



# INFORME DE DESEMPEÑO

## Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia 2025

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 – Ositrán**

### **Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

#### **Jefatura de Estudios Económicos**

### **Informe de desempeño 2025: 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 elaborados 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 2026

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

[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)



## CONTENIDO

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	6
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN</b> .....	8
I.1. Composición accionaria del Concesionario .....	8
I.2. Principales características de la Concesión .....	8
I.3. Principales activos .....	12
I.4. Área de influencia .....	13
I.5. Hechos de importancia .....	14
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA</b> .....	14
<b>III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	15
III.1. Servicios aeroportuarios .....	15
III.1.1. Principales usuarios .....	15
III.1.2. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves .....	16
III.2. Servicios no aeroportuarios .....	29
<b>IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO</b> .....	29
IV.1. Régimen tarifario .....	30
IV.2. Régimen de cargos de acceso .....	31
<b>V. DESEMPEÑO OPERATIVO</b> .....	<b>32</b>
V.1. Calidad al usuario intermedio y final .....	32
V.2. Reclamos .....	37
V.3. Sanciones .....	39
V.4. Penalidades .....	40
<b>VI. INVERSIONES</b> .....	<b>40</b>
VI.1. Margen de rentabilidad .....	41
VI.1.1. Sobre el Laudo Arbitral a favor de ADP .....	41
VI.1.2. PAGOS AL ESTADO .....	46
<b>VII. INDICADORES COMERCIALES</b> .....	<b>46</b>
<b>VIII. RESULTADOS FINANCIEROS</b> .....	<b>49</b>
VIII.1. Estados de Resultados Integrales .....	49
VIII.2. Estado de Situación Financiera .....	52
VIII.3. Indicadores Financieros .....	58
<b>IX. CONCLUSIONES</b> .....	<b>60</b>
<b>ANEXO N° 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO</b> .....	<b>62</b>
<b>ANEXO N° 2 FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN</b> .....	<b>63</b>
<b>ANEXO N° 3 RESUMEN ESTADÍSTICO</b> .....	<b>67</b>



## CUADROS

Cuadro 1: Descripción de los aeropuertos .....	8
Cuadro 2: Obras obligatorias para ejecutar en el Primer Grupo de Aeropuertos .....	10
Cuadro 3: Adendas suscritas .....	11
Cuadro 4: Principales características de los aeropuertos administrados por ADP .....	12
Cuadro 5: Servicios aeroportuarios prestados en el Primer Grupo .....	15
Cuadro 6: Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2025 .....	20
Cuadro 7: Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2025 .....	20
Cuadro 8: Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2025.....	25
Cuadro 9: Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2025.....	25
Cuadro 10: Tráfico de carga en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2025 .....	28
Cuadro 11: Tráfico de carga en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2025 .....	28
Cuadro 12: Criterio de clasificación de aeropuertos en función del número de pasajeros .....	30
Cuadro 13: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2025 .....	30
Cuadro 14: Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, año 2025 .....	31
Cuadro 15: Cargos de acceso aplicables al Servicio de Rampa, año 2025 .....	32
Cuadro 16: Cargos de acceso aplicables al Servicio de abastecimiento y almacenamiento de combustible, año 2025 .....	32
Cuadro 17: Nivel de Servicio IATA “D” en el aeropuerto de Talara: Resultados de las mediciones realizadas en 2025 .....	33
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 2025 .....	34
Cuadro 19: Pasajeros: Resultado de evaluación de satisfacción por servicio/proceso, 2025 .....	35
Cuadro 20: Aerolíneas: Resultado de evaluación de satisfacción por servicio/proceso, 2025 .....	36
Cuadro 21: Concesionarios: Resultado de evaluación de satisfacción por servicio/proceso, 2025 ...	36
Cuadro 22: Usuarios Intermedios: Resultado de evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2025 .....	37
Cuadro 23: Reclamos resueltos, año 2024-2025.....	37
Cuadro 24: Penalidades impuestas a ADP en el 2025 .....	40
Cuadro 25: Planes Maestros de Desarrollo vigentes, año 2025 .....	41
Cuadro 26: Estado de Resultados Integrales, periodo 2020-2025 .....	49
Cuadro 27: Flujo de ingresos, periodo 2020 – 2025 .....	50
Cuadro 28: Ingreso de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, 2020 – 2025 .	50
Cuadro 29: Costos por prestación de servicios, periodo 2020 - 2025 .....	51
Cuadro 30: Gastos de venta, periodo 2020 - 2025 .....	51
Cuadro 31: Gastos de administración, periodo 2020 - 2025.....	52
Cuadro 32: EBITDA, periodo 2020 - 2025 .....	52
Cuadro 33: Estado de Situación Financiera, periodo 2020 - 2025 .....	53
Cuadro 34: Ratios de liquidez, periodo 2020 – 2025 .....	58
Cuadro 35: Ratios de endeudamiento, periodo 2020 – 2025 .....	59
Cuadro 36: Ratios de rentabilidad, periodo 2020 – 2025.....	60



## GRÁFICOS

Gráfico 1 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 – 2025 .....	17
Gráfico 2 Tráfico mensual de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2025.....	17
Gráfico 3 Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo.....	21
Gráfico 4 Tráfico mensual de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2025 .....	22
Gráfico 5 Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2025.....	26
Gráfico 6 Tráfico mensual de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2025.....	27
Gráfico 7 Evolución de ingresos por servicios no aeroportuarios, 2011 – 2025.....	29
Gráfico 8 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2025, en porcentajes .....	38
Gráfico 9 Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2025.....	41
Gráfico 10 Aporte por regulación, 2007-2025.....	46
Gráfico 11 Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2009-2025.....	47
Gráfico 12 Cofinanciamiento recibido, en el periodo 2013-2025 .....	48
Gráfico 13 Participación del cofinanciamiento con relación a los ingresos totales, 2013-2025 .	48
Gráfico 14 Composición de activos de la empresa, 2020-2025 .....	54
Gráfico 15 : Evolución de los de activos de la empresa, periodo 2020-2025.....	55
Gráfico 16 Composición de pasivos de la empresa, 2020-2025 .....	56
Gráfico 18 Composición del patrimonio de la empresa, 2020-2025 .....	57
Gráfico 19: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, periodo 2020-2025 .....	57



## RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2025 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.C.: 69,23 % Dinet 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 2025	USD 238,8 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de diciembre de 2006
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	11

(\*) 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 once (11) 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 2025, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 23,4 %, 31,8 % y 41,2 % 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 2025, el total de pasajeros del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia fue de 7,6 millones, cifra que supera los niveles prepandemia de 2019 (6,5 millones) en 17,4 % y a lo registrado en el año 2024 (7,5 millones) por 1,1 %. Cabe mencionar que 9 de los 12 aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 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 en el 2025, representando el 16,1 % del total (1 228 300 pasajeros), seguido del aeropuerto de Iquitos con una participación del 14,2 % (1 079 419 pasajeros); mientras que, el aeropuerto de Piura<sup>1</sup> se situó en el tercer lugar, con una participación de 14,1 % (1 076 372 pasajeros).

<sup>1</sup> La participación de 17,6 % presentada en la región Piura en la Ilustración 4 considera las participaciones de los aeropuertos de Piura (14,1 %) y Talara (3,5 %).



La carga movilizada en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante el 2025 alcanzó las 18 968 toneladas de carga, volumen que significó una disminución de 1,1 % respecto del 2024. 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 2025, contribuyendo con el 66,0 % del volumen total, seguido por los aeropuertos de Tarapoto, Pucallpa y Piura que, en conjunto, representaron el 23,2 % del total de carga movilizada en los aeropuertos de ADP.

En el 2025, se registraron 164 545 movimientos de aeronaves en los aeropuertos de la concesión, cifra 8,1 % superior que en 2024. De este total, el aeropuerto de Pisco concentró el 37,3 %, 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 2025 fue de USD 238,8 millones (incluido IGV), lo que equivale al 37,6 % del compromiso de inversión total asumido por el Concesionario para el periodo de 25 años de duración del Contrato. Durante el año 2025, las inversiones reconocidas por el Ositrán alcanzaron un total de USD 22,9 millones, cifra inferior a los USD 51,2 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/ 2,68 millones en el año 2025, monto inferior en 9,0 % a las transferencias recibidas durante el 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/ 306,3 millones, cifra que representó una disminución de 7,8 % en relación con el año anterior. Dicha disminución se explica por los menores ingresos por servicios (-7,9 %) y de ingresos por cofinanciamiento (-5,4 %) con respecto al año 2024. Asimismo, los costos registrados disminuyeron, al pasar de S/ 245,6 millones en el 2024 a S/ 227,5 millones en el 2025. Como resultado, la utilidad bruta disminuyó en 9,1 %, alcanzando S/ 78,8 millones en 2025 frente a S/ 86,7 millones del año anterior. Asimismo, la utilidad operativa y la utilidad neta se incrementaron en 25,9 % y 9,8 %, respectivamente, alcanzando los S/ 70,8 millones y S/ 37,7 millones en el ejercicio 2025.

En cuanto a su situación financiera al cierre del ejercicio 2025, el Activo Total de la concesión disminuyó a S/ 360,9 millones, un 44,1 % menor respecto al año anterior, impulsado principalmente por la reducción en el Activo No Corriente, especialmente por las Cuentas por Cobrar al MTC que se redujeron en S/ 213,8 millones. Asimismo, el Pasivo Total alcanzó los S/ 205,9 millones, mostrando una reducción de 58,8 % con relación al año previo; lo cual es explicado principalmente por la reducción de la cuenta Préstamos y obligaciones del Pasivo No Corriente (S/ 212,6 millones). El Patrimonio Neto ascendió a S/ 155,1 millones, destacando las ganancias acumuladas como el componente principal. Esta estructura financiera indica una mayor dependencia de financiamiento a corto plazo y un fortalecimiento del patrimonio neto derivado principalmente de las ganancias acumuladas.

En el periodo de 2020 a 2025, ADP 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. En cuanto a la estructura financiera de la empresa, se observa que esta presentó un comportamiento variable a lo largo del periodo analizado; en particular, luego de registrar niveles elevados de apalancamiento entre 2022 y 2024, en 2025 se observa una mejora en los principales indicadores de endeudamiento y solvencia, asociada principalmente a la reducción del pasivo total. Además, en cuanto a los indicadores de rentabilidad, como el margen operativo, el margen neto, el ROE y el ROA mostraron mejoras en el 2025 con relación al año previo.



## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### I.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.C. (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.C. 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 2025, la empresa concesionaria es una sociedad anónima constituida en el Perú y actualmente es subsidiaria directa de GBH *Investments* S.A.C, empresa domiciliada en el Perú, y tiene como inversionista estratégico a Dinnet S.A., ambas con las siguientes participaciones representativas en el capital social:

➤ GBH <i>Investments</i> S.A.C	69,23 %
➤ Dinnet S.A.	30,77 %

### I.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 Elias 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 garantizado<sup>2</sup>. 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)<sup>3</sup> 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.
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.

---

<sup>2</sup> Constituye una obligación contractual por parte del Concedente hacia el Concesionario.

<sup>3</sup> 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.



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

Periodo	Detalle
<b>Periodo Inicial (3 primeros años)</b>	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.
<b>Periodo Remanente (A partir del año 4)</b>	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.pe<sup>4</sup>), 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  $t$ .  
 $t - 1$  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  $t$ .

<sup>4</sup> 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.



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 <sup>5</sup>.
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 once (11) 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, la novena en junio de 2024; y, las décima y decimoprimeras en el 2025 (ver Cuadro 3).

**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	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".

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



		(1) Incorporar mecanismos para la emisión y pago de los CAO y CRPAO
6	20/12/2010	(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.
10	14/10/2025	Reemplaza de la tasa LIBOR por la CME Term SOFR.
11	29/11/2025	(1) Incorporar el modelo EPC (Engineering, Procurement and Construction). (2) Incorporar una cláusula anticorrupción.

Fuente: Adendas suscritas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### I.3. Principales activos

18. 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 detallan elementos clave como el número de salas de embarque, puentes de abordaje, mostradores de *check-in*, fajas de equipaje, capacidad de pasajeros, operaciones por hora y la infraestructura de plataforma, incluyendo las posiciones de estacionamiento de aeronaves tanto de contacto como remotas.

**Cuadro 4: Principales características de los aeropuertos administrados por ADP**

4.1. Características y Capacidad de Terminales					
Aeropuerto	Dimensión	Número de salas de embarque	Número de mostradores de <i>check in</i>	Número de fajas de equipaje	Capacidad para pasajeros
	(en m <sup>2</sup> )	(en unidades)	(en unidades)	(en unidades)	(en número de pasajeros)
Cajamarca	1595,61	1	7	1	681 121
Chachapoyas	859,98	1	5	0	42 973
Chiclayo	1981,58	2	9	1	1 007 073
Huaraz	666,09	1	4	1	85 123
Iquitos	6532,27	2	13	1	1 079 419
Pisco	22 387,00	2	12	2	57 525
Piura	2072,15	1	6	1	1 076 372
Pucallpa	3104,74	1	9	1	710 398
Talara	1504,95	1	6	1	265 487
Tarapoto	3065,70	1	9	1	1 228 300
Trujillo	2364,15	1	6	1	956 210
Tumbes	1137,88	1	4	1	431 560
	4.2. Capacidad Operativa de pistas de aterrizaje		4.3. Plataforma de operaciones		



Aeropuerto	Número de Operaciones	Dimensión de plataforma	Número de posiciones de estacionamiento de aeronaves	
	(en operaciones por hora)	(en m <sup>2</sup> )	Posiciones de contacto	Posiciones remotas
Cajamarca	(*)	12 800,00	2	0
Chachapoyas	(*)	8 000,00	2	0
Chiclayo	(*)	17 225,00	11	0
Huaraz	(*)	15 131,70	2	0
Iquitos	(*)	54 064,00	14	0
Pisco	(*)	57 599,61	19	0
Piura	1,92	20 028,00	3	0
Pucallpa	(*)	24 380,00	12	0
Talara	0,39	10 500,00	3	0
Tarapoto	(*)	28 000,00	7	0
Trujillo	(*)	18 540,00	5	0
Tumbes	0,74	12 800,00	3	0

(\*) No se dispone información

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### I.4. Área de influencia

19. 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



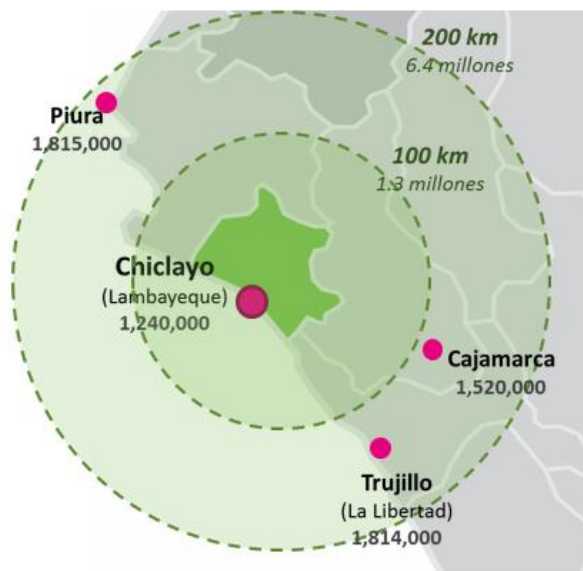
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

20. 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 22 688 en 2025, apreciándose que el aeropuerto de Trujillo registró un mayor nivel de pasajeros en vuelos internacionales (44 613).

### Ilustración 2 Mapa de ubicación del aeropuerto de Chiclayo



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP).

#### I.5. Hechos de importancia

21. 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 2025, reportado por el Concesionario es del 76,83 %.
22. Asimismo, durante el años 2025 se suscribieron dos adendas al Contrato de Concesión. La adenda 10, suscrita el 14 de octubre de 2025, tuvo como objetivo reemplazar la tasa LIBOR por la CME Term SOFR; y, la adenda 11, suscrita el 29 de noviembre de 2025 incorporó el modelo EPC (Engineering, Procurement and Construction) y una cláusula antiirrupción.

#### II. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

23. 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.
24. 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) <sup>1/</sup>	Regulación tarifaria
Atención a la carga	Regulación tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves <sup>2/</sup>	Regulación por acceso
Servicio de rampa	Regulación por acceso
Alquiler de oficinas operativas, comerciales y <i>counters</i>	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves	Regulación por acceso

Nota:

1/ Actualmente este servicio no se brinda en los aeropuertos del Primer Grupo. 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*.

25. 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.
26. 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.

### III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

#### III.1. Servicios aeroportuarios

##### III.1.1. Principales usuarios

27. 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.
28. 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. En este contexto, los operadores aéreos o aerolíneas con mayor participación en las operaciones comerciales realizadas a través de la red de aeropuertos que conforman el Primer Grupo de Aeropuertos de provincia durante el año 2025 son los siguientes: Latam Airlines Perú (39,5 %), Star Up (13,1 %), Sky Airline Perú (8,1 %), Servicios Aéreos Tarapoto E.I.R.L. (7,1 %), Aerodiana S.A.C. (6,2 %), AEROPROP S.A.C. (5,1 %), Air Majoro S.A. (4,8 %) y JetSMART Airlines Perú S.A.C. (4,7 %); las cuales, en conjunto, representan aproximadamente el 90 % de las operaciones comerciales..



### III.1.2. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

29. 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 Ositrán<sup>6</sup>.
30. 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 2025, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 23,4 %, 31,8 % y 41,2 % 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**

31. Los aeropuertos administrados por ADP atienden principalmente vuelos nacionales, los cuales representaron el 99,0 % de las operaciones totales durante el año 2025. 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 2025. 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-19<sup>7</sup>, luego de lo cual si bien se ha experimentado un crecimiento sostenido, al cierre de 2025 aún no se han alcanzado los niveles registrados en 2019 (166 676 operaciones).
32. Durante el año 2025, el tráfico total de aeronaves alcanzó las 164 545 operaciones, lo que representó un aumento del 8,1 % con respecto al año anterior (12 326 operaciones más). Con relación al tráfico en los vuelos nacionales e internacionales, estos aumentaron respecto a 2024 en 8,1 % y 7,8 %, respectivamente.

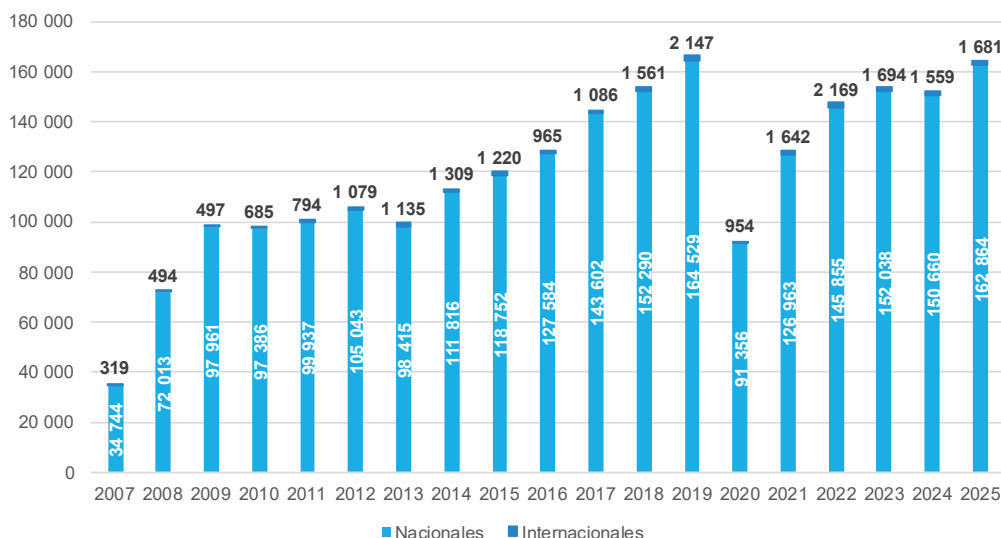
---

<sup>6</sup> 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](mailto: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.

<sup>7</sup> 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 1 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 – 2025 (en número de operaciones de aterrizaje o despegue)**



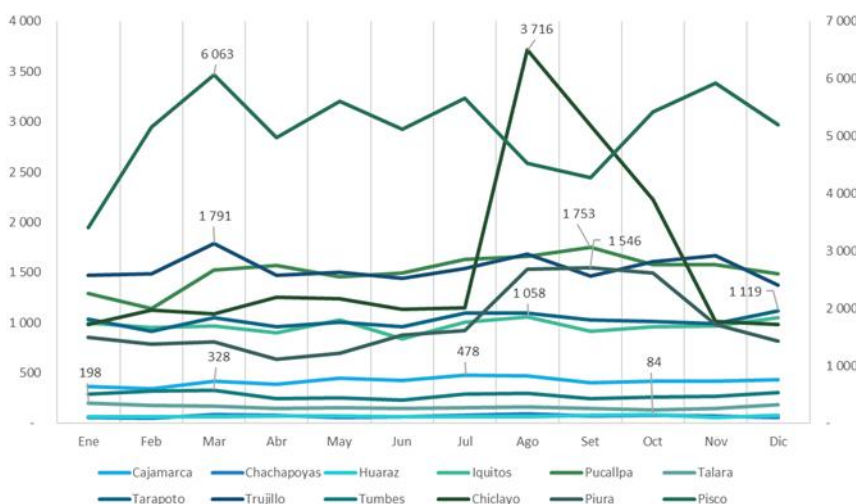
**Nota:** Los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura formaron parte de la concesión a partir del año 2008.

**Fuente:** ADP.

**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. Respecto a la evolución mensual, en 2025 el tráfico de aeronaves estuvo marcado por un liderazgo contundente de Pisco, que alcanzó su punto máximo en marzo con 6063 operaciones, seguido por Chiclayo y Trujillo, que registraron sus mayores volúmenes en agosto (3716) y marzo (1791) respectivamente. En la selva, Pucallpa logró su pico en septiembre (1753), mientras que Tarapoto e Iquitos obtuvieron sus cifras más altas en diciembre (1119) y agosto (1058), respectivamente. Por otro lado, Piura destacó en septiembre (1546) y Cajamarca en julio (478), mientras que las sedes con menor tráfico como Tumbes, Talara, Chachapoyas y Huaraz alcanzaron sus máximos en marzo (328), enero (198), agosto (90) y octubre (84), respectivamente. Gracias a este dinamismo generalizado, el sistema aeroportuario consolidó su mayor actividad global en el mes de agosto, movilizándolo un total de 16 342 operaciones, lo que representó el 9,9 % del total de operaciones en el 2025.

**Gráfico 2 Tráfico mensual de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2025 (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





36. Por otra parte, realizando un ejercicio para obtener la participación de las operaciones por aeropuerto, pero esta vez solo considerando las operaciones comerciales, se puede notar que el aeropuerto de Pucallpa es el de mayor participación respecto al grupo, alcanzando el 16,3 % del total, seguido de los aeropuertos de Trujillo (14,6 %), Tarapoto (14,6 %), Iquitos (13,1 %), Chiclayo (9,7 %), Piura (9,4 %), Pisco (8,0 %), Cajamarca (6,0 %), Tumbes (4,1 %), Talara (2,4 %), Chachapoyas (1,0 %) y Anta (1,0 %).
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, se observa que, al cierre del año 2025, el tráfico de aeronaves en nueve (9) aeropuertos han superado los valores registrados en el año 2024: Anta (110,4 %), Chiclayo (38,8 %), Chachapoyas (24,3 %), Piura (20,2 %), Trujillo (17,1 %), Talara (5,2 %), Pucallpa (4,5 %), Cajamarca (4,2 %) y Pisco (1,6 %).
38. Por otra parte, los otros tres (3) aeropuertos restantes de la concesión aún se encuentran por debajo del tráfico registrado en 2024. Estos aeropuertos son: Tarapoto (-1,6 %), Tumbes (-1,0 %) e Iquitos (-0,03 %).
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 91,7 % del total de tráfico internacional de aeronaves en el Primer Grupo durante el año 2025. Cabe resaltar que, durante el 2025, los aeropuertos de Piura y Pisco registraron incrementos en sus operaciones internacionales de 82,0 % (equivalente a 50 operaciones) y 53,9 % (equivalente a 160 operaciones), respectivamente.



**Cuadro 6: Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2025**  
(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	2025	Var % 2019/2008*	Var % 2025/2024
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	812	-73,1%	110,4%
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	4 992	44,9%	4,2%
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 216	2 090	1 508	1 348	160	364	408	498	654	813	823,3%	24,3%
Chiclayo	N/D	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	18 577	71,3%	38,8%
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	11 458	-8,5%	0,0%
Pisco	N/D	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	60 893	58,4%	1,6%
Piura	N/D	344	3460	5525	7376	7092	7677	8326	10489	9940	9785	10025	9616	3725	6524	9369	10237	9843	11 831	177,9%	20,2%
Pucallpa	10113	11860	10972	13973	15333	15910	17848	14561	16336	18026	17068	17269	18949	12380	19189	21448	19773	17368	18 148	59,8%	4,5%
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1043	1290	1300	1483	2327	1435	1919	2116	2594	1815	1 910	627,2%	5,2%
Tarapoto	4337	5816	5612	6524	7681	7402	8447	9949	9361	10053	11758	11224	13335	6426	9585	10432	11889	12444	12 249	129,3%	-1,6%
Trujillo	5507	6396	6307	7365	8405	7420	7836	8253	11833	11373	12369	13070	13228	7403	10025	13580	16777	15407	18 043	106,8%	17,1%
Tumbes	1224	878	900	1046	1460	1174	1218	1373	1572	1463	1567	1614	1978	1298	2442	2831	3134	3170	3 138	125,3%	-1,0%
<b>Total</b>	<b>34 744</b>	<b>72 013</b>	<b>97 961</b>	<b>97 386</b>	<b>99 937</b>	<b>105 043</b>	<b>98 415</b>	<b>111 816</b>	<b>118 752</b>	<b>127 584</b>	<b>143 602</b>	<b>152 290</b>	<b>164 529</b>	<b>91 356</b>	<b>126 963</b>	<b>145 855</b>	<b>152 038</b>	<b>150 660</b>	<b>162 864</b>	<b>128,5%</b>	<b>8,1%</b>

*Nota:* (N/D: No Disponible) - 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 – 2025**  
(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	2025	Var % 2019/2008*	Var % 2025/2024
Anta	2	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	-50,0%	-
Cajamarca	0	0	4	10	6	0	0	4	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	-	-
Chachapoyas	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	5	-	-
Chiclayo	N/D	116	67	67	104	140	88	125	137	189	307	373	324	72	125	256	387	287	273	383,6%	-4,9%
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185	277	298	347	321	114	218	175	81,0%	-19,7%
Pisco	N/D	33	24	10	60	83	48	44	108	139	94	362	798	206	296	432	401	297	457	3225,0%	53,9%
Piura	N/D	2	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152	177	65	191	199	110	61	111	405,7%	82,0%
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12	18	10	5	33	10	20	18	-61,7%	-10,0%
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8	35	13	16	6	20	14	4	250,0%	-71,4%
Tarapoto	2	5	0	0	0	1	2	4	10	0	13	10	33	14	18	10	5	10	2	560,0%	-80,0%
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	166	205	189	176	293	475	418	474	466	78,3%	-1,7%
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252	292	100	351	437	225	178	170	1985,7%	-4,5%
<b>Total</b>	<b>319</b>	<b>494</b>	<b>497</b>	<b>685</b>	<b>794</b>	<b>1 079</b>	<b>1 135</b>	<b>1 309</b>	<b>1 220</b>	<b>965</b>	<b>1 086</b>	<b>1 561</b>	<b>2 147</b>	<b>954</b>	<b>1 642</b>	<b>2 169</b>	<b>1 694</b>	<b>1 559</b>	<b>1 681</b>	<b>334,6%</b>	<b>7,8%</b>

*Nota:* (N/D: No Disponible) - 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.

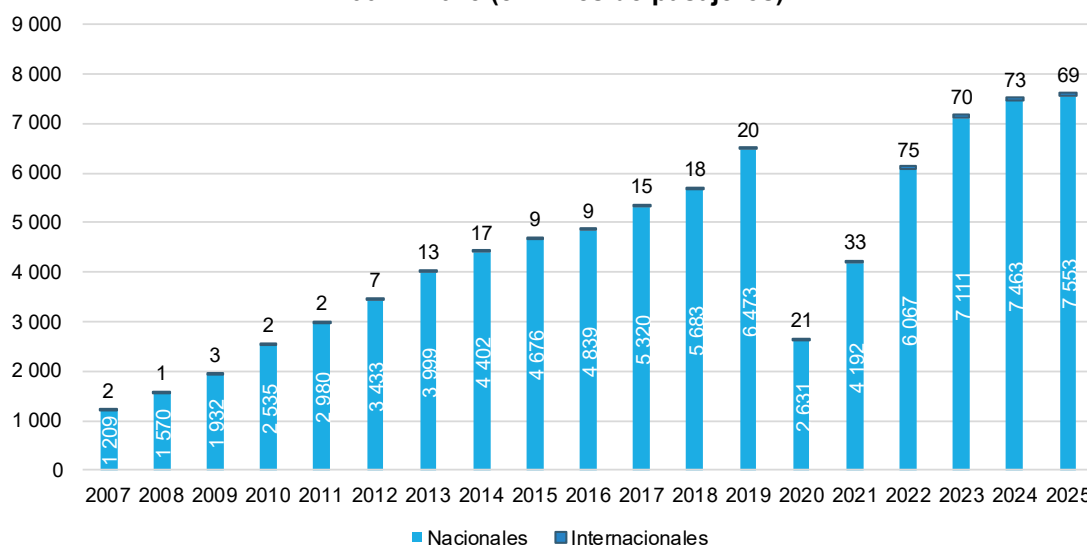
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



### **Tráfico de pasajeros**

40. Durante el 2025, los pasajeros en vuelos nacionales representaron el 99,1 % del total de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, mientras que la participación de los pasajeros en vuelos internacionales representó el 0,9 % 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 oriente<sup>8</sup>, 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 en 59,2 % con relación al año anterior, al pasar de 6,5 a 2,7 millones de pasajeros. 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 2025 se logró registrar una recuperación total, superando los niveles prepandemia (2019) alcanzando los 7,6 millones de pasajeros, los cuales significan un 17,4 % más a lo registrado en el 2019.

**Gráfico 3 Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 – 2025 (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.

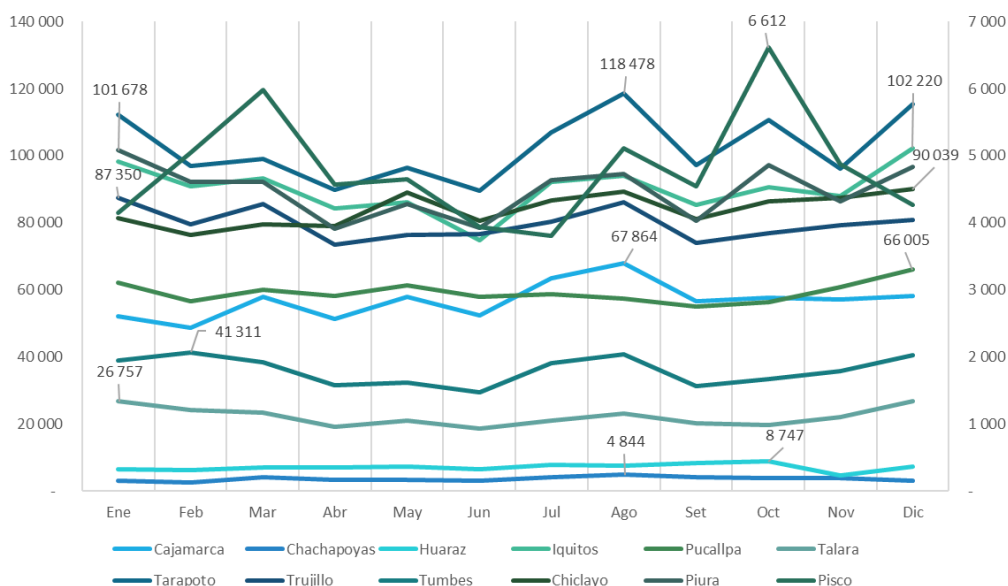
43. Respecto a la evolución mensual, en 2025 el flujo de pasajeros mostró un dinamismo notable liderado por Tarapoto, que alcanzó su pico máximo en agosto con 118 478 viajeros, seguido de cerca por Iquitos y Piura, que registraron sus mayores volúmenes en diciembre (102 220) y enero (101 678) respectivamente. Además, Chiclayo logró su cifra más alta en diciembre (90 039) y Trujillo en enero (87 350); mientras que, Cajamarca y Pucallpa destacaron con sus máximos en agosto (67 864) y diciembre (66 005), respectivamente. Por su parte, las sedes con flujos menores también presentaron estacionalidades marcadas: Tumbes registró su mayor actividad en febrero (41 311), Talara en enero (26 757), y tanto Huaraz como Pisco alcanzaron sus picos en octubre con 8747 y 6612 usuarios, respectivamente, junto a Chachapoyas, que cerró su mejor mes en agosto (4844). Este comportamiento conjunto permitió que el sistema aeroportuario

<sup>8</sup> 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.



consolidara su mayor tráfico en el mes de diciembre, movilizand o un total de 691 169 pasajeros.

**Gráfico 4 Tráfico mensual de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2025  
(en número de pasajeros)**



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

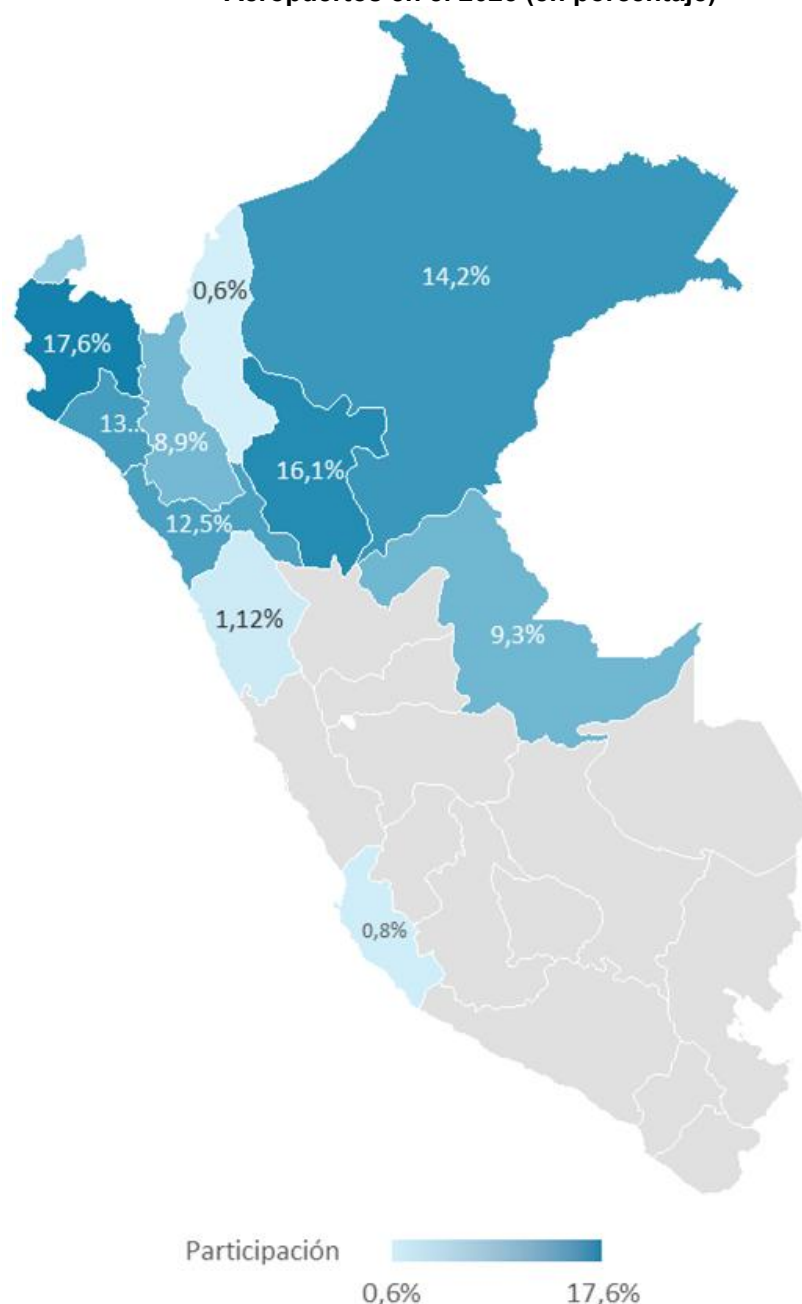
**Fuente:** ADP.

**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

44. En cuanto a la participación de pasajeros por aeropuerto, en el año 2025, el aeropuerto de Tarapoto fue el que tuvo la mayor participación de pasajeros representando el 16,1 % del total (1 228 300 pasajeros), seguido del aeropuerto de Iquitos con una participación del 14,2 % (1 079 419 pasajeros); mientras que, el aeropuerto de Piura se situó en el tercer lugar, con una participación de 14,1 % (1 076 372 pasajeros).
45. De otro lado, los aeropuertos de Chachapoyas, Pisco y Anta registraron las menores participaciones en el tráfico de pasajeros, con 0,6 %, 0,8 % y 1,1 %, respectivamente.



**Ilustración 4: Participación del tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos en el 2025 (en porcentaje)**



Nota: La participación de 17,6 % presentada en la región Piura en la Ilustración 4 considera las participaciones de los aeropuertos de Piura (14,1 %) y Talara (3,5 %).

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), siete (7) aeropuertos han recuperado el tráfico pre-pandemia (2019), Anta, Cajamarca, Chachapoyas, Chiclayo, Tarapoto, Trujillo y Tumbes. Mientras que, los aeropuertos de Iquitos, Pisco, Piura, Pucallpa y Talara aún se encuentran por debajo de los valores registrados en el año 2019 en 9,7 %, 10,3 %, 6,4 %, 3,4 % y 16,7 %, respectivamente, destacando el crecimiento significativo a partir de 2022. Así, al cierre del año 2025 se registró un incremento del tráfico en 1,2 % con relación a lo registrado en el 2024 (89 123 pasajeros más).



47. Cabe precisar que, al cierre de 2025, el tráfico de pasajeros nacionales registró incrementos en la mayoría de aeropuertos del grupo, con excepción de Trujillo (-8,0 %), Tumbes (-4,2 %) y Piura (-1,9 %), respecto de 2024. Por su parte, el aeropuerto de Anta presentó el mayor crecimiento (120,3 %), al pasar de 38 634 pasajeros en 2024 a 85 123 en 2025. Este resultado se explica por el inicio de operaciones de vuelos comerciales regulares a partir de julio de 2024, tras la ejecución de mejoras en la pista de aterrizaje, lo que permitió la reactivación del servicio y la progresiva consolidación de la demanda.
48. Con relación a los pasajeros en vuelos internacionales (ver Cuadro 9), si bien el tráfico continúa siendo reducido en comparación con el segmento nacional, se observa un crecimiento significativo a partir de 2021, alcanzando su punto más alto en 2022. En los años posteriores, el comportamiento ha sido fluctuante, con una ligera contracción en 2023, una recuperación en 2024 y una nueva disminución en 2025. En términos agregados, al cierre del 2025, los pasajeros internacionales mostraron una caída de -5,6 % con relación a lo registrado en el 2024 (4089 pasajeros menos). Este resultado se debió por la disminución de pasajeros internacionales en los aeropuertos de Trujillo en (-6,8 %, 3280 pasajeros menos), Pisco (-48,3 %, 801 pasajeros menos) e Iquitos (-64,6 %, 422 pasajeros menos).
49. El aeropuerto de Trujillo movilizó en el 2025 el 64,7 % del tráfico de pasajeros internacionales del Primer Grupo (44 613 pasajeros). Cabe precisar que este aeropuerto lideró el tráfico de pasajeros internacionales a través de la aerolínea JetSmart, con vuelos con destino al Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (Chile) que concentró el 99,6 % de vuelos internacionales en el Aeropuerto de Trujillo. Mientras que, en segundo lugar se encontró el aeropuerto de Chiclayo con una participación del 32,9 % (22 688 pasajeros), cuyo principal destino internacional es el Aeropuerto Internacional de Tocumen en Panamá operado por Copa Airlines.



**Cuadro 8: Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2025**  
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var % 2019/2008*	Var % 2025/2024
Anta	10,0	8,2	8,7	9,2	7,3	11,9	11,3	12,4	14,6	9,0	8,1	6,4	0,6	0,5	1,2	0,2	2,4	38,6	85,1	-92,2%	120,3%
Cajamarca	76,7	97,2	127,1	177,4	201,2	227,4	252,3	258,4	275,2	326,3	359,0	357,5	472,3	169,8	301,3	477,5	655,2	680,4	681,1	385,9%	0,1%
Chachapoyas	0,4	1,5	1,0	3,3	1,7	0,1	0,4	0,6	0,2	10,0	19,6	26,9	21,9	4,7	12,9	18,3	24,7	36,2	42,9	1355,7%	18,7%
Chiclayo	N/D	147,0	203,5	276,9	317,6	372,9	426,0	450,1	468,4	517,9	567,5	556,2	676,4	275,3	404,0	591,4	870,1	910,3	984,4	232,3%	8,1%
Iquitos	491,9	549,0	528,5	675,8	675,5	769,0	897,1	1 020,4	1 064,4	955,3	999,4	1 114,6	1 195,6	539,3	705,6	975,1	1 005,1	1 042,8	1 079,2	117,8%	3,5%
Pisco	N/D	1,8	7,9	23,9	47,3	69,3	85,5	69,7	56,4	46,7	52,6	69,9	63,2	9,9	5,0	21,9	24,0	50,7	56,7	701,5%	11,7%
Piura	N/D	27,3	291,3	401,9	545,5	642,4	733,2	763,9	841,0	863,3	905,6	989,5	1 149,3	417,1	652,5	1 004,4	1 091,3	1 097,3	1 076,0	294,5%	-1,9%
Pucallpa	209,4	240,7	240,5	307,3	313,7	365,0	447,8	469,8	503,5	514,5	610,6	690,5	735,5	319,2	511,2	633,8	682,2	707,8	710,4	205,6%	0,4%
Talara	9,9	5,0	3,0	0,2	12,6	11,8	0,4	16,6	106,5	145,6	172,1	195,5	318,6	160,5	230,5	297,8	338,2	261,4	265,5	6328,9%	1,6%
Tarapoto	180,7	215,2	217,5	270,2	374,3	436,5	548,5	668,2	653,7	681,5	793,5	841,1	923,9	359,2	658,2	915,1	1 074,8	1 197,3	1 228,3	329,3%	2,6%
Trujillo	167,4	217,6	223,4	293,0	349,9	404,9	443,3	491,4	503,8	585,3	634,9	619,6	654,2	217,7	402,8	722,4	923,2	990,7	911,6	200,7%	-8,0%
Tumbes	63,3	59,2	79,5	96,3	132,9	121,6	152,6	180,6	188,7	183,7	197,1	215,2	261,3	157,9	306,7	408,9	419,7	450,1	431,4	341,4%	-4,2%
<b>Total</b>	<b>1 209,4</b>	<b>1 569,7</b>	<b>1 932,1</b>	<b>2 535,4</b>	<b>2 979,6</b>	<b>3 432,8</b>	<b>3 998,5</b>	<b>4 402,1</b>	<b>4 676,3</b>	<b>4 839,1</b>	<b>5 320,1</b>	<b>5 682,8</b>	<b>6 472,7</b>	<b>2 631,1</b>	<b>4 192,0</b>	<b>6 066,8</b>	<b>7 110,8</b>	<b>7 463,5</b>	<b>7 552,6</b>	<b>312,3%</b>	<b>1,2%</b>

*Nota:* (N/D: No Disponible) - 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 – 2025**  
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var % 2019/2008*	Var % 2025/2024	
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	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	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	0,0	0,0	-	-
Chiclayo	N/D	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	22,7	1587,5%	1,3%	
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	0,2	-30,4%	-64,6%	
Pisco	N/D	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	0,9	7520,0%	-48,3%	
Piura	N/D	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	0,3	666,7%	90,2%	
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	0,0	-73,7%	-40,9%	
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	0,0	268,8%	-94,1%	
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	0,0	16,1%	-100,0%	
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	44,6	13460,0%	-6,8%	
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	0,2	1300,0%	-7,7%	
<b>Total</b>	<b>2,0</b>	<b>0,9</b>	<b>2,7</b>	<b>2,0</b>	<b>2,3</b>	<b>6,9</b>	<b>13,2</b>	<b>17,1</b>	<b>8,7</b>	<b>9,4</b>	<b>15,2</b>	<b>18,4</b>	<b>20,1</b>	<b>20,9</b>	<b>32,6</b>	<b>74,8</b>	<b>70,3</b>	<b>73,0</b>	<b>69,0</b>	<b>2176,9%</b>	<b>-5,6%</b>	

*Nota:* (N/D: No Disponible) - 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.

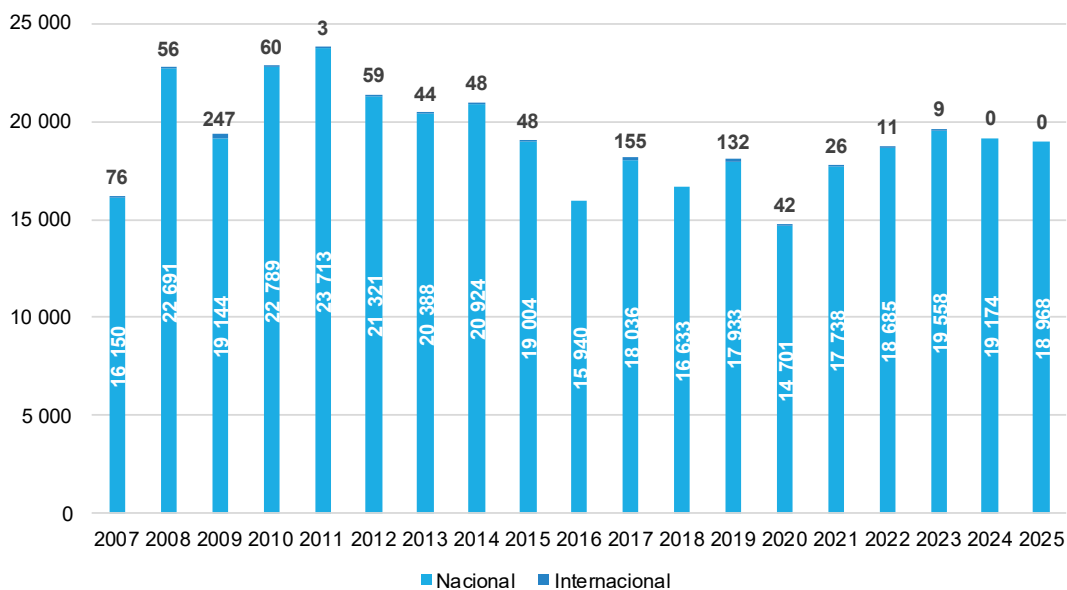
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



## ▪ **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 2025 se movilizaron 18 968 toneladas de carga, lo que representó una caída de 1,1 % con relación al año anterior, apreciándose que el 100 % corresponde a carga nacional. Cabe resaltar que la cifra registrada en 2025 supone un crecimiento del 5,0 % (903 159 toneladas adicionales) respecto a lo registrado en 2019.

**Gráfico 5 Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2025 (en toneladas métricas)**



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

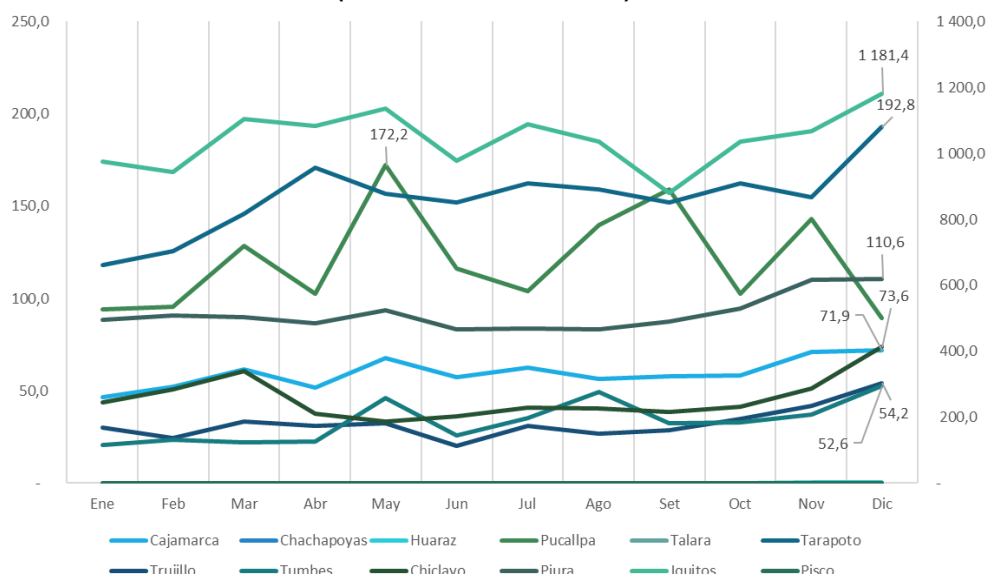
**Fuente:** ADP.

**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Respecto a la evolución mensual, en 2025 el flujo de carga en toneladas métricas estuvo liderado de forma contundente por Iquitos, que alcanzó su volumen máximo en diciembre con 1181,4 toneladas, consolidándose como el principal eje logístico. Por su parte, Tarapoto y Pucallpa registraron picos significativos de 192,8 toneladas en diciembre y 172,2 toneladas en mayo, respectivamente. En la región norte, Piura destacó con su mayor actividad en diciembre (110,6 toneladas), mes en el que también Chiclayo (73,6 toneladas), Cajamarca (71,9 toneladas), Trujillo (54,2 toneladas), Tumbes (52,6 toneladas) y Huaraz (0,5 toneladas) lograron sus niveles más altos de tonelaje. Así, el Primer Grupo de Aeropuertos alcanzó su mayor capacidad de carga al cierre del 2025 (diciembre) con un total de 1827,0 toneladas métricas.



**Gráfico 6 Tráfico mensual de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2025  
(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

52. 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 66,0 % del tráfico en 2025, seguido por los aeropuertos de Tarapoto (9,8 %), Pucallpa (7,6 %) y Piura (5,8 %).
53. En el caso de la carga internacional (ver Cuadro 11), solo los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa, Trujillo, Chiclayo, Piura, Talara y Tarapoto registraron algún movimiento entre 2007 y 2023, 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 durante el 2024 y 2025 no se registraron movimientos de carga internacional en ningún aeropuerto de la concesión.



**Cuadro 10: Tráfico de carga en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2025  
(En toneladas métricas)**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var % 2019/2008*	Var % 2025/2024
Anta	41,7	0,0	8,2	0,6	2,8	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	4,8	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	0,0	0,8	-	-
Cajamarca	388,0	501,2	496,7	518,9	589,4	600,8	498,7	510,8	495,0	460,5	790,7	465,4	599,1	331,3	420,9	501,5	603,9	625,8	715,5	19,5%	14,3%
Chachapoyas	4,9	12,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,0	0,0	0,0	6,0	0,0	0,0	1,3	0,0	0,0	-100,0%	-
Chiclayo	0,0	451,6	485,0	601,3	693,1	655,7	646,3	717,1	736,7	663,8	879,8	583,0	671,4	411,7	452,3	673,9	543,9	472,8	547,9	38,4%	15,9%
Iquitos	10454,2	15958,7	12110,2	15117,9	14134,6	11940,1	12307,4	12751,9	11518,2	9315,6	9182,4	9901,3	10524,2	10939,4	12369,4	12130,9	12523,8	13000,7	12511,1	-34,1%	-3,8%
Pisco	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	55,2	0,0	0,0	0,3	0,0	0,2	0,0	0,0	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Piura	0,0	116,2	1106,8	1165,2	1253,2	1385,4	1561,8	1575,9	1429,4	1449,5	1831,4	1357,5	1485,9	661,7	901,5	875,3	1023,1	1044,9	1102,6	34,2%	5,5%
Pucallpa	3341,7	3246,2	2693,2	2906,9	4435,1	4026,7	2696,0	2723,3	2291,3	1931,2	2244,7	1820,5	2134,7	1204,4	1662,4	1679,3	1919,8	1547,6	1446,8	-34,2%	-6,5%
Talara	31,2	7,9	38,3	50,0	22,5	39,7	12,1	1,5	2,8	4,7	2,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,0%	-
Tarapoto	1208,5	1672,8	1641,3	1721,9	1855,7	1895,6	1868,8	1964,2	1754,0	1451,7	1712,5	1815,7	1664,6	716,3	1202,7	1672,4	1867,4	1751,1	1853,3	-0,5%	5,8%
Trujillo	527,8	524,5	478,7	570,9	608,9	569,1	602,0	492,9	545,8	443,7	948,3	416,8	550,6	296,6	482,8	766,6	621,8	358,0	388,5	5,0%	8,5%
Tumbes	152,4	198,8	85,2	135,7	117,3	152,7	195,1	186,4	230,5	219,3	429,6	273,3	302,2	133,3	245,9	383,5	452,4	373,0	401,4	52,0%	7,6%
<b>Total</b>	<b>16 150,4</b>	<b>22 690,9</b>	<b>19 143,6</b>	<b>22 789,2</b>	<b>23 712,8</b>	<b>21 321,4</b>	<b>20 388,0</b>	<b>20 923,9</b>	<b>19 003,9</b>	<b>15 940,0</b>	<b>18 035,9</b>	<b>16 633,5</b>	<b>17 932,5</b>	<b>14 701,4</b>	<b>17 737,9</b>	<b>18 684,8</b>	<b>19 557,5</b>	<b>19 173,8</b>	<b>18 968,0</b>	<b>-21,0%</b>	<b>-1,1%</b>

**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 – 2025  
(En toneladas métricas)**

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var % 2019/2008*	Var % 2025/2024
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	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	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	0,0	-	-
Chiclayo	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	18,5	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Iquitos	74,6	55,7	231,1	36,9	3,0	25,3	43,7	47,3	47,6	0,0	124,1	0,0	36,7	42,2	26,2	11,0	8,9	0,0	0,0	-34,1%	-
Pisco	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	0,0	-	-
Piura	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	27,3	0,0	95,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	-
Pucallpa	0,9	0,3	16,3	23,1	0,1	15,0	0,2	0,8	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-100,0%	-
Talara	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	0,0	-	-
Tarapoto	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	0,0	-	-
Trujillo	0,6	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	-	-
Tumbes	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	0,0	-	-
<b>Total</b>	<b>76,1</b>	<b>56,0</b>	<b>247,4</b>	<b>60,0</b>	<b>3,1</b>	<b>58,7</b>	<b>43,9</b>	<b>48,1</b>	<b>48,4</b>	<b>0,0</b>	<b>154,7</b>	<b>0,0</b>	<b>132,3</b>	<b>42,2</b>	<b>26,2</b>	<b>11,0</b>	<b>8,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>136,1%</b>	<b>-</b>

**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.

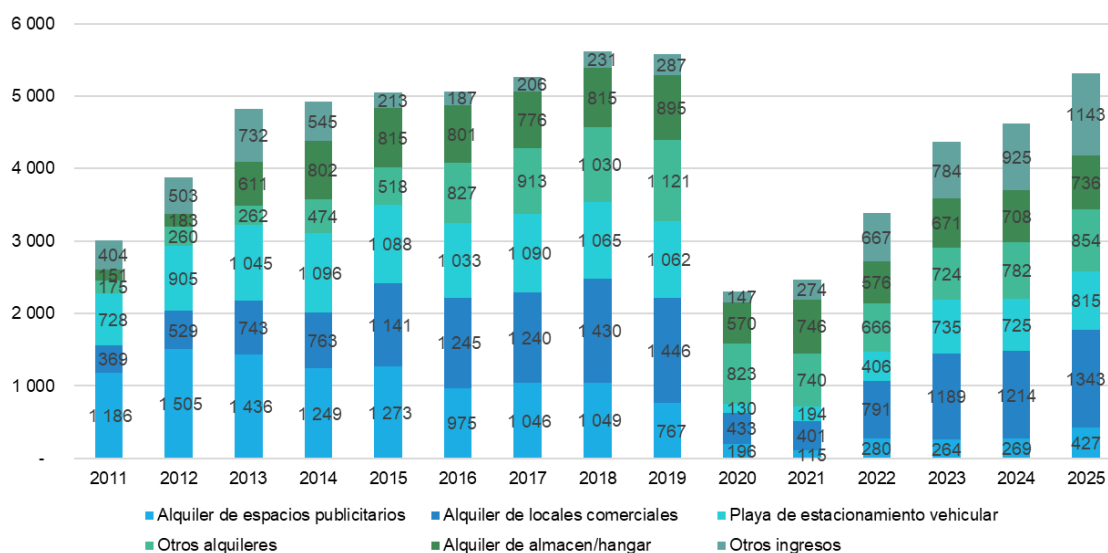
**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



### III.2. Servicios no aeroportuarios

55. 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.
56. 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 2025 aún se ubican por debajo de lo registrado previo a la pandemia. Así, durante 2025, los ingresos se incrementaron 15,1 % con relación al año anterior, alcanzando un nivel de USD 5,32 millones. Cabe mencionar que las principales fuentes de ingreso en el 2025 fueron por alquiler de locales comerciales (25,2 %), otros alquileres (16,1 %), playa de estacionamiento vehicular (15,3 %), alquiler de almacén/hangar (13,8 %) y alquiler de espacios publicitarios (8,0 %).

**Gráfico 7 Evolución de ingresos por servicios no aeroportuarios, 2011 – 2025**  
(En miles de USD, sin incluir IGV)



Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

57. 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.
58. 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.



#### IV.1. Régimen tarifario

59. 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

60. 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 2025.

**Cuadro 13: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2025**

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

61. En el siguiente Cuadro se muestra el detalle de las tarifas vigentes durante el año 2025 en los aeropuertos de la Concesión.



**Cuadro 14: Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, año 2025  
(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
<b>Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)</b>						
- TUUA Internacional	Pasajero embarcado	17,03	17,03	17,03	16,37	16,37
- TUUA Nacional	Pasajero embarcado	6,13	5,09	4,95	5,87	4,81
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
<b>Aterrizaje / Despeque Internacional, según Peso Máximo de Despeque (PMD)*</b>						
- Hasta 10 TM	Por operación	27,194	20,394	6,798	26,173	6,544
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	5,048	4,316	2,889	4,858	2,781
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	6,119	5,251	3,399	5,889	3,271
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	6,441	5,525	3,689	6,199	3,549
- Más de 106 TM	Por TM	6,593	5,659	3,773	6,346	3,632
<b>Aterrizaje / Despeque Nacional, según Peso Máximo de Despeque (PMD)*</b>						
- Hasta 10 TM	Por operación	13,597	10,198	3,399	13,086	3,271
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2,941	1,630	1,138	2,829	1,097
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3,671	1,700	1,190	3,532	1,144
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3,825	1,768	1,242	3,680	1,194
- Más de 106 TM	Por TM	3,926	1,819	1,275	3,779	1,228
<b>Estacionamiento - Vuelo Internacional</b>						
<b>(posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despeque (PMD)</b>						
- Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,679	0,510	0,171	0,653	0,163
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,126	0,109	0,073	0,120	0,071
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,154	0,130	0,086	0,147	0,082
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,162	0,136	0,091	0,156	0,089
- Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0,164	0,142	0,095	0,158	0,091
<b>Estacionamiento - Vuelo Nacional</b>						
<b>(posterior a los 90 minutos de estacionamiento incluido en A/D). Según Peso Máximo de Despeque (PMD)</b>						
- Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0,339	0,255	0,086	0,329	0,082
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0,073	0,041	0,030	0,071	0,029
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0,091	0,042	0,031	0,089	0,030
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0,095	0,043	0,031	0,091	0,030
- Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0,098	0,045	0,033	0,095	0,032
<b>Servicios a la carga</b>						
- 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.

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## IV.2. Régimen de cargos de acceso

62. 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)<sup>9</sup> están sujetos a la regulación de

<sup>9</sup> 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.



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 2025.

**Cuadro 15: Cargos de acceso aplicables al Servicio de Rampa, año 2025  
(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
<b>Servicio de Rampa</b>						
Hasta 10 TM	Por operación	4,249	3,399	3,399	4,090	3,272
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	19,545	15,296	16,996	18,812	16,358
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	46,739	28,893	35,692	44,985	34,352
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	64,585	42,490	61,186	62,160	58,889
105 TM a más	Por operación	95,178	67,984	105,375	91,605	101,420

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

63. 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 2025. 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 2025  
(En USD por galón, sin IGV)**

Aeropuerto	Cargo por galón
Chiclayo	0,082
Iquitos	0,085
Trujillo	0,085
Pisco	0,04
Pucallpa	0,051
Talara	0,034
Tarapoto	0,034

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V. DESEMPEÑO OPERATIVO

### V.1. Calidad al usuario intermedio y final

#### ▪ Niveles de servicio y productividad

64. 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.



65. 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 2025<sup>10</sup>.
66. 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.
67. 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 2025 en el aeropuerto de Talara. Como se observa, se cumplieron con 6 de los 8 parámetros medidos, siendo los parámetros sin cumplir los referidos a las medidas en el área mínima por pasajero – TUUA y las áreas de salas de espera.

**Cuadro 17: Nivel de Servicio IATA “D” en el aeropuerto de Talara: Resultados de las mediciones realizadas en 2025<sup>11</sup>**

Parámetro	"Nivel D"		
	IATA requerido	Aeropuerto de Talara	
Check in - Área mínima por pasajero	1,1 m <sup>2</sup>	1,2 m <sup>2</sup>	Cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	5 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	0,8 m <sup>2</sup>	1,9 m <sup>2</sup>	Cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	2 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	0,8 m <sup>2</sup>	0,5 m <sup>2</sup>	No cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	3 min	Cumple
Salas de espera - Área mínima	2,0 m <sup>2</sup>	1,6 m <sup>2</sup>	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1,3 m <sup>2</sup>	2,7 m <sup>2</sup>	Cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. 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 (1 228 300 pasajeros), Trujillo (956 210 pasajeros), Chiclayo (1 007 073 pasajeros), Cajamarca (681 121 pasajeros), Piura (1 076 372 pasajeros), Pucallpa (710 398 pasajeros), Iquitos (1 079 419 pasajeros) y Tumbes (431 560 pasajeros). Como se observa, el aeropuerto que cumplió con más parámetros de servicio fue el de Iquitos, el cual cumplió con todos los parámetros medidos; mientras que, los aeropuertos de Chiclayo y Cajamarca fueron los que menos parámetros cumplieron.

<sup>10</sup> 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, estando la misma a cargo de los aeropuertos de Chiclayo, Iquitos, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo. Por otra parte, la JCA (Jefatura de Contratos Aeroportuarios) estuvo a cargo de los aeropuertos de Cajamarca, Piura, Talara y Tumbes.

<sup>11</sup> Aeropuerto de Talara (medición realizada el 15 y 16 de mayo de 2025).



**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 2025<sup>12</sup>**

Parámetro	"Nivel C" IATA requerido	Aeropuerto de Tarapoto		Aeropuerto de Trujillo		Aeropuerto de Chiclayo	
Check in - Área mínima por pasajero	1,2 m <sup>2</sup>	1,3 m <sup>2</sup>	Cumple	0,8 m <sup>2</sup>	No cumple	0,5 m <sup>2</sup>	No cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	12 min	Cumple	16 min	Cumple	87 min	No cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	1,0 m <sup>2</sup>	0,6 m <sup>2</sup>	No cumple	2,9 m <sup>2</sup>	Cumple	0,5 m <sup>2</sup>	No cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	3 min	Cumple	2 min	Cumple	6 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	1,0 m <sup>2</sup>	1,1 m <sup>2</sup>	Cumple	0,7 m <sup>2</sup>	No cumple	0,2 m <sup>2</sup>	No cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	6 min	Cumple	3 min	Cumple	9 min	Cumple
Migraciones salidas - Área mínima por pasajero	1,0 m <sup>2</sup>	-	-	7,3 m <sup>2</sup>	Cumple	0,4 m <sup>2</sup>	No cumple
Migraciones salidas - Tiempo máximo de espera	10 min	-	-	4 min	Cumple	11 min	No cumple
Salas de espera	2,5 m <sup>2</sup>	1,6 m <sup>2</sup>	No cumple	2,2 m <sup>2</sup>	No cumple	1,2 m <sup>2</sup>	No cumple
Migraciones Llegadas - Área mínima por pasajero	1,0 m <sup>2</sup>	-	-	0,9 m <sup>2</sup>	No cumple	0,9 m <sup>2</sup>	No cumple
Migraciones Llegadas - Máximo tiempo de espera	15 min	-	-	58 min	No cumple	25 min	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1,7 m <sup>2</sup>	1,3 m <sup>2</sup>	No cumple	2,8 m <sup>2</sup>	Cumple	1,7 m <sup>2</sup>	Cumple

Parámetro	"Nivel C" IATA requerido	Aeropuerto de Cajamarca		Aeropuerto de Piura		Aeropuerto de Pucallpa	
Check in - Área mínima por pasajero	1,2 m <sup>2</sup>	0,2 m <sup>2</sup>	No cumple	0,6 m <sup>2</sup>	No cumple	2,4 m <sup>2</sup>	Cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	42 min	No cumple	19 min	Cumple	10 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	1,0 m <sup>2</sup>	0,7 m <sup>2</sup>	No cumple	1,0 m <sup>2</sup>	Cumple	1,0 m <sup>2</sup>	Cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	2,0 min	Cumple	5 min	Cumple	1 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	1,0 m <sup>2</sup>	1,8 m <sup>2</sup>	Cumple	0,6 m <sup>2</sup>	No cumple	1,3 m <sup>2</sup>	Cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	17 min	No cumple	9 min	Cumple	2 min	Cumple
Salas de espera	2,5 m <sup>2</sup>	1,3 m <sup>2</sup>	No cumple	1,1 m <sup>2</sup>	No cumple	1,3 m <sup>2</sup>	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1,7 m <sup>2</sup>	1,4 m <sup>2</sup>	No cumple	2,7 m <sup>2</sup>	Cumple	1,5 m <sup>2</sup>	No cumple

Parámetro	"Nivel C" IATA requerido	Aeropuerto de Iquitos		Aeropuerto de Tumbes	
Check in - Área mínima por pasajero	1,2 m <sup>2</sup>	1,4 m <sup>2</sup>	Cumple	0,9 m <sup>2</sup>	No cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	9 min	Cumple	15 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	1,0 m <sup>2</sup>	1,0 m <sup>2</sup>	Cumple	0,5 m <sup>2</sup>	No cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	7 min	Cumple	2 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	1,0 m <sup>2</sup>	1,6 m <sup>2</sup>	Cumple	0,5 m <sup>2</sup>	No cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	2 min	Cumple	2 min	Cumple
Salas de espera	2,5 m <sup>2</sup>	2,9 m <sup>2</sup>	Cumple	1,0 m <sup>2</sup>	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1,7 m <sup>2</sup>	2,7 m <sup>2</sup>	Cumple	2,0 m <sup>2</sup>	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 2025.

#### • **Pasajeros**

<sup>12</sup> Aeropuerto de Tarapoto (medición realizada el 22 de setiembre de 2025), Aeropuerto de Trujillo (medición realizada el 29 de setiembre de 2025), Aeropuerto de Chiclayo (medición realizada el 17 de octubre de 2025), Aeropuerto de Cajamarca (medición realizada el 19 y 20 de junio de 2025), Aeropuerto de Piura (medición realizada el 22 de octubre de 2025), Aeropuerto de Pucallpa (medición realizada el 23 de octubre de 2025), Aeropuerto de Iquitos (medición realizada el 20 de octubre de 2025) y Aeropuerto de Tumbes (medición realizada el 24 y 25 de agosto de 2025).



71. La encuesta se aplicó sobre una muestra de 3396 pasajeros para el periodo comprendido de junio del 2025. 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, llegada, servicios generales e infraestructura y equipos.

**Cuadro 19: Pasajeros: Resultado de la evaluación de satisfacción por servicios/procesos, año 2025**

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

*Nota:* Resultados en rojo = Valores menores a 4,0. Resultados con "-" = No precisa información.

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2025-I.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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; mientras que, en el caso de los servicios generales y de infraestructura y equipamiento, en algunos aeropuertos, los pasajeros se encuentran indiferentes. Cabe destacar que los mayores niveles de satisfacción se han registrado en el aeropuerto de Pisco, con un promedio total de 4,9; en contraste, el aeropuerto de Pucallpa que obtuvo la menor puntuación con un promedio total de 3,9.



- Aerolíneas y concesionarios de locales comerciales**

74. La encuesta se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales (28) y concesionarios de locales comerciales (126) que operan en 12 aeropuertos de la concesión para el periodo comprendido entre los meses de mayo y junio del 2025. 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 Piura (3,9), Chachapoyas (4,0) y Chiclayo (4,2). En particular, en el aeropuerto de Piura, la baja calificación se debe a la zona de llegada y otras áreas operativas, donde las calificaciones fueron de 3,5 y 3,3, respectivamente.

**Cuadro 20: Aerolíneas: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2025**

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

*Nota:* Resultados en rojo = Valores menores a 4,0. Resultados con "-"= No precisa información.

*Fuente:* Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2025-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 en relación con los distintos servicios y procesos fue el aeropuerto de Pucallpa (4,0).

**Cuadro 21: Concesionarios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2025**

Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	CAJ	TUM	PIU	CHI	TRU	ANTA	TAL	PIS	CHA
<b>Procesos</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>	<b>4,2</b>	<b>4,5</b>	<b>4,3</b>	<b>4,7</b>	<b>4,5</b>	<b>4,5</b>	<b>4,1</b>
Hall Principal	4,0	4,0	4,0	4,6	4,7	4,2	4,4	4,4	4,7	4,3	4,4	4,0
Otros servicios	4,0	<b>3,9</b>	4,0	4,5	4,5	4,2	4,5	4,3	4,7	4,6	4,5	4,4
Administración del aeropuerto	4,1	4,0	4,0	4,5	4,6	4,2	4,5	4,3	4,6	4,6	4,6	4,0
<b>Promedio total</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>4,5</b>	<b>4,6</b>	<b>4,2</b>	<b>4,5</b>	<b>4,3</b>	<b>4,7</b>	<b>4,5</b>	<b>4,5</b>	<b>4,1</b>

*Nota:* Resultados en rojo = Valores menores a 4,0. Resultados con "-"= No precisa información.

*Fuente:* Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2025-I.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



- **Usuarios intermedios**

77. La encuesta se aplicó a los 32 usuarios intermedios, para el periodo comprendido entre mayo y junio de 2025. En particular, se evaluaron los servicios relacionados con zona de llegada, zona rampa, 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 Iquitos y Tumbes.

**Cuadro 22: Usuarios Intermedios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2025**

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

*Nota:* Resultados en rojo = Valores menores a 4,0. Resultados con “-“= No precisa información.

*Fuente:* Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2025-I.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V.2. Reclamos

79. Al cierre del año 2025, ADP reportó que resolvieron 416 reclamos y 15 se encontraban en proceso de resolución. Cabe precisar que, de los reclamos resueltos, 73 estuvieron relacionados con información proporcionada a los usuarios (17,5 %), 35 con la calidad y oportuna prestación del servicio (8,4 %), 32 con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (7,7 %), 21 con el acceso a la infraestructura (5,0 %), cinco con facturación y cobro (1,2 %). Para mayor detalle ver el siguiente cuadro:

**Cuadro 23: Reclamos resueltos, año 2024-2025**

Materia	N° de reclamos 2024	N° de reclamos 2025
Facturación o cobro	6	5
Calidad y oportuna prestación del servicio	32	35
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	34	32
Acceso a la infraestructura	21	21
Información proporcionada a los usuarios	56	73
Otros	212	250
<b>Total</b>	<b>361</b>	<b>416</b>

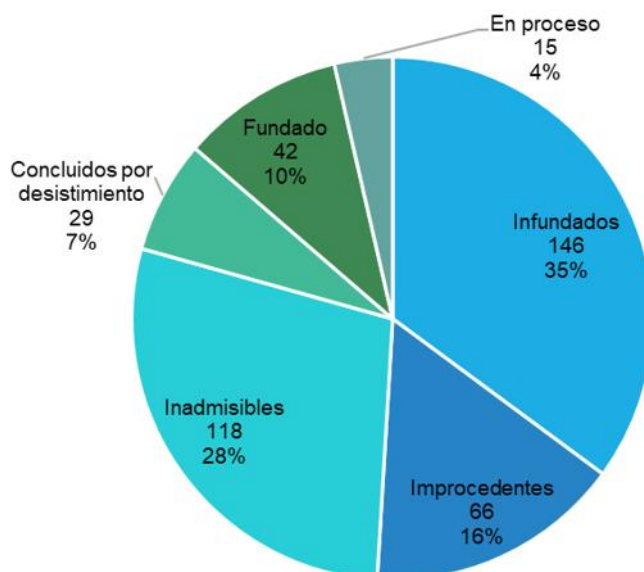
*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

80. Por otro lado, de acuerdo con el estado de la resolución del reclamo, de los 416 reclamos resueltos, el 35 % fueron declarados infundados, el 28 % inadmisibles, el 16 % improcedente, el 10 % fundados y un 7 % fueron concluidos por desistimiento, tal como puede observarse en el siguiente gráfico:



**Gráfico 8 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2025, en porcentajes**



*Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.*

81. Cabe mencionar que del total de reclamos resueltos declarados fundados en el 2025 (42 reclamos), el 17 % estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, el 17 % por la información proporcionado a los usuarios, el 14 % por acceso a la infraestructura, el 12 % por calidad y oportuna prestación del servicio, y el 40 % de otros.
82. Asimismo, los reclamos fundados correspondientes a los aeropuertos de Piura y Talara representaron conjuntamente el 16,7 % del total (11,9 % en Piura y 4,8 % en Talara). Por su parte, el aeropuerto de Chiclayo registró una participación de 7,1 %, mientras que el de Cajamarca alcanzó el 4,8 % (ver Ilustración 4).





84. Al respecto, cabe indicar que, durante el año 2025, no se observaron sanciones impuestas al Primer Grupo de Aeropuertos del Perú.

#### V.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 2025 se registró una penalidad a ADP. El detalle se muestra a continuación:

**Cuadro 24: Penalidades impuestas a ADP en el 2025**

Entidad Prestadora	Fecha de notificación de la resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida	Penalidad Impuesta (USD, S/ o UIT)	Estado de la Penalidad
Aeropuertos del Perú S.A.	2/01/2025	Incumplimiento del Concesionario Aeropuertos del Perú S.A.; por cuanto no realizó el mantenimiento de los bienes de la Concesión en el primer, segundo, tercer y cuarto trimestre del año 2017, conforme a la programación establecida en el Plan Anual de Mantenimiento del año 2017, vigente a la fecha de los hechos; actividades necesarias para alcanzar y mantener los Requisitos Técnicos Mínimos previstos en el Contrato de Concesión.	Cláusula 6.1, 6.2 y Anexo 8 del Contrato de Concesión	S/ 73 467,00	Concluido

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

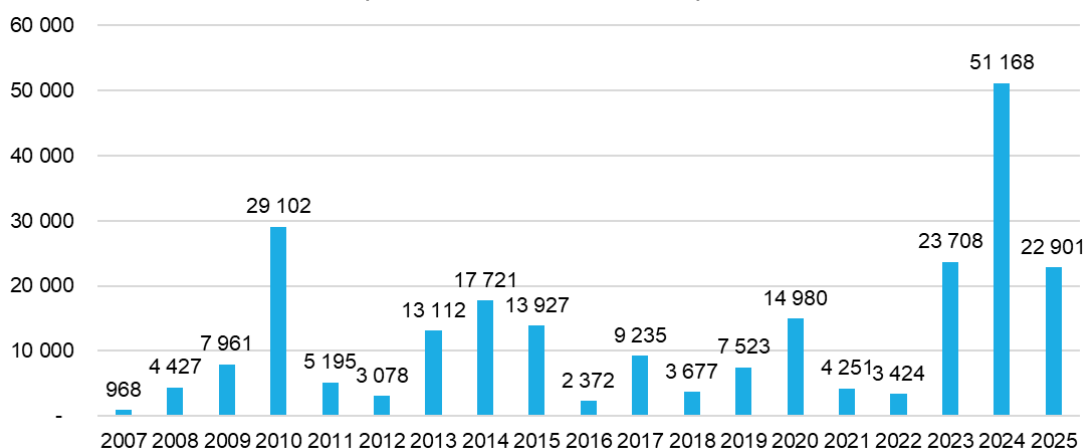
#### VI. INVERSIONES

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 2025, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 238,8 millones, lo cual representa un avance del 37,6 % en el compromiso total de inversión de ADP (USD 635,2 millones).
88. Durante el año 2025 se han reconocido inversiones por un monto de USD 22,9 millones, lo que representó una disminución del 55,2 % respecto del monto de inversiones reconocido en el año previo (USD 51,2 millones).
89. Durante el 2025, 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. El avance acumulado de las obras a fines de diciembre 2025, reportado por el Concesionario, es del 76,83 %.
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.

*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.*



**Gráfico 9 Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2025**  
(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 2025**

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.

## VI.1. Margen de rentabilidad

### VI.1.1. Sobre el Laudo Arbitral a favor de ADP

93. En julio de 2022, ADP presentó ante el Centro de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Lima (CACCL), una demanda arbitral (Expediente N° 0484-2021-CCCL) en contra del Concedente por las controversias surgidas en el Contrato de Concesión sobre el supuesto reconocimiento y pago de un "Margen de Rentabilidad" por la ejecución de las obras como parte del Pago por Obras (en adelante, PAO).



94. En ese marco, en mayo de 2024, el Tribunal Arbitral del CACCL emitió el Laudo Arbitral Final (en adelante, Laudo Arbitral) correspondiente a dicha demanda, mediante el cual, entre otras declaraciones, se reconoce el derecho del Concesionario a recibir un “Margen de Rentabilidad” como parte del PAO por las inversiones que ejecute durante el Periodo Remanente del Contrato de Concesión. Asimismo, la Decisión Tercera del Laudo Arbitral Final establece que el porcentaje del “Margen de Rentabilidad” puede ser incluido en los presupuestos de obra para cada proyecto y debe ser sometido a aprobación del Ositrán.
95. Sobre ello, en el Recuadro 1 se presenta un resumen del análisis efectuado por el Tribunal Arbitral, el cual se encuentra recogido en el Laudo Arbitral. Como puede observarse, la interpretación efectuada por el Tribunal Arbitral no solo reconoce el derecho de ADP a que se le otorgue dicho “Margen de Rentabilidad”, sino que establece que este concepto debe ser considerado como parte del PAO, además de señalar los criterios que se deberán tomar en cuenta a fin de su aprobación por parte del Regulador.

**Recuadro 1**  
**Análisis efectuado por el Tribunal Arbitral del CACCL respecto al “Margen de Rentabilidad” solicitado por ADP**

**A. Respecto al reconocimiento del derecho a favor del Concesionario a que se le reconozca y pague un «Margen de Rentabilidad» como parte del Pago por Obra (PAO)**

El Tribunal Arbitral, en el marco del análisis de la Primera Pretensión Principal<sup>16</sup>, señaló que la controversia se resume en determinar si en el Contrato de Concesión se consideró al “Margen de Rentabilidad” como uno de los conceptos que deberían incluirse en la determinación del PAO, y, en consecuencia, si debería o no pagarse al Concesionario.

En ese contexto, el Tribunal Arbitral, luego de interpretar distintas cláusulas contractuales y circulares, además de evaluar la posición del Concesionario, del Concedente y del Ositrán (Tercero Coadyuvante), manifestó que la literalidad del Contrato de Concesión no hace referencia expresa al “Margen de Rentabilidad”. Sin embargo, en el numeral 2.5 del Anexo 17 se señala que, para determinar el PAO, se deben considerar los conceptos establecidos en las Circulares N° 25, N° 30 y N° 33. Específicamente, en la Circular N° 30, sí se verifica que en esta se encuentra contemplado dicho concepto como parte de la determinación del PAO. Al respecto, el Tribunal Arbitral afirmó que el ejercicio de interpretación no se limita a lo literal, más aún cuando el objeto de lo que se pretende interpretar no está expresamente en el texto del Contrato de Concesión, sino en uno de los documentos contractuales (Circular N° 30), y además es objeto de controversia.

En atención a ello, el Tribunal Arbitral recurrió a elementos adicionales o métodos o acciones complementarias para identificar la común intención de las partes, por lo que analizó una secuencia de hechos relacionados con el diseño del Contrato de Concesión, concluyendo de su análisis e interpretación que el “Margen de Rentabilidad” como concepto para determinar el PAO, se ha mantenido como derecho para el Concesionario<sup>17</sup>. De este modo, el Tribunal Arbitral concluyó que ADP tiene el derecho a que el Concedente le reconozca y pague un “Margen de Rentabilidad” como parte de PAO.

**B. Respecto a la aprobación del “Margen de Rentabilidad” como parte del Pago por Obra (PAO)**

En el marco del análisis de la Segunda Pretensión Principal, su pretensión subordinada y accesoria<sup>18</sup>, el Tribunal Arbitral consideró que ADP tiene el derecho a que el Concedente le reconozca y pague un “Margen de Rentabilidad”. Este concepto sí forma parte del Contrato de Concesión, por lo que su reconocimiento no implica modificación del mismo. En efecto, para la determinación del PAO se deberá tomar en cuenta los rubros indicados en las Circulares N° 25, N° 30 y N° 33, entre los cuales se encuentra el “Margen de Rentabilidad”.

Con relación a la implementación del “Margen de Rentabilidad”, para el Tribunal Arbitral no habría modificación de las fórmulas establecidas en el Contrato de Concesión, debido a que estas quedarían tal y como se encuentran en el Anexo 17. A saber, será al momento de realizar la operación para determinar el PAO, entre los componentes que deben considerarse en el INV o ITRA de las fórmulas, se deberá incluir el “Margen de Rentabilidad”.

Para el Tribunal Arbitral, las partes no tuvieron la intención de establecer un monto o porcentaje fijo y preestablecido como “Margen de Rentabilidad” en el Contrato de Concesión. Al contrario, el Tribunal Arbitral entiende que la intención de las partes, al retirarlo, fue justamente para que puedan negociarlo caso por caso, es decir, proyecto por proyecto y, posteriormente, ser sometido a evaluación del Ositrán.

<sup>16</sup> Para mayor detalle, se puede consultar la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2025-CD-OSITRAN.

<sup>17</sup> Para mayor detalle, se puede consultar la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2025-CD-OSITRAN

<sup>18</sup> Mediante la Segunda Pretensión Principal, el Concesionario solicita, entre otros, que el Tribunal Arbitral ordene al MTC a efectuar acciones que permitan que el “Margen de Rentabilidad” quede incorporado en el PAO.



En ese sentido, para el Tribunal Arbitral no es posible ordenar al MTC que incluya el monto correspondiente al “Margen de Rentabilidad” en todos los documentos de las inversiones ya que ello debe hacerse caso por caso y sometido a evaluación del Ositrán. Asimismo, precisa que no es posible definir un valor para el porcentaje del “Margen de Rentabilidad” toda vez que este debe determinarse en cada presupuesto de obra y, por tanto, podría no ser fijo.

Finalmente, por los mismos fundamentos, el órgano colegiado precisó que no corresponde ordenar la implementación de un porcentaje en todos los PAO a efectuarse en el futuro, ni su inclusión en los cronogramas de pago en curso. Ello obedece a que, conforme a lo establecido por el propio Tribunal, el “Margen de Rentabilidad” debe ser determinado proyecto por proyecto, mediante la presentación y evaluación individualizada de cada presupuesto de obra por parte del Ositrán.

96. Cabe señalar que el Ositrán, en su condición de tercero coadyuvante en el proceso arbitral, manifestó su posición respecto de la controversia surgida entre las partes, en el sentido de que el Contrato de Concesión no contempla un “Margen de Rentabilidad” –como parte del PAO– a favor del Concesionario. Tal posición fue sometida a consideración del Tribunal Arbitral, no obstante, dicho colegiado interpretó el Contrato de Concesión y reconoció que ADP tiene derecho a que se le reconozca y pague un “Margen de Rentabilidad” como parte del PAO.
97. Posterior a la emisión del Laudo Arbitral, el MTC interpuso un recurso de anulación, el cual fue admitido a través de la Resolución N° Uno del 2 de agosto de 2024 (Expediente N° 00343-2024-0-1866-SP-CO-01), tramitado ante la Primera Sala Civil con Sub Especialidad Comercial de la Corte Superior de Justicia de Lima, a fin de que se exprese lo que resulte conveniente al derecho del Organismo Regulador. Al respecto, en el marco de dicho recurso de anulación, el Ositrán manifestó su discrepancia con lo resuelto por el Tribunal Arbitral, tanto por el reconocimiento de un derecho no contemplado en el Contrato de Concesión, como por la atribución a este Organismo Regulador de una función no prevista ni en la ley ni en el referido contrato. Sin embargo, en noviembre de 2024, la Corte Superior de Justicia de Lima, mediante Resolución Número Trece (Sentencia), declaró infundado el recurso de anulación interpuesto por el Concedente y, en consecuencia, las decisiones del Tribunal Arbitral fueron declaradas válidas<sup>19</sup>.
98. Sobre este punto, es pertinente tener en cuenta lo dispuesto por el artículo 5 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (TUO de la LPAG), respecto del objeto o contenido del acto administrativo. Específicamente, el párrafo 5.3 del artículo 5 prescribe que lo que decide, declara o certifica la autoridad administrativa no podrá, entre otros aspectos, contravenir en el caso concreto mandatos judiciales firmes. Siendo así, en aplicación del artículo 5 del TUO de la LPAG, el Ositrán debe ejercer la función de aprobar el «Margen de Rentabilidad», atribuida mediante la interpretación del Contrato de Concesión contenida en el Laudo Arbitral, cuya validez fue confirmada por la Resolución Número Trece (Sentencia) de la Primera Sala Civil con Subespecialidad Comercial de la Corte Superior de Justicia de Lima.

<sup>19</sup> Cabe indicar que, de conformidad con lo afirmado por la Procuraduría Pública del Ositrán –a través del Memorando Circular N° 00002-2025-PP-OSITRAN del 15 de enero de 2025–, contra la decisión judicial que declara válido el Laudo Arbitral no procede la interposición de un recurso de casación. Por ende, en virtud de lo dispuesto por el artículo 59 del Decreto Legislativo N° 1071, Decreto Legislativo que norma el arbitraje, dicho Laudo es definitivo, inapelable, de obligatorio cumplimiento para las partes desde su notificación y produce efectos de Cosa Juzgada. En ese contexto, aun cuando el Ositrán considera que el Contrato de Concesión no prevé la función de aprobación asignada a este Organismo Regulador a raíz de la interpretación del Laudo Arbitral, no puede denegar cualquier solicitud de aprobación de “Margen de Rentabilidad” –presentada por ADP– bajo su propia lectura contractual, por cuanto el Poder Judicial ha declarado válida la decisión arbitral.



## I.2 Sobre el “Margen de Rentabilidad” correspondiente al proyecto de Rehabilitación del Lado Aire y Optimización del Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Pucallpa

99. Entre enero y agosto de 2025, mediante diversas comunicaciones, ADP solicitó al Ositrán la aprobación de un “Margen de Rentabilidad” correspondiente al Expediente Técnico de la Inversión de Rehabilitación del Lado Aire e Inversión de Optimización del Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Pucallpa. De acuerdo con la solicitud presentada, el Concesionario propuso un margen de 7,24 %, el cual se desarrolló sobre un enfoque de Precios de Transferencia, empleando como metodología el Margen Neto Transaccional y como indicador el Margen de Utilidad de Operación sobre Costos y Gastos Totales, calculado a partir de una muestra de empresas comparables.
100. Al respecto, en el marco de dicho pedido, el Consejo Directivo del Ositrán emitió la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2025-CD-OSITRAN<sup>20</sup>, del 23 de octubre de 2025, denegando la solicitud de aprobación del “Margen de Rentabilidad” formulado por ADP. En particular, el pronunciamiento del Consejo Directivo de Ositrán se sustentó en el Informe Conjunto N° 00238-2025-IC-OISTRAN, a través del cual se concluyó, entre otros aspectos, que la propuesta presentada por el Concesionario no cumple con los criterios establecidos en el Laudo Arbitral, al no desarrollar un análisis individualizado por proyecto ni basarse en el presupuesto de obra del Expediente Técnico<sup>21</sup>.
101. Asimismo, en el referido informe conjunto se propuso un enfoque metodológico alternativo para la determinación del “Margen de Rentabilidad” debido a que la propuesta presentada por ADP no cumple con los criterios establecidos en el Laudo Arbitral –al no desarrollar un análisis individualizado por proyecto ni basarse en el presupuesto de obra del Expediente Técnico correspondiente–. Al respecto, de acuerdo con el informe conjunto, dicho enfoque alternativo buscó alinear el cálculo del “Margen de Rentabilidad” con los principios contractuales y los criterios establecidos en el Laudo Arbitral, garantizando que su determinación se realice caso por caso, en función de las características técnicas y financieras del proyecto evaluado, y reconociendo únicamente la rentabilidad asociada al capital propio efectivamente invertido por el Concesionario. Sobre ello, en el **Recuadro 2** se detalla la metodología alternativa propuesta por el Ositrán para la determinación del “Margen de Rentabilidad”.

**Recuadro 2**  
**Metodología alternativa propuesta por el Ositrán para la determinación del “Margen de Rentabilidad” solicitado por ADP**

El enfoque alternativo propuesto por el Ositrán para la determinación del “Margen de Rentabilidad” se basa en un análisis individualizado por proyecto, empleando únicamente la información específica del mismo, sin introducir variables más generales de la empresa en su conjunto, en concordancia con lo establecido en el Laudo Arbitral. Si bien el Laudo Arbitral no estableció la metodología que debe aplicarse para el cálculo del “Margen de Rentabilidad”, sí establece que tal concepto debe calcularse caso por caso para cada proyecto y como parte del presupuesto de obra –que forma parte de un Expediente Técnico– que se presente para evaluación del Ositrán.

Así, el enfoque propuesto procuró la consideración de factores específicos que podrían influir sobre el “Margen de Rentabilidad” a percibir por ADP en el proyecto, como riesgos particulares del proyecto, independientes de los riesgos operativos asociados a las actividades aeroportuarias de la Concesión, además de que permite estimar la rentabilidad asociada exclusivamente a los recursos empleados por el Concesionario para llevar a cabo las actividades referidas a la gestión del proyecto.

Al respecto, de acuerdo con lo establecido en el Laudo Arbitral, el “Margen de Rentabilidad” debe tomar como base de imputación a la inversión directa del proyecto, esto es, el presupuesto de obra. De este modo, la rentabilidad o utilidad que percibirá ADP por las actividades que efectúe en la gestión de un proyecto  $j$  podría expresarse de la siguiente forma:

$$\text{Rentabilidad}_j = \text{Margen}_j * \text{Presupuesto de Obra}_j$$

Reordenando términos, el “Margen de Rentabilidad” del proyecto se obtiene mediante la siguiente expresión:

<sup>20</sup> Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/8883850/7324113-resolucion-n-009-2025-cd-ositran.pdf> (última revisión: 15.05.2026).

<sup>21</sup> Para mayor detalle, se puede consultar la Resolución de Consejo Directivo N° 0009-2025-CD-OSITRAN.



$$\text{Margen}_j = \frac{\text{Rentabilidad}_j}{\text{Presupuesto de Obra}_j}$$

Como puede observarse, el “Margen de Rentabilidad” es equivalente a la rentabilidad o utilidad que ADP obtendría por las actividades efectuadas en la gestión del proyecto por cada unidad monetaria del presupuesto de obra respectivo. No obstante, para determinar con precisión el valor del “Margen de Rentabilidad” a percibir por ADP en el proyecto, debe considerarse lo siguiente:

- La variable *Rentabilidad* se expresa como:  $\text{Rentabilidad}_j = WACC_j * VPI_j$ , donde *WACC* refleja el costo de oportunidad tanto de la ejecución como de la gestión del proyecto analizado, y *VPI* corresponde al valor presente de la inversión del proyecto analizado.
- Para el cálculo del *WACC* se debe determinar una estructura de capital específica del proyecto analizado que excluya el financiamiento (tanto propio como de terceros) asociado a otras actividades del Concesionario, como la operación y mantenimiento de aeropuertos. De este modo, en el caso de la deuda (*D*) se debe considerar únicamente el endeudamiento contraído para financiar el presupuesto de obra del proyecto *j*, en tanto que, en el caso del capital propio (*E*), se debe estimar el valor de los recursos empleados por el Concesionario para la gestión de dicho proyecto, separado de cualquier otro costo de carácter operativo. Considerando ello, la expresión para la determinación del  $WACC_j$  es equivalente a:

$$WACC_j = K_d * (1 - T) * \frac{D}{D + E} + K_e * \frac{E}{D + E}$$

Donde  $K_d$  es el costo del endeudamiento contraído para financiar el proyecto,  $K_e$  es el costo del capital propio del Concesionario destinado a la gestión del proyecto y *T* es la tasa impositiva de la empresa. Sin embargo, considerando que, en el caso de ADP, el costo de endeudamiento de la inversión ya cuenta con un mecanismo de reconocimiento o compensación a través del PAO, de acuerdo con lo estipulado en el Contrato de Concesión, para el cálculo de la *Rentabilidad* del proyecto se excluye el componente asociado al costo de endeudamiento y su participación relativa dentro del financiamiento total del proyecto analizado, obteniendo la siguiente expresión:

$$\text{Rentabilidad}_j = K_e * \frac{E}{D + E} * VPI_j$$

- La variable *Presupuesto de Obra* se expresa como el valor presente del presupuesto de obra contenido en el Expediente técnico del proyecto, e incluye no solo los costos directos de construcción, sino también los costos indirectos necesarios para la ejecución de la obra. Sin embargo, considerando que el Laudo Arbitral estableció que el “Margen de Rentabilidad” tomará como base para su imputación a la inversión directa del proyecto, es decir, el presupuesto de obra contenido en el Expediente Técnico, se tiene que la variable *Presupuesto de Obra* resulta equivalente al valor presente de la inversión del proyecto analizado (*VPI*).

Así, sobre la base de dichos supuestos, se obtiene la expresión para calcular el “Margen de Rentabilidad”:

$$\text{Margen}_j = K_e * \frac{E}{D + E}$$

Donde:

- $K_e$  : Es el costo del capital propio del Concesionario destinado a la gestión del proyecto *j*.
- $\frac{E}{D+E}$  : Es una variable *proxy* que permite reflejar la participación efectiva de los recursos del Concesionario dentro del total de recursos dispuestos para llevar a cabo la ejecución y gestión del proyecto *j*.

Cabe indicar que, con dicha expresión, se busca reflejar las características particulares del proyecto analizado, de tal manera que se permita cuantificar el “Margen de Rentabilidad” que debería percibir ADP por la gestión del mismo en base a la información específica del proyecto analizado, evitando con ello la introducción de sesgos asociados a actividades ajenas a las que son materia de la evaluación. En efecto, el producto  $K_e * \frac{E}{D+E}$  refleja las características del proyecto *j* en tanto representa el componente asociado al costo del capital propio de ADP como gestor del proyecto *j* y su participación relativa dentro del total de recursos dispuestos para la ejecución y gestión de dicho proyecto.

De este modo, el enfoque alternativo propuesto por el Ositrán procura la consideración de factores específicos que podrían influir sobre el “Margen de Rentabilidad” a percibir por ADP en el proyecto, esto es, riesgos particulares del proyecto y separados de los riesgos operativos de la Concesión, además de permitir la estimación del rendimiento sobre el presupuesto de obra –que forma parte del Expediente Técnico– asociado exclusivamente al capital propio invertido por el Concesionario, evitando la duplicidad en el reconocimiento del costo de la deuda, el cual ya cuenta con un mecanismo de compensación a través del PAO.

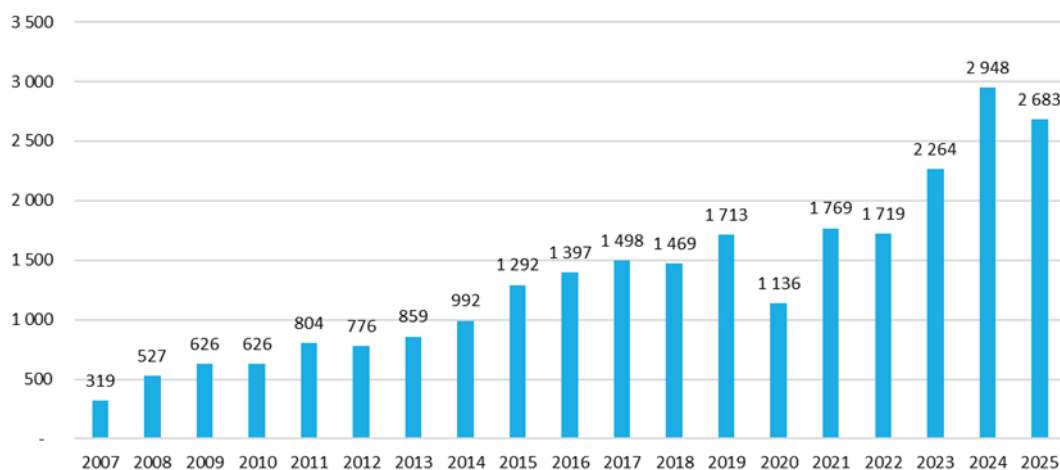


102. Cabe indicar que, entre diciembre de 2025 y enero de 2026, el Concesionario presentó una nueva solicitud de aprobación de un “Margen de Rentabilidad” correspondiente al Expediente Técnico de la Inversión de Rehabilitación del Lado Aire e Inversión de Optimización del Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Pucallpa, elaborada sobre la base de la metodología alternativa propuesta por el Ositrán. Al respecto, dicha solicitud fue atendida por el Consejo Directivo del Ositrán en febrero de 2026 mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 0006-2026-CD-OSITRAN por la cual se aprobó un margen de 3,24 % para el referido expediente técnico.

#### VI.1.2. PAGOS AL ESTADO

103. 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-PCM<sup>22</sup>, según el cual dicho aporte equivale al 1 % del total de ingresos facturados.
104. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2025, ADP realizó aportes por regulación al Ositrán por la suma de S/ 2 683 094, lo cual representó una disminución de 9,0 % con relación a lo transferido en el año 2024.

**Gráfico 10 Aporte por regulación, 2007-2025  
(En miles de soles)**



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

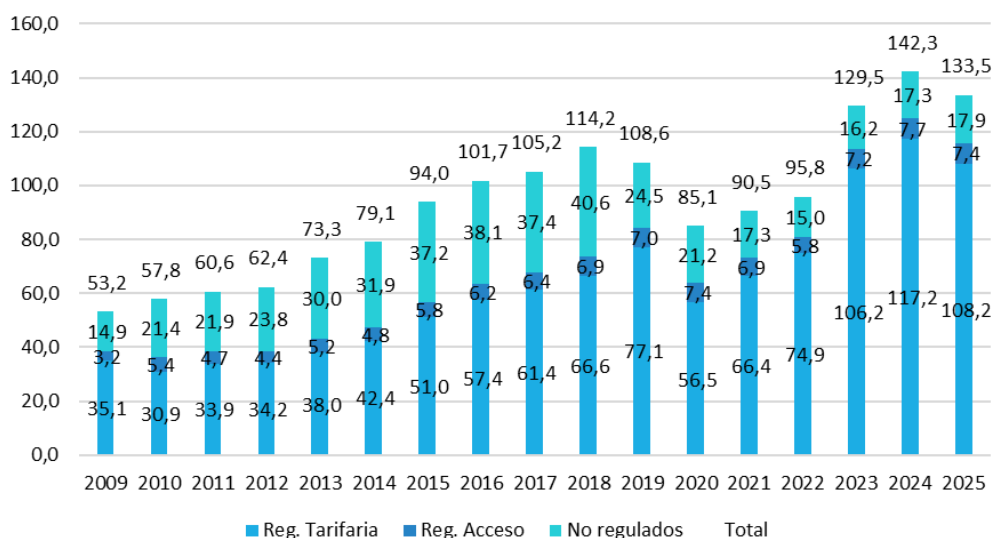
#### VII. INDICADORES COMERCIALES

105. 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. Sin embargo, a diciembre del año 2025, los ingresos alcanzaron los S/ 133,5 millones, valor 6,1 % menor a lo registrado en el 2024, debido principalmente al efecto de la apreciación del sol frente al dólar durante dicho año. No obstante, el crecimiento anual promedio de los ingresos de ADP, durante el periodo 2020-2025 es de 7,8 %, pasando de S/ 85,1 millones en el año 2020 a S/ 133,5 millones en el año 2025.

<sup>22</sup> 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.



**Gráfico 11 Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2009-2025  
(en millones de soles)<sup>23</sup>**



Fuente: Contabilidad Regulatoria de ADP.

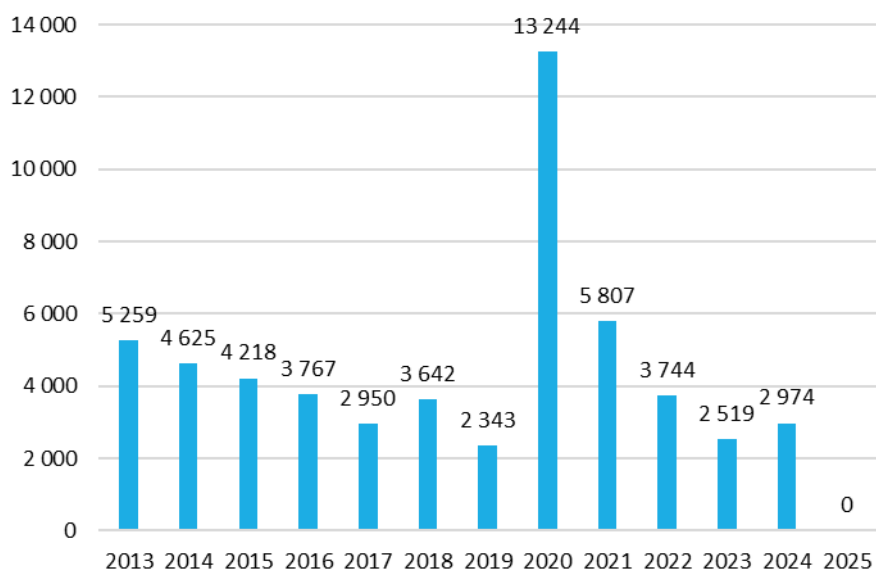
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

106. Con relación al cofinanciamiento que ha recibido la Concesión, en el Gráfico 12 se observa que durante el periodo 2013-2025, ADP recibió USD 55,1 millones por este concepto, de los cuales, el 24,0 % 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.
107. Con relación al año 2025, es importante señalar que el Primer Grupo de Aeropuertos no ha recibido cofinanciamiento. Esto se debe a que durante el ejercicio 2025, la concesión no ha cumplido con los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión.

<sup>23</sup> 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 12 Cofinanciamiento recibido, en el periodo 2013-2025  
(en miles de USD)**

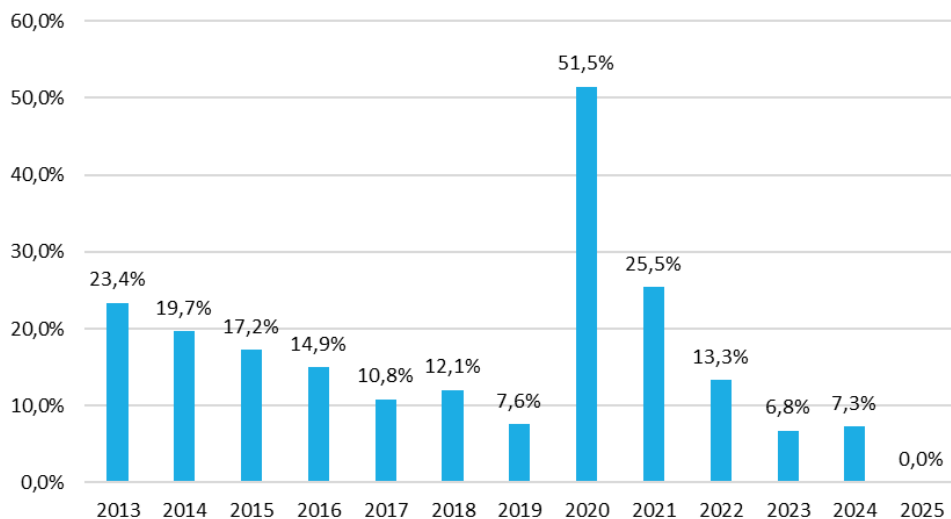


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

108. 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 2023 el cofinanciamiento tuvo la menor participación de los ingresos (6,8 %). Asimismo, como se precisó en la sección anterior, durante 2025 la concesión no recibió cofinanciamiento por no haber cumplido con los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión.

**Gráfico 13 Participación del cofinanciamiento con relación a los ingresos  
totales, en el periodo 2013-2025  
(en porcentaje)**



Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



## VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

### VIII.1. Estados de Resultados Integrales

109. 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.
110. 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.
111. En el siguiente cuadro se presentan los Estados de Resultados Integrales de la empresa correspondientes a los últimos seis años (periodo 2020-2025).

**Cuadro 26: Estado de Resultados Integrales, periodo 2020-2025**  
(En miles de soles)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos por servicios	95 590	131 365	226 200	350 272	321 033	295 617
Ingresos por cofinanciamiento - PAMO	40 161	22 129	13 509	8 814	11 283	10 679
<b>Total ingresos por actividades ordinarias</b>	<b>135 751</b>	<b>153 494</b>	<b>239 709</b>	<b>359 086</b>	<b>332 316</b>	<b>306 296</b>
Costo de servicios	-92 997	-110 709	-199 038	-289 792	-245 626	-227 486
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>42 754</b>	<b>42 785</b>	<b>40 671</b>	<b>69 294</b>	<b>86 690</b>	<b>78 810</b>
Gastos de administración	-25 520	-33 874	-27 563	-32 915	-46 418	-46 405
Gastos de ventas	-1 925	-1 617	-2 501	-4 559	-2 095	-1 877
Pérdida por deterioro de cuentas por cobrar	-986	-74	-134	-151	-148	-259
Otros gastos						
Otros ingresos	9 632	3 268	6 119	6 994	18 224	40 542
<b>Utilidad de operación</b>	<b>23 955</b>	<b>10 488</b>	<b>16 592</b>	<b>38 663</b>	<b>56 253</b>	<b>70 811</b>
Ingresos financieros	2 977	9 850	7 577	16 100	27 388	21 200
Costos financieros	-7 147	-13 531	-9 559	-19 456	-35 097	-24 078
Diferencia de cambio neta	5 012	3 912	-4 444	-2 693	1 337	-13 466
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>24 797</b>	<b>10 719</b>	<b>10 166</b>	<b>32 614</b>	<b>49 881</b>	<b>54 467</b>
Impuesto a la renta	-6 452	-3 526	-3 210	-10 137	-15 561	-16 789
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>18 345</b>	<b>7 193</b>	<b>6 956</b>	<b>22 477</b>	<b>34 320</b>	<b>37 678</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

112. Los ingresos por actividades ordinarias en el ejercicio 2025 ascendieron a S/ 306,3 millones, lo que representa una disminución de S/ 26,0 millones (-7,8 %) con respecto a los ingresos del ejercicio 2024. Esta variación se explica por la reducción tanto de los ingresos por servicios como de los ingresos por cofinanciamiento (PAMO) En particular, los ingresos por la prestación de servicios ascendieron a S/ 295,6 millones, registrando una disminución de S/ 25,4 millones (-7,9 %) con respecto al ejercicio 2024, mientras que, los ingresos por cofinanciamiento (PAMO) devengado ascendieron a S/ 10,7 millones, monto inferior en S/ 604 000 (-5,4 %) con respecto al ejercicio del año previo. En tal sentido, la reducción de los ingresos obedeció principalmente a la disminución de los ingresos por servicios.
113. Por su parte, el costo de servicios ascendió a S/ 227,5 millones en el 2025, lo que representa una disminución de S/ 18,1 millones (-7,4 %) respecto del ejercicio 2024. No obstante, dado que la reducción de los ingresos fue mayor que la disminución de los costos de servicios, la utilidad bruta se redujo en S/ 7,9 millones (-9,1 %), situándose en S/ 78,8 millones al cierre del ejercicio 2025.
114. Asimismo, la utilidad de operación ascendió a S/ 70,8 millones, lo que representa un incremento de S/ 14,6 millones (25,9 %) en comparación con el ejercicio 2024. Este resultado se explica principalmente por el incremento de la cuenta otros ingresos, la cual



se incrementó en S/ 22,3 millones, lo que equivale a un crecimiento de 122,5 % con relación al año previo.

115. Por su parte, la utilidad neta ascendió a S/ 37,7 millones, lo que supone un aumento de S/ 3,4 millones (9,8 %) respecto del ejercicio del año previo. Este incremento se explica principalmente por la mejora en el resultado financiero, asociada a la reducción de los costos financieros en S/ 11,0 millones (-31,4 %); no obstante, dicho efecto fue parcialmente compensado por el deterioro en la diferencia de cambio neta, que pasó de un resultado positivo de S/ 1,3 millones en 2024 a un resultado negativo de S/ 13,5 millones en 2025.
116. Cabe mencionar que, del total de ingresos, el 95,1 % correspondieron a ingresos de actividades ordinarias procedentes en su mayoría de contratos con clientes (S/ 291,2 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 4,9 % restante e incluye principalmente los ingresos por arrendamientos de espacios en los doce aeropuertos.

**Cuadro 27: Flujo de ingresos, periodo 2020 – 2025**  
(En miles de soles)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes	128 654	144 909	228 815	345 904	317 963	291 228
Otros ingresos (a)	7 097	8 585	10 894	13 182	14 353	15 068
<b>Total</b>	<b>135 751</b>	<b>153 494</b>	<b>239 709</b>	<b>359 086</b>	<b>332 316</b>	<b>306 296</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. En el ejercicio 2025, la estructura de los ingresos por actividades ordinarias estuvo concentrada principalmente en los ingresos por servicios de Obras (PAO), que representaron el 52,5 % del total, seguidos por los ingresos por Tarifa Única de Uso Aeroportuario (TUUA), con una participación de 28,6 %. Asimismo, los servicios diversos regulados explicaron el 10,8 %, mientras que el cofinanciamiento representó el 3,7 % del total de ingresos por actividades ordinarias. En conjunto, estos cuatro conceptos concentraron aproximadamente el **95,6 %** de los ingresos ordinarios del ejercicio. En el siguiente cuadro se muestra la composición de estos ingresos en el periodo 2020-2025.

**Cuadro 28: Ingreso de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, periodo 2020 – 2025 (en miles de soles)**

Productos / Líneas de servicio principales	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Tarifa única de uso aeroportuario	22 124	40 453	54 710	75 954	84 675	83 221
Cargos de acceso a facilidades esenciales	2 372	3 408	4 626	5 727	6 336	6 394
Servicios diversos regulados	10 134	11 995	20 193	30 234	32 464	31 470
Servicios diversos no regulados	1 645	2 195	3 298	4 452	4 383	5 299
Mantenimiento de espacios alquilados	744	817	878	1 051	1 123	1 217
Servicios de obras PAO	51 473	63 912	131 601	219 672	167 403	152 948
Rentabilidad obras PAO					10 296	
Cofinanciamiento	40 162	22 129	13 509	8 814	11 283	10 679
<b>Total</b>	<b>128 654</b>	<b>144 909</b>	<b>228 815</b>	<b>345 904</b>	<b>317 963</b>	<b>291 228</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

118. Por su parte, en lo que respecta a los costos por prestación de servicios, en el siguiente cuadro se presenta el detalle de sus principales componentes. Al cierre del ejercicio 2025, dichos costos ascendieron a S/ 227,5 millones, lo que representa una disminución de S/ 18,1 millones (-7,4 %) respecto de 2024. Esta reducción se explica principalmente por la menor ejecución registrada en la partida Servicios de Obras (PAO), la cual ascendió a S/ 150,0 millones, mostrando una disminución de S/ 26,3 millones (-14,9 %) en comparación con el ejercicio anterior. No obstante, dicho efecto fue parcialmente compensado por el incremento en otras partidas de costo. En particular, las cargas de



personal ascendieron a S/ 28,7 millones, lo que representa un aumento de S/ 2,6 millones (9,8 %) respecto de 2024; asimismo, la cuenta mantenimiento y reparación alcanzó S/ 18,0 millones, registrando un incremento de S/ 2,4 millones (15,6 %) en comparación con el año previo.

**Cuadro 29: Costos por prestación de servicios, periodo 2020 - 2025**  
(En miles de soles)

Conceptos	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Servicios de obras PAO	49 715	63 356	142 656	223 684	176 358	150 018
Cargas de personal	16 284	17 189	19 810	22 650	26 112	28 666
Mantenimiento y reparación	9 285	10 500	13 231	19 428	15 540	17 958
Servicios prestados por terceros	6 270	6 530	7 247	7 481	7 674	8 770
Energía y agua	2 602	3 079	3 909	4 281	4 724	4 756
Tributos	2 441	2 174	2 381	2 774	3 680	3 177
Seguros	1 476	1 689	1 809	1 806	2 053	2 188
Honorarios, comisiones y corretajes	1 665	2 126	2 891	2 842	4 214	4 243
Transporte y almacenamiento	811	1 205	1 642	1 902	1 880	2 335
Depreciación	396	354	460	587	1 038	1 604
Amortización	116	124	126	73	67	72
Suministros diversos	228	262	446	286	187	187
Costos de operación no reconocidos por el MTC	308	613				
Diversos	1 400	1 508	2 430	1 998	2 099	3 512
<b>Total</b>	<b>92 997</b>	<b>110 709</b>	<b>199 038</b>	<b>289 792</b>	<b>245 626</b>	<b>227 486</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

119. 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/ 1,9 millones en el ejercicio 2025; lo que representó una disminución de S/ 218 000 (-10,4 %) respecto del ejercicio previo. Esto es explicado principalmente por la disminución de la carga de personal en S/ 135 000 respecto del ejercicio 2024.

**Cuadro 30: Gastos de venta, periodo 2020 - 2025**  
(En miles de soles)

Conceptos	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Cargas de personal	1 154	1 096	1 281	1 184	1 465	1 330
Honorarios, comisiones y corretajes	335	241	727	354	122	154
Depreciación	280	205	192	186	174	170
Suministros diversos	1		2	89	31	1
Transporte y almacenamiento		15	119	188	176	145
Alquileres		10	117	58	11	10
Diversos	155		63	2 500	116	67
Servicios prestados por terceros		50				
<b>Total</b>	<b>1 925</b>	<b>1 617</b>	<b>2 501</b>	<b>4 559</b>	<b>2 095</b>	<b>1 877</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

120. En lo que respecta a los gastos de administración, en el 2025 estos ascendieron a S/ 46,4 millones, manteniéndose prácticamente en el mismo nivel que en 2024, registrando una ligera disminución de S/ 0,01 millones (0,03 %). Los rubros más representativos fueron las cargas de personal, que alcanzaron S/ 27,7 millones y se incrementaron en S/ 1,9 millones (7,3 %) respecto de 2024; y los honorarios, comisiones y corretajes, que ascendieron a S/ 7,8 millones, mostrando un aumento de S/ 0,4 millones (5,8 %) respecto del ejercicio anterior. Asimismo, las cargas diversas de gestión alcanzaron S/ 2,2 millones, lo que representa un incremento de S/ 0,4 millones (22,2 %) respecto de 2024.



**Cuadro 31: Gastos de administración, periodo 2020 - 2025**  
(En miles de soles)

Conceptos	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Cargas de personal	13 960	14 017	16 236	19 494	25 825	27 703
Costo de operación no reconocido por el MTC		9 860				
Honorarios, comisiones y corretajes	4 697	3 900	4 455	5 696	7 332	7 754
Cargas diversas de gestión	1 132	989	1 156	1 497	1 832	2 239
Mantenimiento y reparación	823	839	719	769	576	375
Correos y telecomunicaciones	853	844	687	585	569	535
Depreciación por derecho de uso	1 195	616	652	684	919	1 228
Servicios prestados por terceros	135	195	610	321	391	469
Transporte y almacenamiento	227	290	564	862	927	862
Depreciación	546	473	493	404	170	224
Tributos	73	383	481	571	668	569
Arrendamientos diversos (a)	589	360	429	519	641	885
Amortización	170	193	211	223	234	218
Diversos	732	915	870	1 290	6 334	3 344
Costo de enajenación de activos (c)	388					
<b>Total</b>	<b>25 520</b>	<b>33 874</b>	<b>27 563</b>	<b>32 915</b>	<b>46 418</b>	<b>46 405</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

121. En cuanto al EBITDA<sup>24</sup>, se aprecia que en el ejercicio 2025 ascendió a S/ 74,3 millones, registrando un incremento de S/ 15,5 millones (26,3 %) con respecto al ejercicio del año previo. Dicho incremento obedeció principalmente al incremento de la utilidad operativa, que aumentó en S/ 14,6 millones (25,9 %) en la utilidad operativa. En ese contexto, la utilidad operativa mantuvo una elevada participación dentro de la estructura del EBITDA, representando 95,3 % del total en 2025.

**Cuadro 32: EBITDA, periodo 2020 - 2025**  
(En miles de soles)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Utilidad Operativa	23 955	10 488	16 592	38 663	56 253	70 811
Depreciación	2 417	1 648	1 797	1 861	2 301	3 226
Amortización	286	317	337	296	301	290
<b>EBITDA</b>	<b>26 658</b>	<b>12 453</b>	<b>18 726</b>	<b>40 820</b>	<b>58 855</b>	<b>74 327</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VIII.2. Estado de Situación Financiera

122. 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 seis años (periodo 2020-2025).

<sup>24</sup> 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.



**Cuadro 33: Estado de Situación Financiera, periodo 2020 - 2025**  
(En miles de soles)

ACTIVO	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Efectivo y equivalentes de efectivo	3 154	1 337	15 220	29 894	45 063	3 625
Deudores comerciales	4 381	5 129	8 730	12 769	9 418	8 066
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	274	351	465	1 233	620	537
Cuentas por cobrar al MTC	173 028	184 030	211 345	330 682	246 136	224 744
Otras cuentas por cobrar	2 284	894	73 254	41 054	11 464	3 913
Pagos anticipados	1 623	1 676	2 372	950	3 528	3 453
<b>Total Activo Corriente</b>	<b>184 744</b>	<b>193 417</b>	<b>311 386</b>	<b>416 582</b>	<b>316 229</b>	<b>244 338</b>
Cuentas por cobrar al MTC	26 356	40 013	106 095	169 904	297 756	83 995
Instalaciones, maquinaria y equipo	5 216	5 175	5 797	6 712	12 310	13 955
Activos por derecho de uso	1 960	1 224	666	2 452	1 840	1 643
Activos intangibles	2 163	1 993	1 740	1 775	1 981	2 367
Activos por impuestos diferidos	3 031	7 944	11 982	10 906	14 994	14 634
<b>Total Activo No Corriente</b>	<b>38 726</b>	<b>56 349</b>	<b>126 280</b>	<b>191 749</b>	<b>328 881</b>	<b>116 594</b>
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>223 470</b>	<b>249 767</b>	<b>437 666</b>	<b>608 331</b>	<b>645 110</b>	<b>360 932</b>
Préstamos y obligaciones	70 051	63 849	96 877	187 933	95 787	28 838
Pasivos por arrendamientos	551	665	792	719	929	1 250
Acreedores comerciales	22 492	21 017	32 715	79 984	66 166	68 678
Cuentas por pagar a partes relacionadas	112	40	54	54	92	61
Beneficios a los empleados	3 038	3 504	5 248	5 744	8 553	8 071
Otras cuentas por pagar	8 834	7 212	5 326	12 621	23 492	7 191
<b>Total Pasivo Corriente</b>	<b>105 078</b>	<b>96 287</b>	<b>141 012</b>	<b>287 055</b>	<b>195 019</b>	<b>114 089</b>
Préstamos y obligaciones	4 706	33 349	170 295	189 542	304 064	91 430
Pasivos por arrendamientos	1 477	728		1 733	1 046	361
<b>Total Pasivo No Corriente</b>	<b>6 183</b>	<b>34 077</b>	<b>170 295</b>	<b>191 275</b>	<b>305 110</b>	<b>91 791</b>
<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>111 261</b>	<b>130 364</b>	<b>311 307</b>	<b>478 330</b>	<b>500 129</b>	<b>205 880</b>
Capital en acciones	6 988	6 988	6 988	6 988	6 988	6 988
Reservas	1 398	1 398	1 398	1 398	1 398	1 398
Ganancias acumuladas	103 823	111 017	117 973	121 615	136 595	146 666
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO</b>	<b>112 209</b>	<b>119 403</b>	<b>126 359</b>	<b>130 001</b>	<b>144 981</b>	<b>155 052</b>
<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>223 470</b>	<b>249 767</b>	<b>437 666</b>	<b>608 331</b>	<b>645 110</b>	<b>360 932</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

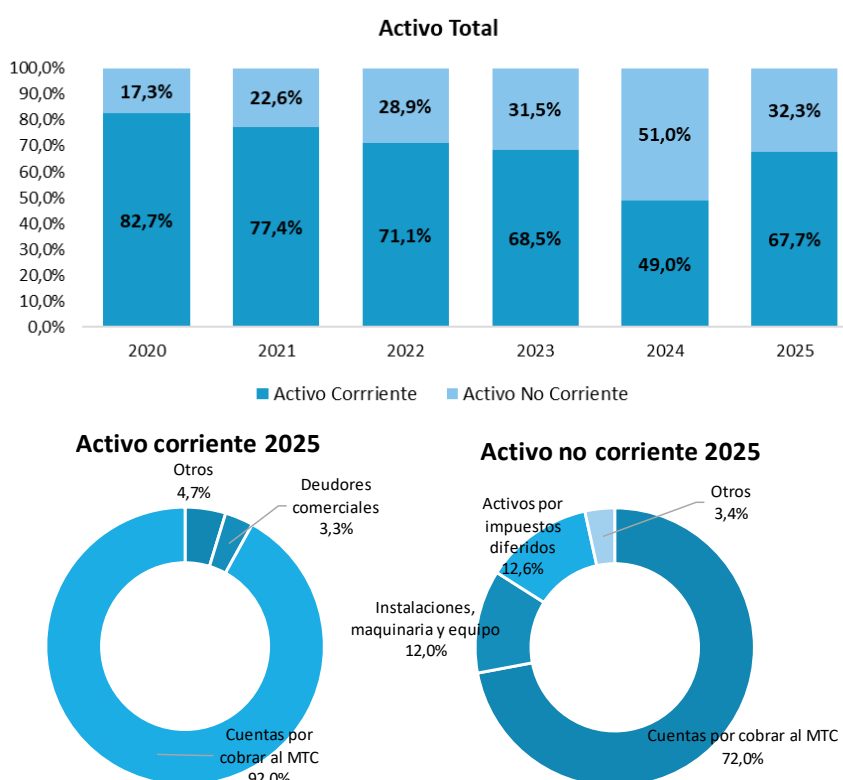
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

123. El activo total ascendió a S/ 360,9 millones en 2025, lo que representa una reducción de S/ 284,2 millones (-44,1 %) respecto del ejercicio 2024. Esta variación se explica por la disminución tanto del activo corriente como del activo no corriente, destacando principalmente la reducción de las cuentas por cobrar al MTC, tanto en su componente corriente como no corriente, cuya disminución conjunta ascendió a S/ 235,2 millones, constituyéndose en el principal factor de la contracción del activo total.
124. Por su parte, el pasivo total ascendió a s/ 205,9 millones en 2025, monto equivalente al 57,0 % del activo total, lo que significó una reducción de S/ 294,2 millones (-58,8 %) respecto de 2024. En particular, el pasivo corriente alcanzó S/ 114,1 millones, representando el 31,6 % del activo total, y registró una disminución de s/ 80,9 millones (-41,5 %) respecto del ejercicio anterior. Dentro de su estructura, la principal cuenta correspondió a acreedores comerciales, que ascendió a S/ 68,7 millones, mostrando un incremento de S/ 2,5 millones (3,8 %) en comparación con 2024.
125. En cuanto al pasivo no corriente, este ascendió a S/ 91,8 millones, registrando una reducción de S/ 213,3 millones (-69,9 %) respecto del ejercicio 2024. Su composición se concentró principalmente en la cuenta préstamos y obligaciones, la cual representó el 99,6 % del total del pasivo no corriente, mientras que los pasivos por arrendamientos representaron el 0,4 % restante.



126. El patrimonio neto ascendió a S/ 155,1 millones al cierre de 2025, equivalente al 43,0 % del activo total, lo que representa un incremento de S/ 10,1 millones (6,9 %) respecto de 2024. Su principal componente fue la cuenta ganancias acumuladas, que alcanzó S/ 146,7 millones, representando el 94,6 % del patrimonio neto, y registró un incremento de S/ 10,1 millones (7,4 %) respecto del ejercicio anterior.
127. Al cierre de 2025, la estructura del activo estuvo compuesta en 67,7 % por activos corrientes y en 32,3 % por activos no corrientes. En el caso de los activos corrientes, su composición se concentró principalmente en las cuentas por cobrar al MTC, con una participación de 92,0 %, seguidas por los deudores comerciales, que representaron el 3,3 % del total del activo corriente. Por su parte, dentro de los activos no corrientes, también predominó la cuenta cuentas por cobrar al MTC, con una participación de 72,0 %, seguida por los activos por impuestos diferidos (12,6 %) y por instalaciones, maquinaria y equipo (12,0 % del activo no corriente).

**Gráfico 14 Composición de activos de la empresa, 2020-2025  
(en términos porcentuales)**



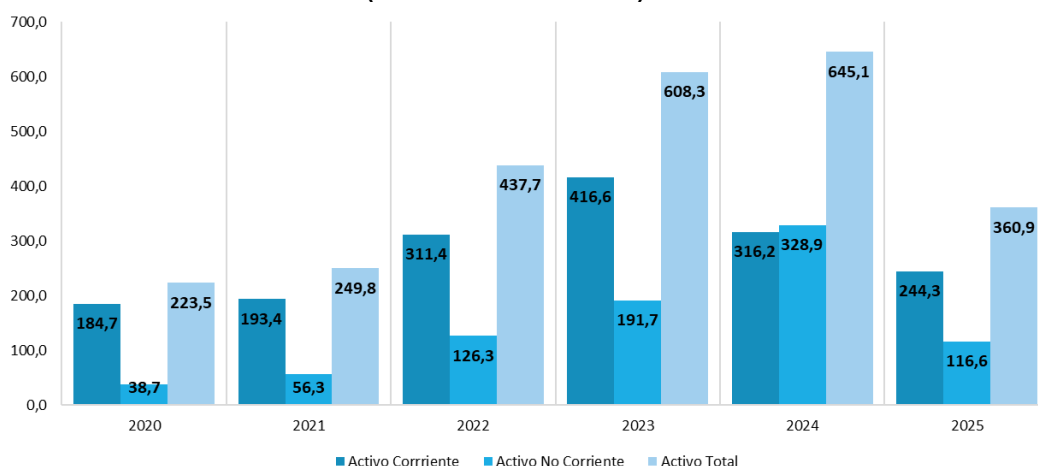
Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

128. Respecto de la evolución histórica de los activos totales de ADP, en el siguiente gráfico se aprecia que, durante el periodo 2020–2024, estos mostraron una tendencia creciente, sustentada principalmente en el incremento de las cuentas por cobrar al MTC, tanto en el activo corriente como en el activo no corriente. No obstante, al cierre de 2025, los activos de la empresa registraron una reducción tanto en su componente corriente como no corriente, lo cual se explica principalmente por la disminución de las cuentas por cobrar al MTC del activo corriente (-8,7 %) y, especialmente, del activo no corriente (-71,8 %).
129. Cabe indicar que la variación promedio anual de los activos totales entre 2020 y 2025 fue de 16,6 %, evolución que se explica principalmente por el crecimiento observado en los activos no corrientes, los cuales registraron una variación promedio anual de 41,7 % durante dicho periodo).



**Gráfico 15 : Evolución de los de activos de la empresa, periodo 2020-2025  
(en millones de Soles)**



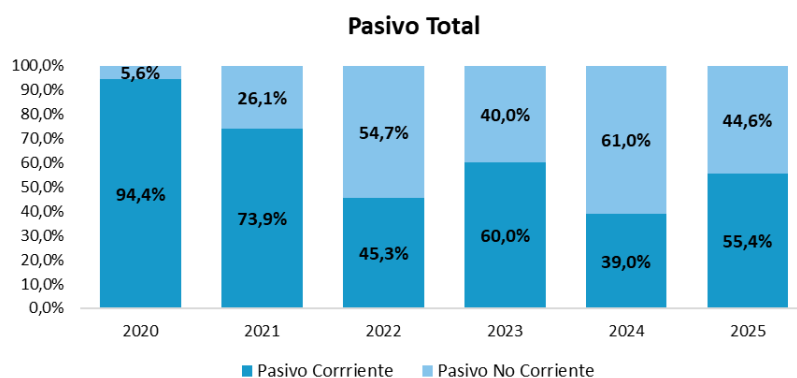
*Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.*

*Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

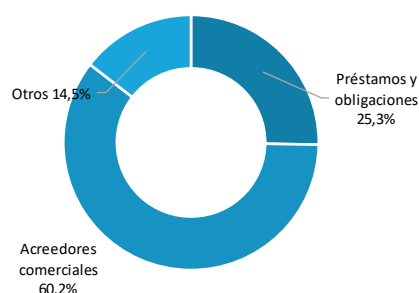
130. Por otro lado, con relación a los pasivos totales de ADP, al cierre de 2025 estos ascendieron a S/ 205,9 millones, lo que representó una reducción de S/ 294,2 millones (-58,8 %) respecto de lo observado al cierre de 2024. Asimismo, dicho pasivo total estuvo compuesto en 44,6 % por pasivos no corrientes, mientras que el 55,4 % restante correspondió a pasivos corrientes.
131. Como se aprecia en el siguiente gráfico, al cierre de 2025 los pasivos corrientes estuvieron conformados principalmente por acreedores comerciales y préstamos y obligaciones, con participaciones de 60,2 % y 25,3 %, respectivamente. Por su parte, los pasivos no corrientes estuvieron compuestos casi en su totalidad por la cuenta préstamos y obligaciones, con una participación de 99,6 %, mientras que los pasivos por arrendamientos representaron el 0,4 % restante



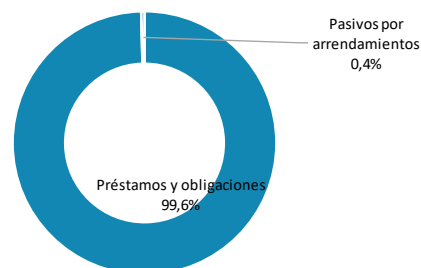
**Gráfico 16 Composición de pasivos de la empresa, 2020-2025  
(en términos porcentuales)**



**Pasivo corriente, año 2025**



**Pasivo no corriente, año 2025**



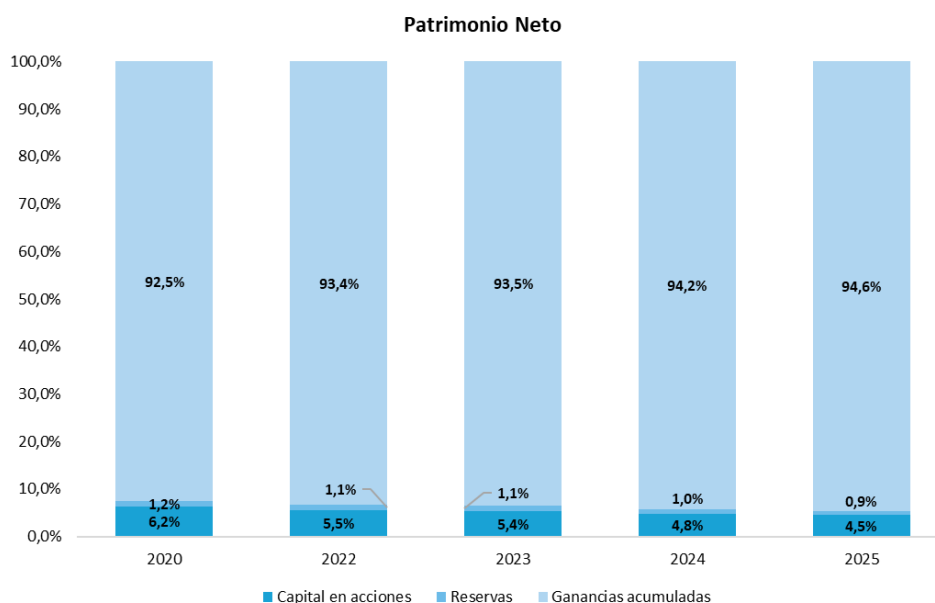
Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

132. Finalmente, respecto del patrimonio neto, al cierre de 2025 este ascendió a S/ 155,1 millones, lo que representó un incremento de S/ 10,1 millones (+6,9 %) respecto del cierre de 2024. Este total estuvo compuesto en 4,5 % por capital en acciones, 0,9 % por reservas y 94,6 % por ganancias acumuladas. En términos absolutos, al cierre de 2025 el capital en acciones ascendió a S/ 7,0 millones, las reservas a S/ 1,4 millones y las ganancias acumuladas a S/ 146,7 millones.



**Gráfico 17 Composición del patrimonio de la empresa, 2020-2025  
(en términos porcentuales)**

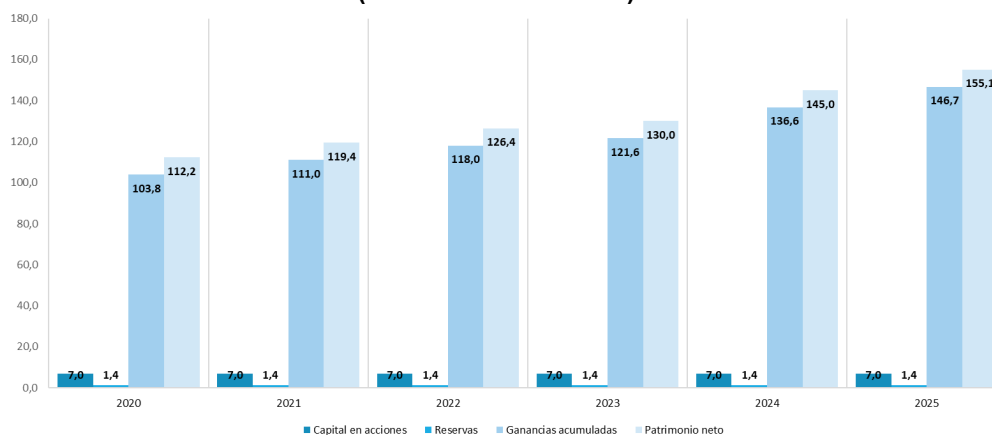


Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

133. Respecto de la evolución histórica del patrimonio neto, como se aprecia en el siguiente gráfico, este presentó una tendencia creciente desde 2020, sustentada principalmente en el incremento sostenido de las ganancias acumuladas. En contraste, tanto el capital en acciones como las reservas se mantuvieron constantes durante el periodo 2020–2025, en S/ 7,0 millones y S/ 1,4 millones, respectivamente. Cabe señalar que, al cierre de 2025, la empresa registró el mayor nivel de ganancias acumuladas del periodo analizado, alcanzando S/ 146,7 millones.

**Gráfico 18: Evolución del Patrimonio Neto de la empresa, periodo 2020-2025  
(en millones de soles)**



Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



### VIII.3. Indicadores Financieros

134. 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 2025.

#### **Ratios de Liquidez**

135. En los ejercicios 2020-2025, la empresa presentó ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica<sup>25</sup> y prueba ácida<sup>26</sup>; en el caso de la liquidez absoluta<sup>27</sup>, el ratio se ha mantenido en valores menores que 1.
136. En el ejercicio 2025, los principales ratios de liquidez registraron una mejora respecto de 2024, explicada principalmente por la reducción del pasivo corriente, que pasó de S/ 195,0 millones a S/ 114,1 millones (-41,5 %), pese a la reducción observada en el activo corriente. En ese contexto, el ratio de liquidez clásica aumentó de 1,62 a 2,14, mientras que el ratio de prueba ácida se incrementó de 1,60 a 2,11. Asimismo, el capital de trabajo pasó de S/ 121,2 millones en 2024 a S/ 130,2 millones en 2025, reflejando una mayor holgura financiera de corto plazo para atender las operaciones corrientes.
137. Por otro lado, el ratio de rotación de capital de trabajo<sup>28</sup> (rotación K) muestra una mejora en la eficiencia del uso del capital de trabajo en 2025 respecto de 2024. En efecto, por cada S/ 1,00 de capital de trabajo, la empresa generó S/ 1,75 de Ingresos por Actividades Ordinarias en 2025, mientras que en 2024 generó S/ 1,29 por cada S/ 1,00 de capital de trabajo.

**Cuadro 34: Ratios de liquidez, periodo 2020 – 2025**

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Liquidez clásica	1,76	2,01	2,21	1,45	1,62	2,14
Prueba ácida	1,74	1,99	2,19	1,45	1,60	2,11
Liquidez absoluta	0,03	0,01	0,11	0,10	0,23	0,03
Capital de Trabajo	79 666	97 130	170 374	129 527	121 210	130 249
Rotación K	2,01	1,92	1,41	1,27	1,29	1,75

Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### **Ratios de Endeudamiento Financiero**

138. En el periodo de ejercicio 2020-2025, los ratios de endeudamiento Deuda – Patrimonio<sup>29</sup>, Endeudamiento del Activo<sup>30</sup>, Calidad de la Deuda<sup>31</sup> e Índice de Solvencia<sup>32</sup> muestran que la estructura financiera de la empresa presentó un comportamiento variable a lo largo del periodo analizado. En particular, luego de registrar niveles elevados de apalancamiento entre 2022 y 2024, en 2025 se observa una mejora en los principales indicadores de endeudamiento y solvencia, asociada principalmente a la reducción del pasivo total.
139. El ratio Deuda/Patrimonio se situó en 132,8 % en el ejercicio 2025, lo que implica que por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa mantiene S/ 132,8 de deuda. Este ratio muestra

<sup>25</sup> Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

<sup>26</sup> Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado)

<sup>27</sup> Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

<sup>28</sup> Calculado como Ingresos Operativos / Capital de Trabajo, a su vez, Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente

<sup>29</sup> Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

<sup>30</sup> Calculado como Pasivo Total / Activo Total

<sup>31</sup> Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

<sup>32</sup> Calculado como Activo Total / Pasivo Total



una reducción significativa respecto de 2024 (345,0 %), lo cual se explica por el incremento del patrimonio neto en S/ 10,1 millones (+6,9 %) y, principalmente, por la reducción del pasivo total en S/ 294,2 millones (-58,8 %) durante 2025 respecto del ejercicio previo.

140. En la misma línea, el ratio de Endeudamiento del Activo disminuyó en 2025 respecto de 2024, al pasar de 77,5 % a 57,0 %. Esto significa que, al cierre de 2025, el 57,0 % del activo total fue financiado con recursos de terceros, frente al 77,5 % registrado en 2024. Esta reducción evidencia una menor dependencia del financiamiento externo y, por tanto, una mejora en la estructura financiera de la empresa.
141. Respecto del ratio de Calidad de la Deuda, este aumentó de 39,0 % en 2024 a 55,4 % en 2025, reflejando un cambio en la composición del pasivo hacia una mayor proporción de obligaciones de corto plazo respecto del total de la deuda. Este comportamiento se explica principalmente por la reducción de 69,9 % en la cuenta préstamos y obligaciones de largo plazo durante 2025 en comparación con 2024, lo que incrementó la participación relativa del pasivo corriente dentro de la estructura de endeudamiento.
142. Finalmente, almente, el Índice de Solvencia se incrementó al pasar de 1,3 en 2024 a 1,8 en 2025. Ello indica que, por cada S/ 1,00 de deuda total, la empresa dispone de S/ 1,80 en activos, lo que evidencia una mayor capacidad para respaldar y cubrir sus obligaciones totales respecto del ejercicio anterior.

**Cuadro 35: Ratios de endeudamiento, periodo 2020 – 2025**

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Deuda - Patrimonio	99,2%	109,2%	246,4%	367,9%	345,0%	132,8%
Endeudamiento del Activo	49,8%	52,2%	71,1%	78,6%	77,5%	57,0%
Calidad de la Deuda	94,4%	73,9%	45,3%	60,0%	39,0%	55,4%
Índice de Solvencia	2,0	1,9	1,4	1,3	1,3	1,8

Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### **Análisis de Ratios de Rentabilidad**

143. 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 bruto<sup>33</sup> registró una ligera reducción, al pasar de 26,1 % en 2024 a 25,7 % en 2025, lo que refleja una leve disminución en la utilidad bruta generada por unidad de ingreso operativo. En cuanto al margen operativo, este mostró una mejora significativa, al incrementarse de 16,9 % en 2024 a 23,1 % en 2025. Por su parte, el margen neto también aumentó, pasando de 10,3 % a 12,3 % en el mismo periodo; ello implica que por cada S/ 100 de ingresos operativos, la empresa obtuvo S/ 10,3 de utilidad neta en 2024 y S/ 12,3 en 2025. Este resultado se explica, en parte, por el incremento de la utilidad neta, que pasó de S/ 34,3 millones en 2024 a S/ 37,7 millones en 2025.
144. Por su parte, el margen EBITDA<sup>34</sup> es una estimación de la capacidad de generación de flujo operativo por unidad de ingreso. En ese sentido, dicho margen se incrementó de 17,7 % en 2024 a 24,3 % en 2025, reflejando una mejora en la rentabilidad operativa antes de depreciación, amortización e impuestos. Este comportamiento es consistente con la evolución favorable observada en el margen operativo y el margen neto durante el mismo periodo.
145. En cuanto al ROE<sup>35</sup>, indicador que mide la rentabilidad obtenida sobre el patrimonio de la empresa, se observa un ligero incremento al pasar de 23,7 % en 2024 a 24,3 % en 2025. Esto significa que, por cada S/ 100 de patrimonio, la empresa generó S/ 24,3 de utilidad neta en 2025, frente a S/ 23,7 en 2024, evidenciando una mejora marginal en la rentabilidad de los recursos propios.

<sup>33</sup> Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

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

<sup>35</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total



146. De manera similar, el ROA<sup>36</sup>, que mide la rentabilidad generada sobre el total de activos, registró un incremento significativo, al pasar de 5,3 % en 2024 a 10,4 % en 2025. Este resultado responde tanto al aumento de la utilidad neta como a la reducción del activo total, lo que elevó la capacidad de la empresa para generar beneficios por cada unidad monetaria invertida en activos.

**Cuadro 36: Ratios de rentabilidad, periodo 2020 – 2025**

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Margen Bruto	31,5%	27,9%	17,0%	19,3%	26,1%	25,7%
Margen Operativo	17,6%	6,8%	6,9%	10,8%	16,9%	23,1%
Margen Neto	13,5%	4,7%	2,9%	6,3%	10,3%	12,3%
Margen EBITDA	19,6%	8,1%	7,8%	11,4%	17,7%	24,3%
ROE	16,3%	6,0%	5,5%	17,3%	23,7%	24,3%
ROA	8,2%	2,9%	1,6%	3,7%	5,3%	10,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## IX. CONCLUSIONES

147. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias en el año 2025, se desprenden las siguientes conclusiones:
- 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.
  - 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 2025, la Concesión contribuyó con el 23,4 %, 31,8 % y 41,2 % del total de pasajeros, carga y operaciones de vuelos nacionales de la red aeroportuaria nacional, respectivamente.
  - Al cierre del 2025 el número de operaciones alcanzó las 164 545, un 8,1 % superior a lo registrado en el periodo previo. Asimismo, el tráfico de pasajeros alcanzó los 7,6 millones, cifra que supera los niveles prepandemia (6,5 millones) en 17,4 % y a lo registrado en el año 2024 (7,5 millones) por 1,1 %. Es importante mencionar que el aeropuerto de Tarapoto fue el que tuvo la mayor participación de pasajeros representando el 16,1 % del total (1 228 300 pasajeros), seguido del aeropuerto de Iquitos con una participación del 14,2 % (1 079 419 pasajeros); mientras que, el aeropuerto de Piura<sup>37</sup> se situó en el tercer lugar, con una participación de 14,1 % (1 076 372 pasajeros).
  - Con relación al desempeño operativo de ADP durante el año 2025, 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 (a excepción del aeropuerto de Iquitos).

<sup>36</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total

<sup>37</sup> La participación de 17,6 % presentada en la región Piura en la Ilustración 3 considera las participaciones de los aeropuertos de Piura (14,1 %) y Talara (3,5 %).



- Se resolvieron un total de 416 reclamos relacionados, principalmente, con la información proporcionada por los usuarios, la calidad y la oportuna prestación del servicio, daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios; y con el acceso a la infraestructura.
- (v) Al 31 de diciembre de 2025, el total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 238,8 millones, lo que representa un avance de 37,6 % en el compromiso total de inversión de ADP. En 2025, se reconocieron inversiones por un total de USD 22,9 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 2025, ascendieron a S/ 2,68 millones, monto inferior en 9,0 % con respecto a las transferencias efectuadas en el año previo.
- (vii) Durante el año 2025, 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/ 306,3 millones, cifra que representó una disminución de 7,8 % en relación con el año anterior. Dicha disminución se explica por los menores ingresos por servicios (-7,9 %) y de ingresos por cofinanciamiento (-5,4 %) con respecto al año 2024. Asimismo, los costos registrados disminuyeron, al pasar de S/ 245,6 millones en el 2024 a S/ 227,5 millones en el 2025. Como resultado, la utilidad bruta disminuyó en 9,1 %, alcanzando S/ 78,8 millones en 2025 frente a S/ 86,7 millones del año anterior. Asimismo, la utilidad operativa y la utilidad neta se incrementaron en 25,9 % y 9,8 %, respectivamente, alcanzando los S/ 70,8 millones y S/ 37,7 millones en el ejercicio 2025.
- (viii) En cuanto a su situación financiera al cierre del ejercicio 2025, el Activo Total de la concesión disminuyó a S/ 360,9 millones, un 44,1 % menor respecto al año anterior, impulsado principalmente por la reducción en el Activo No Corriente, especialmente las Cuentas por Cobrar al MTC que se redujeron en S/ 213,8 millones. Asimismo, el Pasivo Total alcanzó los S/ 205,9 millones, mostrando una reducción de 58,8 % con relación al año previo; lo cual es explicado principalmente por la reducción de la cuenta Préstamos y obligaciones del Pasivo No Corriente (S/ 212,6 millones). El Patrimonio Neto ascendió a S/ 155,1 millones, destacando las ganancias acumuladas como el componente principal. Esta estructura financiera indica una mayor dependencia de financiamiento a corto plazo y un fortalecimiento del patrimonio neto derivado principalmente de las ganancias acumuladas.
- (ix) En el periodo de 2020 a 2025, ADP 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. En cuanto a la estructura financiera de la empresa, se observa que esta presentó un comportamiento variable a lo largo del periodo analizado; en particular, luego de registrar niveles elevados de apalancamiento entre 2022 y 2024, en 2025 se observa una mejora en los principales indicadores de endeudamiento y solvencia, asociada principalmente a la reducción del pasivo total. Además, en cuanto a los indicadores de rentabilidad, como el margen operativo, el margen neto, el ROE y el ROA mostraron mejoras en el 2025 con relación al año previo.



## ANEXO N° 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO

<b>Manejo de los fondos del cofinanciamiento</b>	Mediante fideicomiso administrado por la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE).
<b>Principal fuente de recursos</b>	Retribución que recibe el Estado Peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
<b>Frecuencia de pagos por concepto de PAO y PAMO</b>	Trimestral
<b>Incentivo a la Generación de Ingresos (IGI)</b>	Importe trimestral, que en ningún caso podrá ser menor a cero.
<b>Opciones a elegir por el Concesionario para el pago por obras</b>	<p><b>1. Pago por Avance de Obra (PAO):</b> Pagos trimestrales en dólares por inversiones en obras, equipamiento y mantenimiento periódico durante periodo inicial y remanente. Existen dos modalidades de pago del Concedente: i) Certificado de Aceptación de Obra (CAO); o ii) Pagos Diferidos con Fondos del Fideicomiso.</p> <p><b>2. Liquidaciones (Liq):</b> Pagos al contado contra la presentación de liquidaciones efectuadas por el Concesionario.</p> <p>Estas modalidades son alternativas y excluyentes entre sí.</p>
<b>PAMO</b>	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
<b>IGI</b>	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.
<b>Cálculo del Cofinanciamiento trimestral (COF<sub>t</sub>)</b>	<p>- Si PAMO mayor que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB),</p> $COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$ <p>- Si PAMO menor o igual que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB),</p> $COF_t = IGI_t - 0.5(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$ <p>donde,</p> <p>RE: Retribución a favor del Estado Peruano trimestral por concepto de ingresos no regulados.</p>

Fuente: Anexo 17 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



**ANEXO N° 2  
FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN**

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Talara –Piura</li> <li>• Tumbes –Tumbes</li> <li>• Chachapoyas - Amazonas;</li> <li>• Iquitos – Loreto</li> <li>• Tarapoto –San Martín</li> <li>• Pucallpa – Ucayali;</li> <li>• Trujillo – La Libertad;</li> <li>• Anta – Ancash;</li> <li>• Cajamarca –Cajamarca;</li> <li>• Chiclayo- Lambayeque;</li> <li>• Pisco – Ica;</li> <li>• Piura – Piura.</li> </ul>	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)
4	Adendas	<p><b>Adenda 1: 05 de febrero 2008.</b> 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.</p> <p><b>Adenda 2: 06 de marzo de 2008.</b> Entrega en operación del aeropuerto de Chiclayo, modificación del numeral 5.12.1.</p> <p><b>Adenda 3: 17 de setiembre 2008.</b> 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”.</p> <p><b>Adenda 4: 24 de noviembre 2008.</b> 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.</p> <p><b>Adenda 5: 23 de diciembre de 2009.</b> 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.</p> <p><b>Adenda 6: 20 de diciembre de 2010.</b> 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.</p> <p><b>Adenda 7: 31 de marzo de 2011.</b> Modificación del segundo párrafo, del acápite ii), del literal b), del numeral 16.5.1.</p> <p><b>Adenda 8: 12 de junio de 2015.</b> Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 24).</p> <p><b>Adenda 9: 25 de junio de 2024.</b> Devolución de terreno al Concedente que forma parte del Área de la concesión del Aeropuerto de Pucallpa.</p> <p><b>Adenda 10: 14 de octubre de 2025</b> Reemplazo de la tasa LIBOR por la CMET Term SOFR</p> <p><b>Adenda 11: 29 de noviembre de 2025.</b> Incorpora el modelo EPC y la cláusula anticorrupción.</p>	Adenda 1  Adenda 2  Adenda 3  Adenda 4  Adenda 5  Adenda 6  Adenda 7  Adenda 8  Adenda 9  Adenda 10  Adenda 11



Nº	Tema	Contenido	Ref.
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)
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 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pérdida del certificado de operación</li> <li>• Reducción participación socio estratégico</li> <li>• Integrar capital inicial en plazo estipulado en contrato</li> <li>• Insolvencia, liquidación, etc.</li> <li>• Cualquier incumplimiento doloso del Concesionario que implique un delito de acción pública</li> <li>• Transferencia de derechos del concesionario</li> <li>• No lograr la Estructuración Financiera</li> <li>• Disposición de bienes afectados a la Concesión</li> <li>• Atraso en ejecución de obras</li> <li>• Otros</li> </ul> Faltas No Graves: de USD 2 mil a USD 30 mil. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atraso en presentar Plan Maestro: Plan Anual de Inversiones, Programa de Mantenimiento, entre otros (entre USD 2 y 4 mil por día)</li> <li>• Incumplimiento en los niveles de servicio de áreas de Check in, TUUA, Salas de Embarque (USD4 mil por vez)</li> <li>• Otros.</li> </ul>	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)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducción de los ingresos anuales en 5 % o más;</li> <li>• Incremento en los costos y/o gastos anuales en 5 % o más;</li> </ul> O el efecto compuesto de las dos anteriores: Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico-financiero.	Cláusula 19 (p.109-110)
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la Concesión y las acciones o participaciones que correspondan a la Participación Mínima.	Cláusula 10.4 (p.69-73)
16	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley.</li> <li>• Seguros de Responsabilidad y Propiedad:</li> <li>• 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.</li> <li>• Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas.</li> <li>• Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos y de la naturaleza.</li> <li>• Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto.</li> </ul>	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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• International Standards Organization (ISO)</li> <li>• International Airline Transport Association (IATA)</li> <li>• Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)</li> <li>• Airport Council International (ACI)</li> </ul>	Cláusula 1.39 (p. 11) Cláusula 1.105 (p. 19) Cláusula 7.1.1 (p. 41)
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, puentes de abordaje, uso de instalaciones de carga, Atención en Horas Extras.</li> <li>• Cargos de acceso. Almacenamiento y Despacho de Combustible, Uso de Instalaciones para Servicio de Rampa, Alquiler de locales para líneas aéreas y servicios comerciales.</li> </ul>	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: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obras de rápido impacto y equipamiento mínimo del período inicial.</li> <li>• Pago del 30 % de las inversiones en el período remanente.</li> <li>• Mantenimiento correctivo</li> </ul>	Anexo 17, numeral 2.6 (p. 377-380)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
23	PAO	<p>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.</p> <p>Son pagos por Obras correspondientes a las inversiones en equipamiento y mantenimiento periódico durante el periodo inicial y remanente.</p> <p>El concedente decide si el PAO será pagado utilizando Certificados de Avance de Obra (CAO) o con pagos diferidos del Fideicomiso.</p>	Adenda 3 Anexo 17, numeral 2.5 (p. 370-371)
24	CAO	<p>Certificado de avance de obra, emitido por el Ositrán a solicitud del concesionario y que requiere ser certificado por el concedente.</p> <p>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 anexo18</p>	Adenda 6 Cláusula 1.20 (p.9) Adenda 6
25	Hito	<p>Se considerará como Hito al avance de las obras, conforme a lo establecido en el anexo 18.</p>	Adenda 6 Cláusula 1.55 (p.12)
26	CRPAO	<p>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 regirá exclusivamente por los términos y condiciones establecidos en el mismo.</p>	Adenda 6 Cláusula 1.36 (p.9) Anexo 18, numeral 8. (p. 393)
27	PAMO	<p>Pago por Mantenimiento y Operación = USD 9.5 millones anuales</p> <p>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.</p> <p>PAMOs marginales:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Aerop. Piura: USD 675000</li><li>• Aerop. Chiclayo: USD 800 000</li><li>• Aerop. Pisco: USD1 000 000</li></ul>	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
Período:	2007- 2025

a. Tráfico																				
Indicador	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Pasajeros totales</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>1 211 448</b>	<b>1 570 627</b>	<b>1 934 820</b>	<b>2 537 366</b>	<b>2 981 891</b>	<b>3 439 727</b>	<b>4 011 717</b>	<b>4 419 174</b>	<b>4 685 055</b>	<b>4 848 498</b>	<b>5 335 287</b>	<b>5 701 254</b>	<b>6 492 872</b>	<b>2 652 093</b>	<b>4 224 634</b>	<b>6 141 599</b>	<b>7 181 127</b>	<b>7 536 527</b>	<b>7 621 561</b>
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	7 552 602
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	68 959
<b>Carga total</b>	<b>Toneladas</b>	<b>16 226</b>	<b>22 747</b>	<b>19 391</b>	<b>22 849</b>	<b>23 716</b>	<b>21 380</b>	<b>20 432</b>	<b>20 972</b>	<b>19 052</b>	<b>15 940</b>	<b>18 191</b>	<b>16 633</b>	<b>18 065</b>	<b>14 744</b>	<b>17 764</b>	<b>18 696</b>	<b>19 566</b>	<b>19 174</b>	<b>18 968</b>
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	18 968
Internacional	Toneladas	76	56	247	60	3	59	44	48	48	0	155	0	132	42	26	11	9	0	0
<b>Operaciones totales</b>	<b>Operaciones</b>	<b>35 063</b>	<b>72 507</b>	<b>98 458</b>	<b>98 071</b>	<b>100 731</b>	<b>106 122</b>	<b>99 550</b>	<b>113 125</b>	<b>119 972</b>	<b>128 549</b>	<b>144 688</b>	<b>153 851</b>	<b>166 676</b>	<b>92 310</b>	<b>128 605</b>	<b>148 024</b>	<b>153 732</b>	<b>152 219</b>	<b>164 545</b>
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	162 864
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	1 681

b. Ingresos																				
Ingresos	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
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	121 085
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	21 584
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	10 679
<b>Total</b>	<b>Miles de Soles</b>	<b>30 179</b>	<b>37 978</b>	<b>46 717</b>	<b>47 538</b>	<b>50 317</b>	<b>51 086</b>	<b>58 611</b>	<b>63 862</b>	<b>76 268</b>	<b>83 495</b>	<b>87 297</b>	<b>96 474</b>	<b>106 193</b>	<b>84 278</b>	<b>89 582</b>	<b>108 108</b>	<b>139 414</b>	<b>154 617</b>	<b>153 348</b>

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	2025
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	1 079 188
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	1 076 043	
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	1 228 300
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	710 385
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	984 385	
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	911 597
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	681 121
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	265 484
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	431 380
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	56 669	
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	42 927
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	85 123
<b>Nacional</b>	<b>1 209 426</b>	<b>1 569 743</b>	<b>1 932 080</b>	<b>2 535 409</b>	<b>2 979 584</b>	<b>3 432 839</b>	<b>3 998 509</b>	<b>4 402 107</b>	<b>4 676 339</b>	<b>4 839 103</b>	<b>5 320 105</b>	<b>5 682 824</b>	<b>6 472 744</b>	<b>2 631 149</b>	<b>4 192 023</b>	<b>6 066 769</b>	<b>7 110 815</b>	<b>7 463 479</b>	<b>7 552 602</b>
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	22 688	
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	44 613
Piura	6	63	252	228	381	448	450	475	286	382	539	483	478	451	1 352	264	173	329	
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171	141	231	448	76	205	320	170	195	180
Pisco	6	5	-	80	88	135	746	237	163	343	785	381	62	79	634	860	1 657	856	
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	231
Talara	30	16	-	32	96	93	23	34	31	3	11	22	59	45	36	58	33	51	3
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	10	20	273	1	7	9	22	13
Anta	8	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	12	-	-	-	-	-	-
Cajamarca	-	-	31	37	11	-	-	41	12	6	26	-	-	-	-	-	-	-	-
Chachapoyas	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	46
<b>Internacional</b>	<b>2 022</b>	<b>884</b>	<b>2 740</b>	<b>1 957</b>	<b>2 307</b>	<b>6 888</b>	<b>13 208</b>	<b>17 067</b>	<b>8 716</b>	<b>9 395</b>	<b>15 182</b>	<b>18 430</b>	<b>20 128</b>	<b>20 944</b>	<b>32 611</b>	<b>74 830</b>	<b>70 312</b>	<b>73 048</b>	<b>68 959</b>

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	2025
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	60 893
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	18 148
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	18 577
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	12 249
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	18 043
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	11 458
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	11 831
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	4 992
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	1 910
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	3 138
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 216	2 090	1 508	1 348	160	364	408	498	654	813
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	812
<b>Nacional</b>	<b>34 744</b>	<b>72 013</b>	<b>97 961</b>	<b>97 386</b>	<b>99 937</b>	<b>105 043</b>	<b>98 415</b>	<b>111 816</b>	<b>118 752</b>	<b>127 584</b>	<b>143 602</b>	<b>152 290</b>	<b>164 529</b>	<b>91 356</b>	<b>126 963</b>	<b>145 855</b>	<b>152 038</b>	<b>150 660</b>	<b>162 864</b>
Pisco		33	24	10	60	83	48	44	108	139	94	362	798	206	296	432	401	297	457
Chiclayo		116	67	67	104	140	88	125	137	189	307	373	324	72	125	256	387	287	273
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252	292	100	351	437	225	178	170
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185	277	298	347	321	114	218	175
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	166	205	189	176	293	475	418	474	466
Piura		2	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152	177	65	191	199	110	61	111
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8	35	13	16	6	20	14	4
Tarapoto	2	5	-	-	-	1	2	4	10	-	13	10	33	14	18	10	5	10	2
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12	18	10	5	33	10	20	18
Anta	2	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4	-	-	-	-	-	-
Cajamarca	-	-	4	10	6	-	-	4	2	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-
Chachapoyas	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	4	-	5
<b>Internacional</b>	<b>319</b>	<b>494</b>	<b>497</b>	<b>685</b>	<b>794</b>	<b>1 079</b>	<b>1 135</b>	<b>1 309</b>	<b>1 220</b>	<b>965</b>	<b>1 086</b>	<b>1 561</b>	<b>2 147</b>	<b>954</b>	<b>1 642</b>	<b>2 169</b>	<b>1 694</b>	<b>1 559</b>	<b>1 681</b>

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	2025
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	12 511
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	1 447
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	1 853
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	1 103
Chiclayo		452	485	601	693	656	646	717	737	664	880	583	671	412	452	674	544	473	548
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	511	495	461	791	465	599	331	421	501	604	626	716
Trujillo	528	525	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417	551	297	483	767	622	358	388
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273	302	133	246	384	452	373	401
Chachapoyas	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	6	0	-	1	-	-
Anta	42	-	8	1	3	1	-	-	-	-	5	-	-	-	-	1	-	-	1
Talara	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	0	-	-	-	-	-	-	-
Pisco						55	-	-	0	-	0	-	-	1	-	-	-	-	-
<b>Nacional</b>	<b>16 150</b>	<b>22 691</b>	<b>19 144</b>	<b>22 789</b>	<b>23 713</b>	<b>21 321</b>	<b>20 388</b>	<b>20 924</b>	<b>19 004</b>	<b>15 940</b>	<b>18 036</b>	<b>16 633</b>	<b>17 933</b>	<b>14 701</b>	<b>17 738</b>	<b>18 685</b>	<b>19 558</b>	<b>19 174</b>	<b>18 968</b>
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	-	-	-	-	-	-	-	1
Pisco																			
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	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	0
<b>Internacional</b>	<b>77</b>	<b>56</b>	<b>264</b>	<b>83</b>	<b>3</b>	<b>74</b>	<b>44</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>-</b>	<b>155</b>	<b>-</b>	<b>132</b>	<b>42</b>	<b>26</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>1</b>

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  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

### **GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS**

---

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

---

Cintha López Vásquez  
**Ejecutiva de la Jefatura de  
Estudios Económicos (e)**

Melina Caldas Cabrera  
**Jefa de Regulación**

#### **Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos**

---

María Alejandra Mendez Vega – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Geraldine Ordoñez Bendezu – Asistente  
Marisol Huamán Velasque – Asistente  
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante  
Lady Osorio Alcantara – Practicante  
Enrique Alonso Serrano Salas – Practicante  
Rafael Lozano Jimenez – Practicante