351	437	225	178
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185	277	298	347	321	114	218
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	166	205	189	176	293	475	418	474
Piura		2	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152	177	65	191	199	110	61
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8	35	13	16	6	20	14
Tarapoto	2	5	-	-	-	1	2	4	10	-	13	10	33	14	18	10	5	10
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12	18	10	5	33	10	20
Anta	2	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4	-	-	-	-	-
Cajamarca	-	-	4	10	6	-	-	4	2	2	2	-	-	-	-	-	-	-
Chachapoyas	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	4	-
Internacional	319	494	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	965	1 086	1 561	2 147	954	1 642	2 169	1 694	1 559

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

3) Carga movilizada (toneladas)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Iquitos	10 454	15 959	12 110	15 118	14 135	11 940	12 307	12 752	11 518	9 316	9 182	9 901	10 524	10 939	12 369	12 131	12 524	13 001
Pucallpa	3 342	3 246	2 693	2 907	4 435	4 027	2 696	2 723	2 291	1 931	2 245	1 820	2 135	1 204	1 662	1 679	1 920	1 548
Tarapoto	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	1 672	1 867	1 751
Piura		116	1 107	1 165	1 253	1 385	1 562	1 576	1 429	1 449	1 831	1 357	1 486	662	901	875	1 023	1 045
Chiclayo		452	485	601	693	656	646	717	737	664	880	583	671	412	452	674	544	473
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	511	495	461	791	465	599	331	421	501	604	626
Trujillo	528	525	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417	551	297	483	767	622	358
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273	302	133	246	384	452	373
Chachapoyas	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	6	0	-	1	-
Anta	42	-	8	1	3	1	-	-	-	-	5	-	-	-	-	1	-	-
Talara	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	0	-	-	-	-	-	-
Pisco		-	-	-	-	55	-	-	0	-	0	-	-	1	-	-	-	-
Nacional	16 150	22 691	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	16 633	17 933	14 701	17 738	18 685	19 558	19 174
Piura		-	-	-	-	0	-	-	-	-	27	-	96	-	-	-	-	-
Iquitos	75	56	231	37	3	25	44	47	48	-	124	-	37	42	26	11	9	-
Cajamarca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chachapoyas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	-	-	-	-	0	-	-	-	-
Talara	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-
Trujillo	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chiclayo		-	-	-	-	18	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-
Pisco		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Tarapoto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Internacional	77	56	264	83	3	74	44	49	49	-	155	-	132	42	26	11	9	-

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.



Somos el **regulador**
de la **infraestructura**
de **transporte** de
uso público

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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De La Sotta
**Ejecutiva de la Jefatura
de Estudios Económicos**

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthy López Vásquez – Especialista
María Méndez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mio Cortez – Asistente
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Britney Esperanza Yupanqui Llallire – Practicante