



# INFORME DE DESEMPEÑO 2019

Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



---

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

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

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

### **Informe de desempeño 2019: 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, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión de este organismo regulador.*

Primera versión: junio de 2020

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

I.	RESUMEN EJECUTIVO .....	6
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....	8
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA .....	15
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....	16
V.	RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO .....	24
VI.	DESEMPEÑO OPERATIVO .....	26
	VI.1. Desempeño comercial.....	26
	VI.2. Calidad al usuario intermedio y final.....	27
	VI.3. Reclamos .....	33
VII.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....	35
	VII.1. Inversiones .....	35
	VII.2. Aporte por regulación .....	36
VIII.	RESULTADOS FINANCIEROS .....	38
	IX.1. Estados de Resultados Integrales .....	38
	IX.2. Estado de Situación Financiera .....	43
	IX.3. Indicadores Financieros .....	45
IX.	CONCLUSIONES .....	49
	ANEXO N° 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO.....	51
	ANEXO N° 2 FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	52
	ANEXO N° 3 RESUMEN ESTADÍSTICO .....	56



## ÍNDICE DE 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 .....	12
Cuadro 4 Principales características de los aeropuertos administrados por ADP .....	13
Cuadro 5 Servicios aeroportuarios prestados .....	15
Cuadro 6 Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2007 – 2019.....	17
Cuadro 7 Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2019.....	19
Cuadro 8 Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2019.....	19
Cuadro 9 Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2019.....	21
Cuadro 10 Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2019.....	21
Cuadro 11 Tráfico de carga en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2019.....	22
Cuadro 12 Tráfico de carga en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2019.....	23
Cuadro 13 Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, año 2019.....	24
Cuadro 14 Cargos de acceso aplicables al Servicio de Rampa, año 2019.....	25
Cuadro 15 Cargos de acceso aplicables al Servicio de abastecimiento y almacenamiento de combustible, año 2019 .....	26
Cuadro 16 Nivel de Servicio IATA “D” en los aeropuertos de Talara y Tumbes: Resultados de las mediciones realizadas en 2019 .....	27
Cuadro 17 Nivel de Servicio IATA “C” en los aeropuertos de Cajamarca, Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2019.....	28
Cuadro 18 Pasajeros: Resultado de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2019.....	30
Cuadro 19 Acompañantes: Resultado de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2019.....	31
Cuadro 20 Aerolíneas: Resultado de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2019.....	32
Cuadro 21 Concesionarios: Resultado de la evaluación de la satisfacción por servicios y procesos, año 2019.....	32
Cuadro 22 Usuarios Intermedios: Resultado de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2019.....	33
Cuadro 23 Reclamos resueltos, año 2019.....	33
Cuadro 24 Estado de la actualización de los Planes Maestros de Desarrollo, año 2019 .....	36
Cuadro 25 Estado de Resultados Integrales, periodo 2018 - 2019.....	39
Cuadro 26 Flujo de ingresos, periodo 2018 - 2019.....	39
Cuadro 27 Ingreso de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, periodo 2018 - 2019 .....	40
Cuadro 28 Participación de cada aeropuerto en los ingresos del año 2019 .....	41



Cuadro 28 Costos por prestación de servicios, periodo 2018 - 2019 .....	42
Cuadro 30 Gastos de venta, periodo 2018 - 2019 .....	42
Cuadro 31 Gastos de administración, periodo 2018 - 2019 .....	43
Cuadro 32 EBITDA, periodo 2018 - 2019 .....	43
Cuadro 33 Estado de Situación Financiera, periodo 2018 - 2019 .....	44
Cuadro 34 Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, 2018 - 2019 .....	45
Cuadro 35 Ratios de liquidez, periodo 2018 - 2019 .....	46
Cuadro 36 Ratios de endeudamiento, periodo 2018 - 2019 .....	47
Cuadro 37 Ratios de rentabilidad, periodo 2018 - 2019 .....	48

### ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión.....	14
Gráfico 2 Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión.....	14
Gráfico 3 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2019 .....	18
Gráfico 4 Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2019 .....	20
Gráfico 5 Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2019 .....	22
Gráfico 6 Evolución de ingresos por servicios no aeroportuarios, 2011 – 2019.....	23
Gráfico 7 Ingreso promedio por pasajero y WLU – Periodo 2007-2019 .....	26
Gráfico 8 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2019, en porcentajes .....	34
Gráfico 9 Inversiones reconocidas acumuladas y nivel de avance, 2007-2019 .....	35
Gráfico 10 Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2019.....	35
Gráfico 11 Aporte por regulación, 2007-2019 .....	37
Gráfico 12 Evolución del flujo de ingresos de ADP, 2007-2019 .....	40
Gráfico 13 Composición de los ingresos, año 2019.....	41



# INFORME DE DESEMPEÑO 2019

## PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

### I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2019 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, por un plazo de 25 años. Tal como se observa en el siguiente cuadro, la Concesión es cofinanciada por parte del Estado Peruano, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Aeropuertos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	GBH Investments S.A.: 69,23% Talma Servicios Aeroportuarios S.A.: 30,77%
Tipo de Concesión	Cofinanciamiento bajo modalidad de Ingreso Mínimo Garantizado
Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) ofertado: 9 400 000 (sin IGV) <sup>1</sup>
Compromiso de Inversión	USD 207,69 millones (inc. IGV)*
Inversión acumulada al 2018	USD 118,30 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de diciembre de 2006
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

(\*) 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 a ser prestados. Asimismo, desde el inicio de la concesión se han suscrito ocho (8) 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 2019, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 23,3%, 33,6% y 40,5% 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 2019, ADP registró una evolución positiva en lo relativo al número de operaciones, pasajeros y carga. Así, el total de pasajeros del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia fue de 6,5 millones, lo cual representa un incremento de 13,9% con relación al año 2018. Asimismo, en 2019, la mayoría de los aeropuertos de la concesión (con excepción de los aeropuertos de Pisco, Chachapoyas y Huaraz), registraron un mayor número de pasajeros movilizados en vuelos nacionales en comparación al año anterior. En particular, los aeropuertos de Iquitos, Piura y

<sup>1</sup> PAMO ofertado por ADP al momento de la licitación, sin considerar la incorporación de los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura.



Tarapoto se mantienen como los aeropuertos que han transportado el mayor flujo de pasajeros, concentrando, en conjunto, el 50,5% del tráfico total. Cabe señalar que el flujo de pasajeros de vuelos internacionales presenta una baja participación dentro del total de pasajeros atendidos en la red de aeropuertos de ADP, representando solo el 0,31%.

La carga movilizada en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante 2019 alcanzó las 18,06 mil toneladas, volumen que significó un incremento del 8,6% con relación al volumen movilizado en 2018. De manera similar a lo observado en el tráfico de pasajeros, la carga correspondió en casi en su totalidad al tránsito nacional. El aeropuerto de Iquitos es el que ha movilizado el mayor volumen de carga en el 2019, contribuyendo con el 58,5% del volumen total, seguido por los aeropuertos de Pucallpa, Tarapoto y Piura que, en conjunto, representaron 29,8% del total de carga movilizada en los aeropuertos de ADP.

En 2019, se registraron aproximadamente 166,67 mil de movimientos de aeronaves, cifra superior en 8,3% a la registrada el año anterior. De este total, el aeropuerto de Pisco concentró el 44,8%, atendiendo principalmente a vuelos de instrucción u operaciones militares, mientras que, en vuelos comerciales, los aeropuertos que registraron el mayor movimiento fueron los de Pucallpa, Chiclayo, Trujillo y Tarapoto.

La prestación de los servicios aeroportuarios se encuentra sujeta a regulación tarifaria, por lo que el Concesionario deberá cobrar las tarifas establecidas en el Contrato de Concesión, las cuales se reajustan anualmente por la inflación, conforme a lo señalado en el Anexo 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 el Concesionario puede establecer libremente sus precios. Los ingresos por servicios no aeroportuarios presentaron un crecimiento sostenido desde el inicio de las operaciones hasta el año 2018, observándose una ligera reducción de 0,8% en el año 2019 respecto a lo facturado el año anterior.

La inversión acumulada al 31 de diciembre de 2019 fue de USD 118,3 millones (incluido IGV), lo que equivale el 57,0% del compromiso de inversión total asumido por el Concesionario para el periodo de 25 años de duración del Contrato. Durante el año 2019, las inversiones ejecutadas por ADP y reconocidas por el Ositrán alcanzaron un total de USD 7,5 millones, cifra superior a los USD 3,7 millones registrados el año anterior. Dichas inversiones comprendieron, entre otros, la culminación de la ejecución del proyecto de Mejoramiento del Proceso de Embarque y Desembarque en el Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Talara, y el inicio del proyecto de Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo.

En cuanto a las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, correspondientes al año 2019, ascendieron a USD 1,71 millones, monto superior en 16,6% a las transferencias efectuadas en el 2018.

Los ingresos percibidos por ADP provienen de la prestación de servicios (aeroportuarios y no aeroportuarios); así como del cofinanciamiento que recibe de parte del Estado Peruano. En el 2019, los ingresos totales obtenidos alcanzaron la suma de S/ 177,6 millones, de los cuales la prestación de servicios representó el 96,2%, mientras que los ingresos por cofinanciamiento devengados solo representaron el 3,8% de los ingresos totales. Cabe indicar que, en el 2019, los ingresos por cofinanciamiento sumaron alrededor de S/. 6,7 millones, monto 22,0% inferior al registrado en 2018.



## II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### II.1. Composición accionaria del Concesionario

1. El 18 de agosto de 2006, el Consorcio conformado por las empresas Swissport GBH Perú S.A. y GBH Investments S.A. (accionistas de la Compañía), se adjudicó la buena pro del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.
2. El 11 de diciembre de 2006, el MTC, en representación del Estado Peruano, y ADP celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. Al cierre de 2019, la empresa concesionaria es una sociedad anónima constituida en el Perú y actualmente es subsidiaria directa de GBH *Investments* S.A., empresa domiciliada en el Perú, y tiene como inversionista estratégico a Talma Servicios Aeroportuarios S.A., ambas con las siguientes participaciones representativas en el capital social:

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

### II.2. Principales características de la Concesión

4. El 11 de diciembre de 2006, el MTC y la empresa concesionaria ADP suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú.
5. A la firma del contrato, se entregaron al Concesionario 9 aeropuertos; y, los tres 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 la siguiente Cuadro se muestra el detalle de los aeropuertos concesionados, con su respectiva ubicación y fecha de entrega.

**Cuadro 1** Descripción de los aeropuertos

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

*Fuente: Contratos de Concesión.*

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

6. 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 de Ositrán.

7. Cabe mencionar que, los aeropuertos fueron agrupados con el fin de que las concesiones sean técnica y financieramente atractivas, 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 (es decir, una concesión cofinanciada), bajo el cual el estado comparte con el concesionario los riesgos de construcción y también los riesgos de ingresos.
  - **Esquema de cofinanciamiento**
8. La modalidad bajo la cual se otorgó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es cofinanciamiento del Estado<sup>2</sup>, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado<sup>3</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>4</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.
9. 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 AIJCh.
10. Cabe señalar que, el pago del cofinanciamiento se ejecutará trimestralmente. Para ello, al final de cada trimestre el Concesionario debe entregar al Ositrán una factura con el detalle de la información requerida para el cálculo del cofinanciamiento (la que incluye, los ingresos regulados y no regulados, el PAMO, IGI, PAO y la retribución al estado). Ositrán tendrá un plazo de 10 días para instruir al fiduciario para que se pague el importe incluido en la factura o podrá rechazar la factura si ésta no cumple con los requerimientos legales vigentes o si el detalle de lo facturado no coincide con los importes aprobados.
  - **Compromisos de inversión y mantenimiento**
11. Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 207,7 millones. Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprendió los tres primeros años de la concesión y un período remanente, que comprende desde el año 4 al 25.

---

<sup>2</sup> De conformidad con el literal c) del Artículo 14 del TUO – Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

<sup>3</sup> Constituye una obligación contractual por parte del Concedente hacia el Concesionario.

<sup>4</sup> Cabe precisar que el factor de competencia para la adjudicación de la Concesión fue el menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO). El monto anual asciende a USD 9,4 millones. Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos.



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

<b>Periodo Inicial (3 primeros años)</b>	a) Obras de rápido impacto: Construcción de pórticos de ingreso y pintado de las terminales de pasajeros, adecuación para el uso de personas con discapacidad, remodelación interna de las 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 las 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 serán 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.

12. 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.
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. Dichas obras deberán ejecutarse en función a las especificaciones técnicas establecidas en cada 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, se deberá obtener la viabilidad correspondiente conforme al SNIP (ahora Sistema de Inversiones Invierte.pe<sup>5</sup>), debiendo presentar los estudios de pre inversión requeridos.
14. Conforme a lo establecido en el contrato de concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, la ejecución de las obras obligatorias del periodo inicial deberá 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. Así, en el caso que las obras constituyan proyectos de inversión pública, es obligación del Concesionario gestionar y obtener las autorizaciones y aprobaciones que establece la Ley N° 27293 “Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública”, y su reglamento.

<sup>5</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 reemplazará al SNIP. Esta norma entró en vigencia al día siguiente de la publicación de su reglamento, es decir el 24 de febrero de 2017.



▪ **Esquema de regulación tarifaria**

15. En el Anexo 7 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos 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  $t$ .

16. El Ositrán tiene la potestad de revisar cada cinco años las tarifas, a fin de adecuar los cobros que realiza por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio y las características de la demanda<sup>6</sup>.

▪ **Modificaciones contractuales**

17. A la fecha, se han suscrito ocho (8) 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 y la octava en 2015 (ver Cuadro 2).
18. Cabe señalar que las Adendas 1, 2 y 4 corresponden a la entrega al Concesionario de los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura, respectivamente; mientras que, mediante la última se modificaron los requisitos previstos para la contratación del personal clave de la Concesión a fin de garantizar la oferta de personal y su adecuada capacitación.

<sup>6</sup> En el caso del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales, ello se encuentra establecido en la Cláusula 7.7.8 del Contrato de Concesión; mientras que en el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales se encuentra especificado en la Cláusula 9.1.9 del Contrato de Concesión.



**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".
6	20/12/2010	(1) Incorporar mecanismos para la emisión y pago de los CAO y CRPAO (2) Definir el procedimiento para evaluar el avance de obras: Se establece un procedimiento que permita hacer efectivo el mecanismo de los CAO y su certificación a través de los CRPAO.
7	31/03/2011	(1) Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica definidos como Controversias No Técnicas.
8	12/06/2015	(1) Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 24).

*Fuente: Adendas suscritas.*

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

### II.3. Principales activos

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



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

Aeropuerto	Área del terminal de pasajeros (m2)	Pista de aterrizaje	Plataforma Estacionamiento	Plataforma Aeronaves	Sala VIP (m2)	Locales comerciales alquilados (m2)
Cajamarca	1 394	2500m x 45m	160m x 80m	2 aeronaves tipo C	54	149
Chachapoyas	780	1.980m x 30m	90m x 75m	2 aeronaves tipo B	16	-
Chiclayo	1 794	2500m x 45m	265m x 65m	1 aeronave tipo C	97	397
Huaraz	735	3050m x 30m	196m x 80m	2 PEA-Clase C	13	70
Iquitos	5 067	2500m x 45m	247,5m x 220m	2 aeronaves tipo A ó B 5 aeronaves tipo C 5 helicópteros	93	459
Pisco	114	3020m x 45m	Antigua: 140m x 105m Nueva: 48 275 m2	4 aeronaves tipo C 2 aeronaves tipo B 12 aeronaves tipo A	-	5
Piura	1 589	2500m x 45m	140m x 80m	2 PEA-Clase C	35	482
Pucallpa	2 524	2800m x 45m	270m x 92,90m	4 aeronaves tipo A ó B 2 aeronaves C 4 aeronaves tipo C 8 aeronaves tipo A	87	307
Talara	13	2460m x 150m	210m x 50m	2 aeronave tipo C	85	64
Tarapoto	2 556	2600m x 45m	300,5m x 175m	3 aeronaves tipo A ó B 3 aeronaves tipo C 4 aeronaves tipo C 3 aeronaves tipo A ó B	87	316
Trujillo	3 356	3000m x 45m	180m x 103m	3 aeronaves tipo C 1 aeronave tipo A	80	445
Tumbes	1 177	2500m x 45m	160m x 80m	2 aeronaves tipo C	27	127

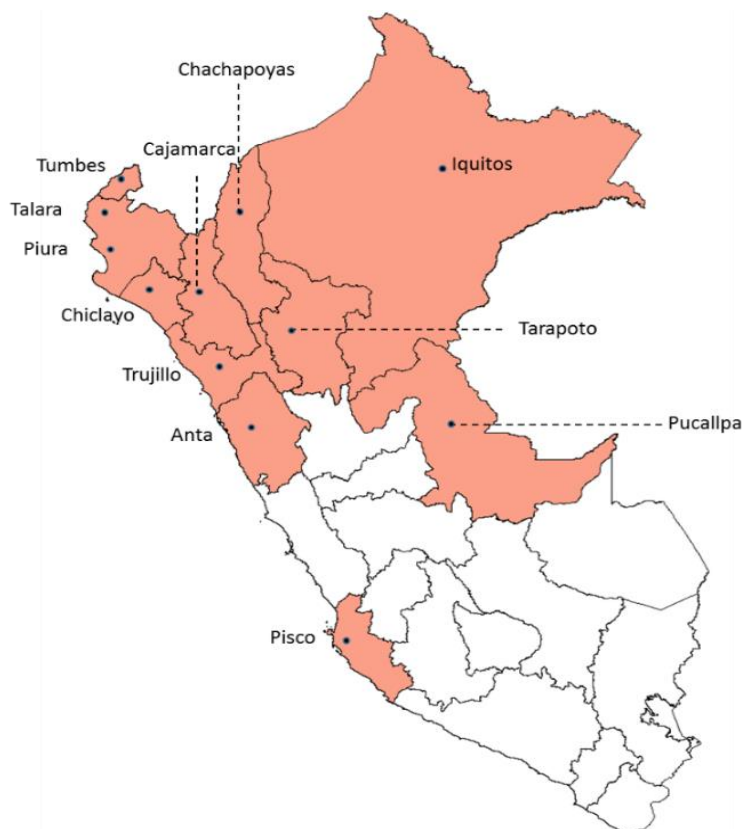
Fuente: Aeropuertos del Perú S.A. "Procedimientos Previamente Convenidos Aplicados a los Estados Financieros Regulatorios" (Por el año terminado el 31 de diciembre de 2019) y portal web de ADP (<https://www.adp.com.pe/>)  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### II.4. Área de influencia

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



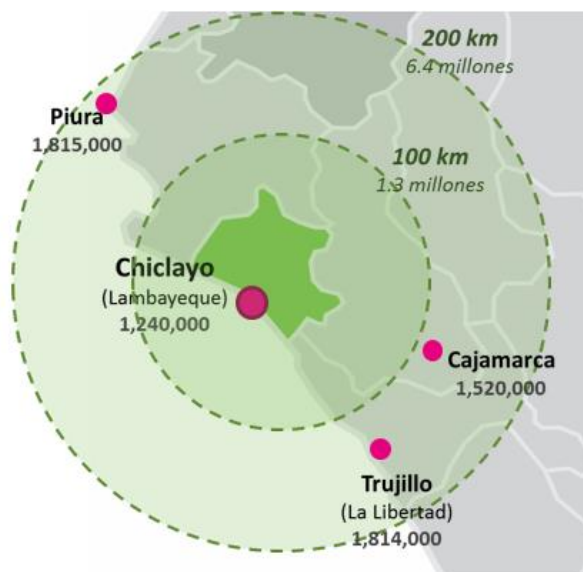
**Gráfico 1** Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP).

21. Cabe indicar que, por su ubicación estratégica, ADP viene 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 se podrá dar 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.

**Gráfico 2** Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP).



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

22. 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 parte del Concesionario, siendo estos provistos exclusivamente por CORPAC. Los servicios brindados por el Concesionario pueden clasificarse en servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
23. 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). La 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 de Aeropuertos de Provincia

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 <sup>3/</sup>	Regulación por acceso

**Nota:**

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

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

3/ Iquitos y Trujillo.

*Fuente: Contratos de Concesión.*

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

24. 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.
25. Cabe señalar que estos servicios no se encuentran sujetos al régimen tarifario, a diferencia de los servicios aeroportuarios, por lo que los precios cobrados por la prestación de estos servicios son fijados libremente por la empresa Concesionaria.



## IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

### IV.1. Servicios aeroportuarios

#### i. Principales clientes

26. Como parte de lo establecido en el Contrato de concesión, el Concesionario 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 aerolíneas (de vuelos comerciales y de carga) y los operadores aeroportuarios.
27. En el caso de los servicios aeroportuarios corresponde al Concesionario brindar a las aerolíneas facilidades y servicios con altos estándares para que puedan desarrollar sus operaciones. Los operadores aéreos o aerolíneas que registran mayor participación en la red de aeropuertos que componen el Primer Grupo de Aeropuertos de provincia durante el 2019 son los siguientes: Latam Airlines Peru, Peruvian Airlines, Aerodiana, StarPeru y Viva Airlines.

#### ii. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

28. 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 los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de la declaración estadística del Ositrán<sup>7</sup>.
29. El Primer Grupo de Aeropuertos Regionales cuenta con una red de 12 terminales aéreas ubicados principalmente en el norte y oriente. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, los aeropuertos de la concesión se clasifican en cuatro grupos, de acuerdo con el tráfico de pasajeros que registren en el último año:

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

30. Como se observa en la siguiente Cuadro, desde el inicio de explotación de la concesión, la clasificación de los aeropuertos ha ido cambiando, concentrándose en torno a los Grupos I y II debido al importante incremento en el tráfico de pasajeros registrados anualmente en los aeropuertos regionales. Por ejemplo, al inicio de la concesión, ningún aeropuerto registraba un tráfico mayor a 500 mil pasajeros y sólo un aeropuerto registraba un tráfico de entre 250 y 500 mil pasajeros (el aeropuerto de Iquitos), mientras que, al cierre de 2019, seis (6) aeropuertos se ubican en el Grupo I.

<sup>7</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@ositrán.gob.pe](mailto:declaración.estadística@ositrán.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.





**Cuadro 6** Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2007 – 2019

Año	Grupos (según número de pasajeros al año)			
	Grupo I > 500 mil	Grupo II 250 - 500 mil	Grupo III 100 - 250 mil	Grupo IV < 100 mil
2007	-	Iquitos	Trujillo, Tarapoto y Pucallpa	Tumbes, Talara, Cajamarca, Huaraz y Chachapoyas
2008	-	Iquitos y Pucallpa	Trujillo, Tarapoto y Chiclayo	Tumbes, Talara, Cajamarca, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2009	Iquitos	Pucallpa, Trujillo y Tarapoto	Chiclayo y Piura	Tumbes, Talara, Cajamarca, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2010	Iquitos	Pucallpa, Tarapoto y Piura	Cajamarca, Trujillo y Chiclayo	Tumbes, Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2011	Iquitos	Pucallpa, Tarapoto y Piura	Cajamarca, Trujillo y Chiclayo	Tumbes, Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2012	Iquitos y Piura	Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo	Cajamarca, Tumbes y Trujillo	Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2013	Iquitos, Piura y Tarapoto	Pucallpa, Trujillo y Chiclayo	Cajamarca y Tumbes	Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2014	Iquitos, Piura y Tarapoto	Pucallpa, Tarapoto, Chiclayo y Cajamarca	Tumbes	Talara, Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2015	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo y Pucallpa	Chiclayo y Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2016	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa	Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2017	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa	Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2018	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa	Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco
2019	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa	Cajamarca	Tumbes y Talara	Huaraz, Chachapoyas y Pisco

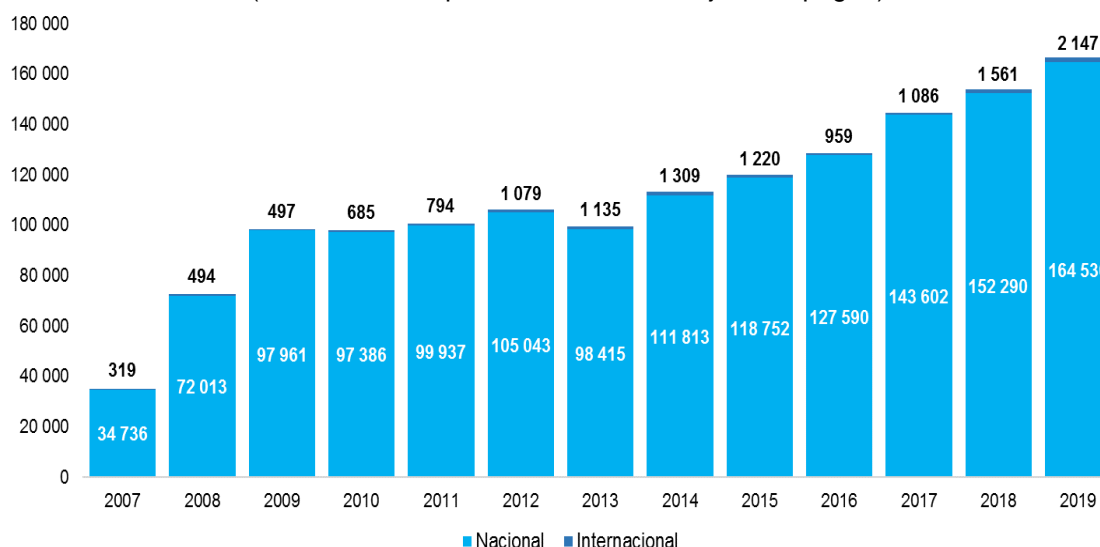
Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

31. Finalmente, cabe mencionar que 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 2019, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 23,3%, 33,6% y 40,5% del total de pasajeros, carga y operaciones de vuelos nacionales de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. En cuanto a los vuelos internacionales, ADP mantiene una participación poco significativa en relación con el total de operaciones, pasajeros y carga que se registraron en la red aeroportuaria nacional en dicho año.
  - **Tráfico de aeronaves**
32. Como ha sido mencionado, los aeropuertos administrados por ADP atienden principalmente vuelos nacionales, los cuales han representado cerca del 99% de las operaciones totales durante 2019, siendo las operaciones internacionales poco significativas y esporádicas. Como se observa en el siguiente gráfico, entre los años 2007 y 2019, el número de operaciones registradas en los aeropuertos concesionados a ADP experimentó un crecimiento promedio anual de 7,9%, alcanzando al cierre del año 2019 alrededor de 166,7 mil operaciones aéreas.



**Gráfico 3** Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2019  
(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. Es importante mencionar que el incremento del tráfico de aeronaves en el año 2008 se explica principalmente por el dinamismo registrado en el aeropuerto de Pisco (el cual forma parte de la concesión desde febrero de 2008). En efecto, en dicho año, el tráfico de aeronaves en la concesión de ADP se incrementó 107% con relación al 2007, es decir, en 37 452 operaciones, de los cuales el 68% corresponde a la incorporación de las operaciones del aeropuerto de Pisco en la concesión del Primer Grupo (25,4 mil operaciones). No obstante, la mayor parte del tráfico que registra dicho aeropuerto se debe a operaciones no comerciales (principalmente a las Fuerzas Aéreas del Perú y a diversas escuelas de pilotos), así como a los vuelos turísticos hacia las líneas de Nazca (atendiendo a empresas como Aerodiana S.A.C.), los cuales han registrado un aumento importante a partir de 2008. En efecto, en 2019, solo el 9,8% de las operaciones del aeropuerto de Pisco corresponde a vuelos comerciales; mientras que las operaciones de instrucción representaron el 72,9%, y las operaciones militares, el 17,3%.
34. Durante 2019, el tráfico total de aeronaves alcanzó un nivel de 166,7 mil movimientos, lo que representó un incremento de 8,3% con relación al año anterior, siendo que el tráfico en vuelos nacionales se incrementó 8,0%; mientras que el aumento en vuelos internacionales registró una tasa de crecimiento de 37,5%. Este significativo incremento en el número de vuelos internacionales, que pasaron de 1 561 a 2 147 operaciones, se dio principalmente en el aeropuerto de Pisco, donde se incrementaron el número de vuelos internacionales de 362 a 798 entre el 2018 y 2019.
35. Analizando la evolución de las operaciones nacionales por aeropuerto, se aprecia que el de Pisco es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo representado el 44,9% de las operaciones en 2019<sup>8</sup>, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (11,5%), Chiclayo (8,3%), Tarapoto (8,1%), Trujillo (8,0%), Iquitos (7,2%) y Piura (5,8%).
36. Todos los aeropuertos (con excepción del aeropuerto de Huaraz) han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2007 y 2019, en tasas promedio anual que varían entre -11,2% y 35,4% (ver siguiente Cuadro).

<sup>8</sup> No obstante, como se señaló anteriormente, la mayor parte del tráfico del aeropuerto de Pisco se concentra en vuelos militares y de entrenamiento, así como vuelos turísticos hacia las líneas de Nazca, presentando una baja participación de vuelos comerciales en comparación al resto de aeropuertos administrados por ADP.



**Cuadro 7** Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2019  
(En número de operaciones de aterrizaje o despegue)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Var% promedio anual
Pisco		25 409	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	53 117	60 491	70 504	73 796	10,2%
Pucallpa	10 112	11 860	10 972	13 973	15 333	15 910	17 848	14 561	16 336	18 026	17 068	17 269	18 949	5,4%
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	12,5%
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	9,8%
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	13 229	7,6%
Iquitos	8 027	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	10 544	9 334	10 774	11 904	3,3%
Piura		344	3 460	5 525	7 376	7 092	7 677	8 326	10 489	9 940	9 785	10 025	9 616	35,4%
Cajamarca	3 378	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 467	3 368	3 274	3 318	3 032	4 120	1,7%
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1 043	1 290	1 300	1 483	2 327	11,0%
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	4,1%
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 216	2 090	1 508	1 348	31,4%
Anta - Huaraz	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	564	552	428	344	-11,2%
<b>Nacional</b>	<b>34 736</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>111 813</b>	<b>118 752</b>	<b>127 590</b>	<b>143 602</b>	<b>152 290</b>	<b>164 530</b>	<b>13,8%</b>

**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.

37. Con relación a las operaciones internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo, siendo actualmente los principales aeropuertos el de Pisco, Chiclayo, Tumbes, Iquitos, Trujillo y Piura, los cuales, en conjunto, explicaron el 95,8% del total de tráfico internacional de aeronaves en el Primer Grupo durante el año 2019; mientras que en los aeropuertos de Cajamarca y Chachapoyas no se registraron movimientos internacionales. Entre 2008 y 2019, el tráfico de aeronaves en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en los aeropuertos de Tumbes, Chiclayo y Pisco. En 2019, se observa un incremento del 37,5% en el número total de operaciones internacionales, registrándose 2 147 operaciones, lo que se explica principalmente por el incremento del número de vuelos en las ciudades de Pisco (436), Iquitos (92) y Tumbes (40).

**Cuadro 8** Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2019  
(En número de operaciones de aterrizaje o despegue)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Var% promedio anual
Pisco		33	24	10	60	83	48	44	108	135	94	362	798	33,6%
Chiclayo		116	67	67	104	140	88	125	137	189	307	373	324	9,8%
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252	292	26,7%
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185	277	6,2%
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	166	205	189	8,3%
Piura		2	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152	177	50,3%
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8	35	9,3%
Tarapoto	2	5	-	-	-	1	2	4	10	-	13	10	33	26,3%
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12	18	-11,5%
Anta - Huaraz	2	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4	5,9%
Cajamarca	-	-	4	10	6	-	-	4	2	-	2	-	-	-
Chachapoyas	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
<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>959</b>	<b>1 086</b>	<b>1 561</b>	<b>2 147</b>	<b>17,2%</b>

**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.

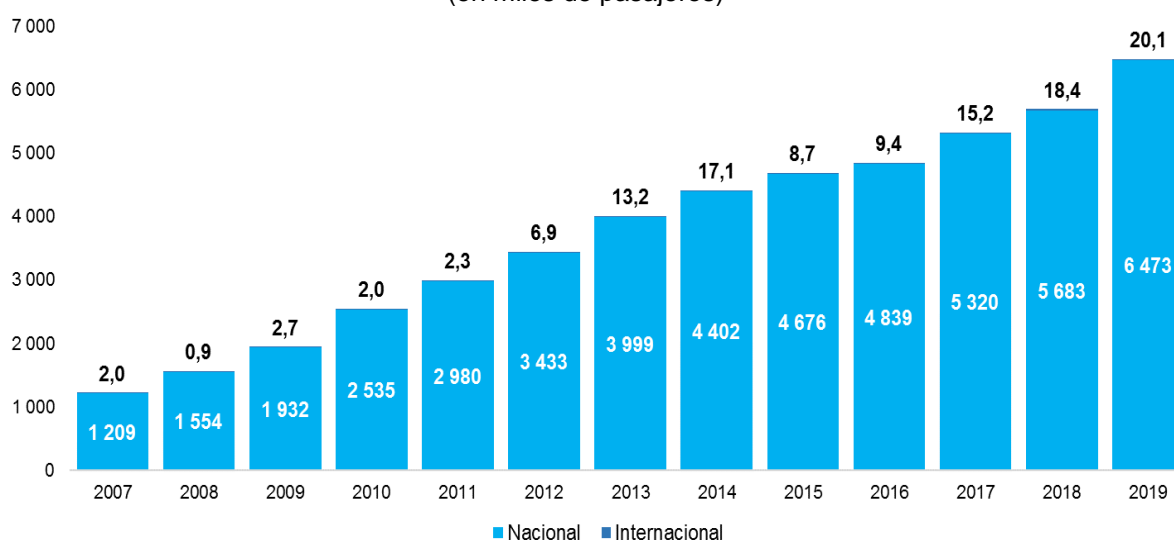
#### ▪ **Tráfico de pasajeros**

38. Entre 2007 y 2019, los pasajeros en vuelos nacionales representaron cerca del 99,8% del total de pasajeros en el Primer Grupo, mientras que la participación de los pasajeros en vuelos internacionales fue poco significativa a lo largo del periodo analizado.



39. Como se aprecia en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión se ha registrado un mayor dinamismo en el tráfico de pasajeros. Así, entre 2007 y 2019 se registró un crecimiento promedio anual de 15,0%. El mayor dinamismo se produjo en 2010 (año de recuperación de la economía de la recesión de 2009), al registrarse un importante incremento de 31,1% 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>9</sup>, así como de la frecuencia de vuelos principalmente hacia la capital.
40. Durante 2019, el tráfico total de pasajeros alcanzó un nivel de 6 492,9 mil pasajeros, lo que representó un incremento de 13,9% con relación al año anterior, apreciándose que el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales se incrementó también 13,9%; mientras que el tráfico de pasajeros internacionales aumentó 9,2% respecto de lo registrado en el año 2018.

**Gráfico 4** Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2019 (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.

41. El aeropuerto de Iquitos permaneció como el más importante del Primer Grupo de Aeropuertos, habiendo captado el 18,5% del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales en 2019, seguido por los aeropuertos de Piura (17,8%), Tarapoto (14,3%) y Pucallpa (11,4%). Como se observa en la siguiente Cuadro, todos los aeropuertos, a excepción del aeropuerto de Huaraz, han registrado un crecimiento del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales entre 2007 y 2019, siendo los aeropuertos de Chachapoyas, Piura, Pisco y Talara los que registraron el mayor dinamismo. Cabe resaltar que en el último año, se observa una fuerte contracción en el número de pasajeros nacionales en el aeropuerto de Huaraz (-90,0%), debido al reducido número de vuelos comerciales que conectan con dicho terminal.

<sup>9</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.



**Cuadro 9** Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2019  
(En número de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Var% promedio anual
Iquitos	491 783	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	7,7%
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	40,5%
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	14,6%
Pucallpa	209 351	240 702	240 472	307 281	313 708	364 994	447 826	469 752	503 491	514 536	610 618	690 473	735 473	11,0%
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	14,9%
Trujillo	167 427	202 080	223 440	293 017	349 911	404 864	443 334	491 410	503 821	585 255	634 928	619 557	654 245	12,0%
Cajamarca	76 487	97 187	127 102	177 447	201 235	227 423	252 291	258 201	275 165	326 346	358 954	357 487	472 257	16,4%
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	33,6%
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	12,5%
Pisco		1 784	7 880	23 860	47 314	69 330	85 456	69 731	56 394	46 764	52 627	69 873	63 158	38,3%
Chachapoyas	359	1 504	1 047	3 339	1 669	58	387	569	233	10 012	19 616	26 863	21 893	40,9%
Anta - Huaraz	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	-20,5%
<b>Nacional</b>	<b>1 209 181</b>	<b>1 554 230</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>4 401 883</b>	<b>4 676 339</b>	<b>4 839 125</b>	<b>5 320 105</b>	<b>5 682 824</b>	<b>6 472 744</b>	<b>15,0%</b>

**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.

42. Con relación a los pasajeros en vuelos internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo. Sin embargo, como se aprecia en la siguiente Cuadro, entre 2007 y 2019, el tráfico de pasajeros en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en los aeropuertos de Chiclayo y Trujillo.

**Cuadro 10** Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2019  
(En número de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Var% promedio anual
Chiclayo		51	874	224	388	2 218	89	61	203	7 788	13 542	15 655	14 749	67,4%
Trujillo	176	21	207	233	248	132	1 769	774	243	480	601	256	3 390	28,0%
Piura		6	63	252	228	381	448	450	475	286	382	539	483	49,0%
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171	141	231	448	15,7%
Pisco		6	5	-	80	88	135	746	237	147	343	785	381	45,8%
Tarapoto	5	254	-	-	-	-	-	7	19	-	21	10	295	40,5%
Iquitos	1 438	418	744	561	847	3 632	8 499	14 770	7 214	436	93	921	291	-12,5%
Talara	30	16	-	32	96	93	23	34	31	3	11	22	59	5,8%
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	10	20	-19,4%
Anta - Huaraz	8	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	12	3,4%
Cajamarca	-	-	31	37	11	-	-	41	12	-	26	-	-	-
Chachapoyas	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Nacional</b>	<b>2 022</b>	<b>880</b>	<b>2 740</b>	<b>1 957</b>	<b>2 307</b>	<b>6 888</b>	<b>13 208</b>	<b>17 067</b>	<b>8 716</b>	<b>9 373</b>	<b>15 182</b>	<b>18 430</b>	<b>20 128</b>	<b>21,1%</b>

**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.

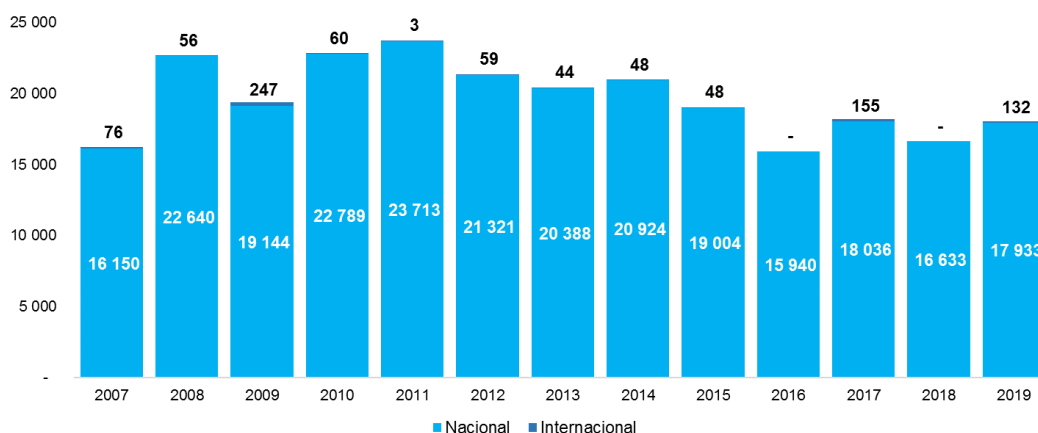
43. En particular, durante los últimos años, se registró una alta tasa de crecimiento en el tráfico de pasajeros internacionales en el aeropuerto de Chiclayo, el cual concentró el 73,3% del tráfico total de pasajeros internacionales del año 2019, lo cual se explica porque la empresa Copa Airlines empezó a realizar vuelos internacionales desde Chiclayo a Panamá a partir de junio de 2016.

▪ **Tráfico de carga**

44. 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 se redujo a una tasa anual de 0,9%. Cabe notar que, cerca del 100,0% del total de la carga movilizada entre 2002 y 2019, corresponde a carga nacional, siendo el volumen de la carga internacional poco significativo.



**Gráfico 5** Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2019  
(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.

45. Durante 2019, se han movilizado 18,0 mil toneladas de carga, apreciándose que la misma registró un incremento respecto de lo registrado en el año 2018 en donde se reportaron 16,7 mil toneladas de carga, esto es, un 8,6% más.
46. Analizando la evolución de la carga nacional por aeropuerto, se aprecia que el aeropuerto de Iquitos es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo captado el 58,7% del tráfico en 2019, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (11,9%), Tarapoto (9,3%) y Piura (8,3%). Como se observa en la siguiente Cuadro, los aeropuertos que registraron un mayor dinamismo del movimiento de carga nacional fueron los de Piura y Tumbes, al registrar un crecimiento promedio anual de 26,1% y 5,9%, respectivamente entre el 2007 y 2019. Durante 2019, todos los aeropuertos regionales, excepto Tarapoto, experimentaron un crecimiento en el movimiento de carga nacional.

**Cuadro 11** Tráfico de carga en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2019  
(En toneladas métricas)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Var% promedio anual
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	0,1%
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	-3,7%
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	2,7%
Piura	-	116	1 107	1 165	1 253	1 385	1 562	1 576	1 429	1 449	1 831	1 357	1 486	26,1%
Chiclayo	-	452	485	601	693	656	646	717	737	664	880	583	671	3,7%
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	510	495	461	791	465	599	3,7%
Trujillo	528	474	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417	551	0,4%
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273	302	5,9%
Chachapoyas	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-
Anta - Huaraz	42	-	8	1	3	1	-	-	-	-	5	-	-	-
Talara	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	0	-	-
Pisco	-	-	-	-	-	55	-	-	0	-	0	-	-	-
<b>Nacional</b>	<b>16 150</b>	<b>22 640</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>0,9%</b>

*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.

47. En el caso de la carga internacional, solo los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa, Trujillo, Chiclayo, Pisco, Piura e Iquitos registraron algún movimiento entre 2007 y 2019, siendo el aeropuerto de Iquitos el que mayor carga internacional ha movilizadado y el único aeropuerto que registró movimientos de manera sostenida a lo largo de dicho periodo. Cabe indicar



que en el año 2019 se han movilizado 132 toneladas de carga a través de los aeropuertos de Piura (72,3%) e Iquitos (27,7%).

**Cuadro 12** Tráfico de carga en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2019  
(En toneladas métricas)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Var% promedio anual
Piura	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	27	-	96	-
Iquitos	75	56	231	37	3	25	44	47	48	-	124	-	37	-5,7%
Cajamarca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chachapoyas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anta - Huaraz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	-	-	-	-	-
Talara	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trujillo	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chiclayo	-	-	-	-	-	18	-	-	-	-	3	-	-	-
<b>Internacional</b>	<b>76</b>	<b>56</b>	<b>247</b>	<b>60</b>	<b>3</b>	<b>59</b>	<b>44</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>-</b>	<b>155</b>	<b>-</b>	<b>132</b>	<b>4,7%</b>

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

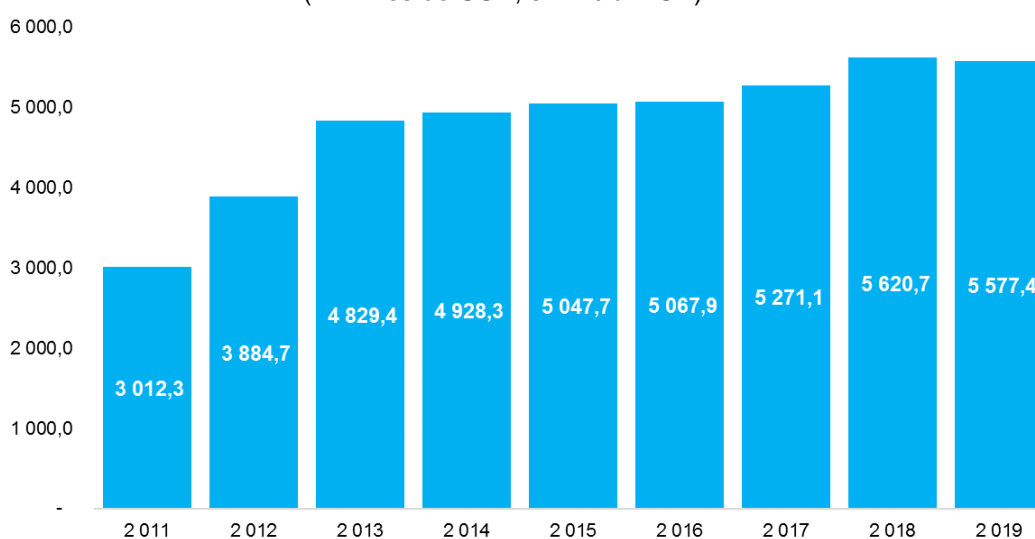
**Fuente:** ADP.

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

## IV.2. Servicios no aeroportuarios

48. Como se señaló anteriormente, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario y/o 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.
49. Como se aprecia en el siguiente gráfico, la demanda por estos servicios se ha incrementado, lo cual se puede apreciar en la evolución creciente de los ingresos por servicios no regulados registrada desde el año 2011. No obstante, durante 2019, se observa una ligera reducción de los ingresos por los servicios no regulados en relación con el año anterior (-0,8%).

**Gráfico 6** Evolución de ingresos por servicios no aeroportuarios, 2011 – 2019  
(En miles de USD, sin incluir IGV)



**Fuente:** ADP.

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



## V. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

50. 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.
51. Al respecto, dicha cláusula establece que el Concesionario deberá reajustar por inflación las tarifas y cargos de acceso el 1° de enero de cada año. Asimismo, el Ositrán podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y la demanda.

### V.1. Régimen tarifario

52. 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. Tal como se establece en dicho anexo, las tarifas serán aplicadas en función del Grupo donde se encuentre ubicado cada aeropuerto, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado en el último año.
53. En la siguiente Cuadro se muestra el detalle de las tarifas vigentes durante el año 2019 en los aeropuertos correspondientes al Primer Grupo.

**Cuadro 13** Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, año 2019  
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados				3 aeropuertos restantes	
		Iquitos, Tarapoto, Pucallpa y Trujillo	Cajamarca	Tumbes y Talara	Chachapoyas y Huaraz	Piura y Chiclayo	Pisco
<b>Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)</b>							
- TUUA Internacional	Pasajero embarcado	13,47	13,47	13,47	13,47	12,95	12,95
- TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,85	4,03	3,92	3,92	4,66	3,80
<b>Aterrizaje / Despegue Internacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)*#</b>							
- Hasta 10 TM	Por operación	21,53	16,15	10,77	5,38	20,72	5,18
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	4,00	3,42	2,85	2,29	3,85	2,20
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	4,84	4,16	3,46	2,69	4,66	2,59
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	5,10	4,37	3,65	2,92	4,91	2,81
- Más de 106 TM	Por tonelada	5,22	4,48	3,73	2,99	5,03	2,88
<b>Aterrizaje / Despegue Nacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)*#</b>							
- Hasta 10 TM	Por operación	10,77	8,07	5,38	2,69	10,36	2,59
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	2,33	1,29	1,16	0,90	2,24	0,87
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	2,91	1,35	1,21	0,94	2,80	0,91
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	3,03	1,40	1,27	0,98	2,91	0,94
- Más de 106 TM	Por tonelada	3,11	1,44	1,29	1,01	2,99	0,97
<b>Servicios a la carga</b>							
- Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01

**Notas:**

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

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

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.





54. Tal como se puede apreciar, las tarifas correspondientes a los aeropuertos que registran la mayor cantidad de tráfico de pasajeros (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa y Chiclayo) se ubican en niveles mayores que las registradas en los aeropuertos con el menor tráfico (Cajamarca, Tumbes, Talara, Chachapoyas, Huaraz y Pisco).
55. Cabe destacar que, durante 2019, las tarifas de la TUUA Nacional se incrementaron entre 2,3% y 7,0%, según el grupo al que pertenezca el aeropuerto; mientras que la TUUA Internacional se incrementó entre 2,4% y 6,9%. Por su parte, la tarifa de aterrizaje y despegue internacional se incrementó entre 2,1% y 2,5%, según el grupo al que pertenezca el aeropuerto y el rango del peso máximo de despegue (PMD) de la aeronave; mientras que la tarifa de aterrizaje y despegue nacional registró incrementos de entre 1,1% y 2,7%, según el grupo al que pertenezca el aeropuerto y el rango de PMD de la aeronave.

## V.2. Régimen de cargos de acceso

56. El Contrato de Concesión establece un nivel máximo de cobro por concepto de cargos de acceso por almacenamiento y despacho de combustible, uso de instalaciones para servicio de rampa y alquiler de locales para líneas aéreas (atención de tráfico de pasajeros y equipaje)<sup>10</sup>. Los cobros por la prestación de estos servicios están sujetos a la regulación de acceso, es decir, que en caso el Concesionario y la aerolínea no lleguen a un acuerdo, Ositrán podrá determinar un cargo y demás condiciones de acceso a la infraestructura.
57. En la siguiente Cuadro se presentan los cargos de acceso vigentes para el servicio de rampa durante 2019. Como se aprecia, los cargos de acceso en los aeropuertos que registran la mayor cantidad de tráfico de pasajeros (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa y Chiclayo), se ubican en niveles superiores que los cargos aplicados para el resto de los aeropuertos.

**Cuadro 14** Cargos de acceso aplicables al Servicio de Rampa, año 2019  
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados			3 aeropuertos restantes	
		Iquitos, Tarapoto, Pucallpa y Trujillo	Cajamarca	Tumbes, Talara, Huaraz y Chachapoyas	Piura y Chiclayo	Pisco
<b>Servicio de Rampa</b>						
Hasta 10 TM	Por operación	3,364	2,691	2,691	3,238	2,590
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	15,475	12,111	13,457	14,894	12,952
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	37,006	22,876	28,259	35,617	27,198
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	51,136	33,642	48,444	49,216	46,626
105 TM a más	Por operación	75,358	53,827	83,432	72,529	80,300

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Por otra parte, en la siguiente Cuadro se muestran los cargos de acceso vigentes durante el año 2019 para el Servicio de abastecimiento y almacenamiento de combustible. Este servicio 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 la facilidad esencial.

<sup>10</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.



**Cuadro 15** Cargos de acceso aplicables al Servicio de abastecimiento y almacenamiento de combustible, año 2019  
(En USD, sin IGV)

Aeropuerto	Cargo por galón
Trujillo	0,067
Iquitos	0,067
Chiclayo	0,065
Pucallpa	0,041
Talara	0,027
Pisco	0,026
Tarapoto	0,027

Fuente: Tarifario de ADP.

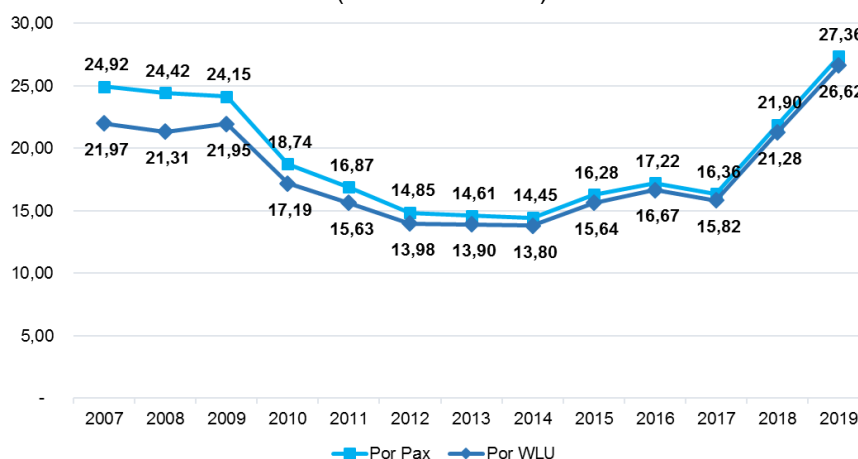
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1. Desempeño comercial

59. Como se verá más adelante, los principales ingresos de ADP provienen de dos fuentes: ingresos por servicios aeroportuarios y no aeroportuarios, e ingresos por cofinanciamiento. Este último concepto está representado por el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), efectuado por el Concedente.
60. En el siguiente gráfico se muestra la evolución anual del ingreso operativo promedio por pasajero y por WLU. Como se aprecia, dichos indicadores registraron una tendencia decreciente entre 2007 y 2014, mostrando una tendencia creciente entre el 2015 y 2019. Cabe notar que, para el 2019 el ingreso promedio por pasajero aumentó significativamente a S/ 27,36, lo cual representó un incremento del 24,9% respecto del nivel registrado el año anterior. Asimismo, y de forma similar, se observó un aumento en el indicador de ingresos por WLU<sup>11</sup>, el cual alcanzó los S/ 26,62, cifra superior en 25,1% a la registrada el año anterior.

**Gráfico 7** Ingreso promedio por pasajero y WLU – Periodo 2007-2019  
(En nuevos soles)



**Nota:** Solo se consideran los ingresos por servicios prestados y cofinanciamiento (PAMO).

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>11</sup> Work Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).



## VI.2. Calidad al usuario intermedio y final

### ▪ Niveles de servicio y productividad

61. El Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario deben llevarse a cabo manteniendo los RTM del Anexo 8 del Contrato de Concesión. Conforme a lo establecido en dicho anexo, la red de aeropuertos administrada por ADP debe cumplir con los niveles de servicio C y D de la IATA, dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores, con la finalidad de elevar la calidad del servicio brindado por la entidad prestadora a favor del Usuario.
62. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión de Ositrán, la GSF llevó a cabo las mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante 2019.
63. 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 Cajamarca, Trujillo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Chiclayo; mientras que en los aeropuertos de Talara y Tumbes 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.
64. En la siguiente Cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por Ositrán sobre el nivel de cumplimiento IATA D en los aeropuertos correspondientes durante el año 2019. Como se observa, el aeropuerto de Talara (que presentó un tráfico de 319 mil pasajeros durante el año 2019) incumplió la mayoría de los niveles de servicio IATA D, mientras que el aeropuerto de Tumbes (que presentó un tráfico de 261 mil pasajeros en el 2019) solo incumplió el indicador relacionado con el control de *Boarding Pass*.

**Cuadro 16** Nivel de Servicio IATA “D” en los aeropuertos de Talara y Tumbes: Resultados de las mediciones realizadas en 2019

Subsistema del terminal	Requisitos "Nivel D"		Aeropuerto de Talara			Aeropuerto de Tumbes		
	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Estado	Espacio (m <sup>2</sup> /PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Estado
Hall público de salida	2.1 m <sup>2</sup>	-	1.75 m <sup>2</sup>	-	No Cumple	2.7 m <sup>2</sup>	-	Cumple
Check-In	1.1 m <sup>2</sup>	30	0.20 m <sup>2</sup>	16	No Cumple	1.9 m <sup>2</sup>	16	Cumple
Control Boarding Pass	0.8 m <sup>2</sup>	10	0.45 m <sup>2</sup>	7	No Cumple	0.4 m <sup>2</sup>	9	No Cumple
Control de Seguridad	0.8 m <sup>2</sup>	10	1.35 m <sup>2</sup>	3	Cumple	1.75 m <sup>2</sup>	1	Cumple
Sala de embarque	2.0 m <sup>2</sup>	-	0.90 m <sup>2</sup>	-	No Cumple	2.05 m <sup>2</sup>	-	Cumple
Sala de reclamo de equipaje	1.3 m <sup>2</sup>	-	1.35 m <sup>2</sup>	-	Cumple	1.6 m <sup>2</sup>	-	Cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

65. Por otra parte, en la siguiente Cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por Ositrán sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA C en los aeropuertos de Cajamarca (472 mil pasajeros), Trujillo (654 mil pasajeros), Iquitos (1196 mil pasajeros), Piura (1149 mil pasajeros), Pucallpa (735 mil pasajeros), Tarapoto (924 mil pasajeros) y Chiclayo (676 mil pasajeros). Como se observa, los resultados difieren según cada aeropuerto, apreciándose que el mayor nivel de incumplimiento se encuentra en los indicadores relacionados con el control de *Boarding Pass*, control de seguridad y sala de embarque. Por su parte, el mayor nivel de cumplimiento se ha producido en los indicadores relacionados con el área de *check-in* y el área del *hall* público de salida.



**Cuadro 17** Nivel de Servicio IATA "C" en los aeropuertos de Cajamarca, Chiclayo, Iquitos, Piura, Pucallpa, Tarapoto y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2019

Subsistema del terminal	Espacio (m2/PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Espacio (m2/PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Estado	Espacio (m2/PAX)	Tiempo de espera en cola (min)	Estado	
	Requisitos "Nivel C"			Aeropuerto de Cajamarca			Aeropuerto de Trujillo		
Hall público de salida	2.3 m2	-	7.7 m2	-	Cumple	4.35 m2	-	Cumple	
Check-In	1.2 m2	30	0.25 m2	15	No Cumple	2.43 m2	6	Cumple	
Control Boarding Pass	1.0 m2	10	0.05 m2	18	No Cumple	0.90 m2	4	No Cumple	
Control de Seguridad	1.0 m2	10	0.35 m2	2	No Cumple	0.36 m2	2	No Cumple	
Sala de embarque	2.5 m2	-	1.85 m2	-	No Cumple	2.30 m2	-	No Cumple	
Sala de reclamo de equipaje	1.7 m2	-	1.7 m2	-	Cumple	1.25 m2	-	No Cumple	
Subsistema del terminal	Requisitos "Nivel C"			Aeropuerto de Iquitos			Aeropuerto de Piura		
Hall público de salida	2.3 m2	-	18.90 m2	-	Cumple	2.10 m2	-	No Cumple	
Check-In	1.2 m2	30	0.35 m2	32	No Cumple	1.55 m2	30	Cumple	
Control Boarding Pass	1.0 m2	10	0.80 m2	5	No Cumple	0.15 m2	6	No Cumple	
Control de Seguridad	1.0 m2	10	0.70 m2	4	No Cumple	0.40 m2	4	No Cumple	
Sala de embarque	2.5 m2	-	3.40 m2	-	Cumple	1.60 m2	-	No Cumple	
Sala de reclamo de equipaje	1.7 m2	-	3.50 m2	-	Cumple	1.40 m2	-	No Cumple	
Subsistema del terminal	Requisitos "Nivel C"			Aeropuerto de Pucallpa			Aeropuerto de Tarapoto		
Hall público de salida	2.3 m2	-	4.95 m2	-	Cumple	7.0 m2	-	Cumple	
Check-In	1.2 m2	30	1.80 m2	24	Cumple	1.35 m2	12	Cumple	
Control Boarding Pass	1.0 m2	10	0.45 m2	6	No Cumple	0.50 m2	3	No Cumple	
Control de Seguridad	1.0 m2	10	0.75 m2	3	No Cumple	0.80 m2	3	No Cumple	
Sala de embarque	2.5 m2	-	1.80 m2	-	No Cumple	1.5 m2	-	No Cumple	
Sala de reclamo de equipaje	1.7 m2	-	2.65 m2	-	Cumple	1.15 m2	-	No Cumple	
Subsistema del terminal	Requisitos "Nivel C"			Aeropuerto de Chiclayo					
Hall público de salida	2.3 m2	-	6.45 m2	-	Cumple				
Check-In	1.2 m2	30	0.90 m2	11	No Cumple				
Migraciones Salidas	1.0 m2	10	1.8 m2	6	Cumple				
Control Boarding Pass	1.0 m2	10	0.15 m2	9	No Cumple				
Control de Seguridad	1.0 m2	10	0.55 m2	3	No Cumple				
Sala de embarque	2.5 m2	-	1.7 m2	-	No Cumple				
Migraciones Llegadas	1.0 m2	15	0.8 m2	58	No Cumple				
Sala de reclamo de equipaje	1.7 m2	-	2.45 m2	-	Cumple				

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. De acuerdo con las mediciones efectuadas en el 2019, si bien el Concesionario ha logrado el cumplimiento de ciertos parámetros de calidad; también se ha verificado que existen diversos aspectos en los que la empresa no ha alcanzado los parámetros mínimos previstos en el Contrato, principalmente relacionados con la capacidad de la infraestructura. Esta situación se ha complicado debido a las demoras por parte del Concedente en la entrega de los terrenos necesarios para realizar ampliaciones en diversos aeropuertos, así como a las demoras en la aprobación de los documentos técnicos necesarios para iniciar inversiones (estudios de preinversión y Planes Maestros), como se explicará más adelante.
67. Cabe mencionar que, los resultados de las mediciones han sido puestos en conocimiento del Concesionario con la finalidad de que adopte las acciones necesarias (incluidas la planificación de la infraestructura aeroportuaria, las proyecciones de tráfico y el análisis de demanda/capacidad) para cumplir con los Niveles de Servicio IATA de acuerdo a lo señalado en el numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión. El Ositrán se encuentra facultado para aplicar la correspondiente penalidad a través de un acto administrativo sustentado.



▪ **Satisfacción de usuarios**

68. En el numeral 2 del anexo 8 del Contrato de Concesión se establece que el Concesionario realizará semestralmente encuestas a los pasajeros y acompañantes del Primer Grupo de Aeropuertos, a fin de establecer su grado de satisfacción con los servicios prestados. 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 las mismas.

69. A continuación, se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Usuarios del Primer Grupo de Aeropuertos, realizado por la consultora *Cuore Consumer Research – CCR* para medir los niveles de satisfacción de pasajeros, acompañantes, líneas aéreas y concesionarios de los doce aeropuertos de la concesión durante el segundo semestre de 2019.

• **Pasajeros y acompañantes**

70. La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 2575 pasajeros y 905 acompañantes para el periodo comprendido entre el 17 de octubre y 10 de noviembre de 2019. Cabe mencionar que en los aeropuertos de Chachapoyas y Pisco solo se entrevista a pasajeros, debido al poco flujo de acompañantes en estos aeropuertos. Por otro lado, en el caso del aeropuerto de Huaraz no se efectuó la entrevista ni a pasajeros ni a acompañantes, pues durante las fechas de ejecución de las encuestas no se registraron vuelos programados.

71. En el segmento de pasajeros 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; mientras que en el segmento de acompañantes se evaluaron los servicios relacionados con el *hall* principal, 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 encuestas similares, emplea una escala de puntuación del 1 al 5 (desde muy insatisfecho a muy satisfecho). Cabe mencionar que ADP ha considerado como criterio de evaluación el límite mínimo satisfactorio por proceso evaluado de 3,0 puntos promedio, y sobre los 3,7 se considera que tiene un desempeño destacado.

72. En el Cuadro N° 18 se presentan los resultados generales para los segmentos de pasajeros y acompañantes, con relación a los servicios de *check-in*, embarque, servicios generales e infraestructura y equipos.

73. Como se aprecia, en la mayoría de los aeropuertos los pasajeros se encuentran en general satisfechos con los servicios de *check in* y los procesos de embarque y llegadas de pasajeros; mientras que en el caso de los servicios generales y la infraestructura en algunos aeropuertos los pasajeros se encuentran entre indiferentes y satisfechos. Cabe destacar que, los mayores niveles de satisfacción se registran en el aeropuerto de Pisco. Asimismo, destaca el bajo nivel de satisfacción en el Aeropuerto de Talara con relación a los productos y/o servicios que ofrecen los locales comerciales.



**Cuadro 18 Pasajeros: Resultado de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2019**

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

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2019-II.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. Por otra parte, en el siguiente cuadro se muestra el nivel de satisfacción de los acompañantes con relación a los servicios brindados en los distintos aeropuertos de la concesión. En general, los niveles de satisfacción de los acompañantes son similares a los de los pasajeros, destacando los menores niveles de satisfacción con relación a los productos y servicios brindados por los locales comerciales (particularmente en el aeropuerto de Talara). Asimismo, cabe destacar que, los mayores niveles de satisfacción se registran en el aeropuerto de Pucallpa.



**Cuadro 19** Acompañantes: Resultado de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2019

Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	TRU	CAJ	TUM	CHI	PIU	TAL
<b>Proceso Check-In</b>	4,1	4,2	4,0	4,2	4,1	4,1	4,0	4,0	4,0
1. Hall Principal	4,1	4,2	4,0	4,2	4,1	4,1	4,0	4,0	4,0
<b>Servicios Generales</b>	4,0	4,1	4,0	4,1	4,0	4,0	3,8	4,0	4,0
1. Perifoneo	4,1	4,0	4,2	4,1	4,1	4,1	3,9	3,9	4,0
2. Pantallas de información de vuelos	3,8	4,0	3,9	4,0	3,7	4,0	3,3	4,0	4,0
3. Estacionamiento	4,1	4,1	4,0	4,1	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
4. Seguridad (Hall Principal / Estacionamiento)	4,1	4,2	3,9	4,1	4,1	4,0	4,0	4,0	4,0
<b>Infraestructura y Equipamiento</b>	4,1	4,2	4,0	4,1	3,9	4,0	4,0	3,9	3,4
1. Comodidad instalaciones del aeropuerto	4,0	4,1	3,9	4,1	3,3	4,0	3,5	3,6	3,6
2. Disponibilidad de baños	4,1	4,3	4,1	4,2	3,7	4,0	4,0	4,1	4,0
3. Baños (limpieza, funcionamiento).	4,1	4,3	4,0	4,1	3,9	4,0	4,0	4,0	3,7
4. Disponibilidad de cabinas telefónicas	4,1	4,5	4,0	4,1	4,0	4,1	4,0	3,8	--
5. Disponibilidad de cajeros automáticos	4,1	4,2	4,1	4,1	3,9	4,0	4,0	4,1	--
6. Trato/ atención del personal de locales	4,1	4,6	4,1	4,1	4,0	4,1	4,0	4,0	--
7. Conformidad de productos/servicios que ofrecen los locales comerciales	4,0	3,7	3,7	3,8	3,4	3,8	3,7	3,9	1,7
8. Limpieza de locales comerciales	4,1	4,3	4,1	4,2	4,1	4,1	4,0	4,1	4,0
<b>Promedio total</b>	<b>4,1</b>	<b>4,2</b>	<b>4,0</b>	<b>4,1</b>	<b>4,0</b>	<b>4,0</b>	<b>3,9</b>	<b>4,0</b>	<b>3,8</b>

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2019-II.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Aerolíneas y concesionarios de locales comerciales**

- La encuesta se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales (35) y concesionarios de locales comerciales (160) que operan en los 12 aeropuertos de la concesión para el periodo comprendido entre el 17 de octubre al 10 de noviembre de 2019. 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, 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 y acompañantes, del 1 al 5 (donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho).
- En la 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 a los distintos servicios y procesos fueron los aeropuertos de Chiclayo (3,7) y Piura (3,5); mientras que en los aeropuertos de Pisco, Cajamarca y Trujillo se registran los mayores niveles de satisfacción. Destaca el bajo nivel de satisfacción con relación a los servicios de perifoneo en los aeropuertos de Piura, Chiclayo e Iquitos, así como relación a la pantalla de información de vuelos en los aeropuertos de Piura, Chiclayo, Tumbes e Iquitos.



**Cuadro 20** Aerolíneas: Resultado de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2019

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

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2019-II.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

77. En la 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, los aeropuertos que registraron los menores niveles de satisfacción promedio de las aerolíneas en relación a los distintos servicios y procesos fueron los aeropuertos de Tumbes (3,9) y Piura (3,5).

**Cuadro 21** Concesionarios: Resultado de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2019

Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	TRU	CAJ	TUM	CHI	PIU	TAL	PIS	CHA
<b>Procesos</b>	<b>4,0</b>	<b>4,1</b>	<b>4,1</b>	<b>4,3</b>	<b>4,2</b>	<b>3,9</b>	<b>4,1</b>	<b>3,5</b>	<b>4,1</b>	<b>4,1</b>	<b>4,7</b>
Hall Principal	4,0	4,1	4,2	4,2	4,1	3,8	4,1	3,6	4,0	4,3	5,0
Otros servicios	3,9	4,0	4,1	4,4	4,1	3,9	4,0	3,4	4,2	4,0	4,0
Administración del aeropuerto	4,0	4,1	4,0	4,3	4,3	3,9	4,2	3,6	4,1	4,1	5,0
<b>Promedio total</b>	<b>4,0</b>	<b>4,1</b>	<b>4,1</b>	<b>4,3</b>	<b>4,2</b>	<b>3,9</b>	<b>4,1</b>	<b>3,5</b>	<b>4,1</b>	<b>4,1</b>	<b>4,7</b>

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2019-II.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- **Usuarios intermedios**

78. La encuesta se aplicó a los usuarios intermedios que operan en el aeropuerto (6 de abastecimiento de combustible y 12 de rampas) que operan en 10 de los aeropuertos de la concesión<sup>12</sup> (en total 18 usuarios) para el periodo comprendido entre el 17 de octubre al 10 de noviembre de 2019. En particular, se evaluaron los servicios relacionados con zona de *check in*, zona de embarque, zona de Llegada, zona rampa, otras áreas operativas, perifoneo, pantallas de información de vuelos, otros servicios y administración del aeropuerto. La encuesta emplea la misma escala de puntuación del 1 al 5<sup>13</sup>.
79. Como se aprecia en la siguiente Cuadro, en general, los usuarios intermedios se encuentran entre indiferentes y satisfechos con los procesos y servicios brindados en los aeropuertos de la concesión.

<sup>12</sup> En el Aeropuerto de Huaraz y Chachapoyas no se realizaron las entrevistas a usuarios intermedios.

<sup>13</sup> Donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho.





**Cuadro 22** Usuarios Intermedios: Resultado de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2019

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

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2019-II.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### VI.3. Reclamos

80. Durante 2019, se resolvieron 244 reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura con relación a los servicios prestados en el primer grupo de aeropuertos, cifra que representa una reducción de 12% con relación al número total de reclamos resueltos en 2018 (278).
81. El 44,3% de los reclamos resueltos estuvieron asociados con la calidad y la oportuna prestación del servicio, 18,0% a la facturación o cobro, 17,2% con el acceso a la infraestructura y el 20,5% restante con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, información proporcionada a los usuarios, entre otros.

**Cuadro 23** Reclamos resueltos, año 2019

Materia	N° de reclamos	% Part.
Calidad y oportuna prestación del servicio	108	44,3%
Facturación o cobro	44	18,0%
Acceso a la infraestructura	42	17,2%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	28	11,5%
Información proporcionada a los usuarios	20	8,2%
Condicionamiento de la atención del reclamo al pago previo del servicio reclamado	1	0,4%
Reclamos que surgen de la aplicación del REMA	1	0,4%
<b>Total</b>	<b>244</b>	<b>100,0%</b>

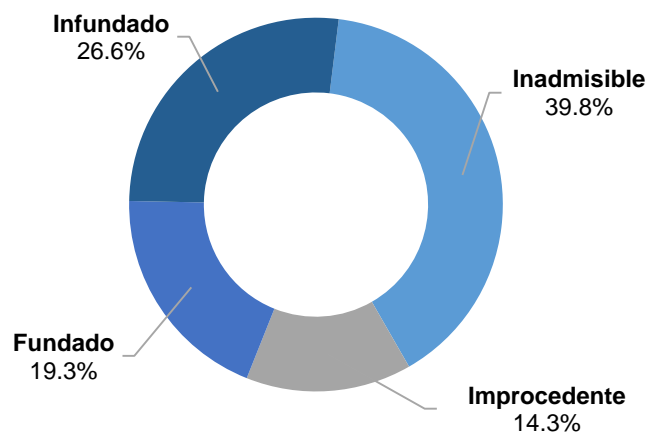
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

82. Por otro lado, de acuerdo con el estado de la resolución del reclamo, de los 244 reclamos tipificados, 65 reclamos fueron declarados infundados, 35 reclamos fueron declarados improcedentes, 97 reclamos fueron declarados inadmisibles y 47 reclamos fueron declarados fundados, representando esto último el 19,3% del total de reclamos resueltos, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.



**Gráfico 8** Tipificación de los reclamos resueltos, año 2019, en porcentajes



*Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.*

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

118. Cabe mencionar que, del total de reclamos resueltos declarados fundados en el 2019, la mayor parte estuvieron relacionados con la calidad y la oportuna prestación del servicio, los cuales representaron el 53,2%, seguido por reclamos relacionados con el acceso a la infraestructura, los cuales representaron el 19,1%.

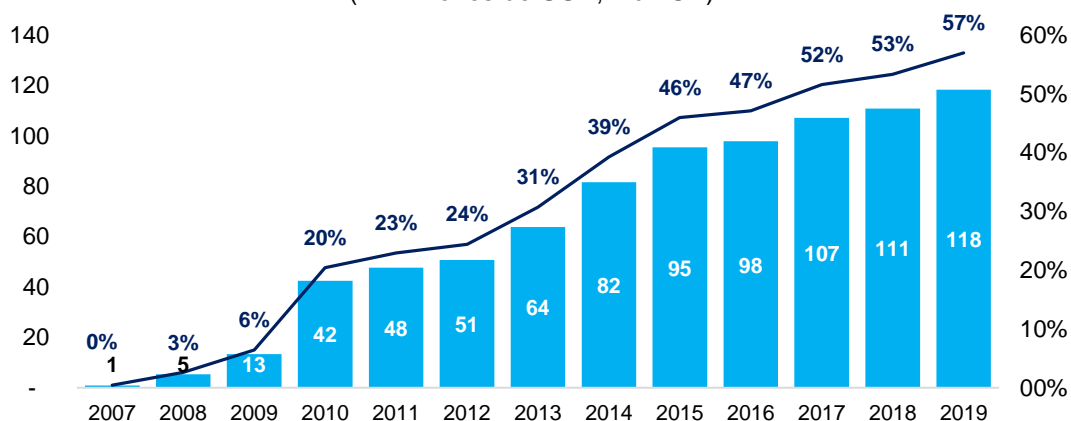


## VII. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### VII.1. Inversiones

83. 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. Así, al mes de diciembre de 2019, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 118,3 millones, lo cual representa un avance de 57,0% en el compromiso total de inversión de ADP (USD 207,7 millones), tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

**Gráfico 9** Inversiones reconocidas acumuladas y nivel de avance, 2007-2019  
(En millones de USD, inc. IGV)

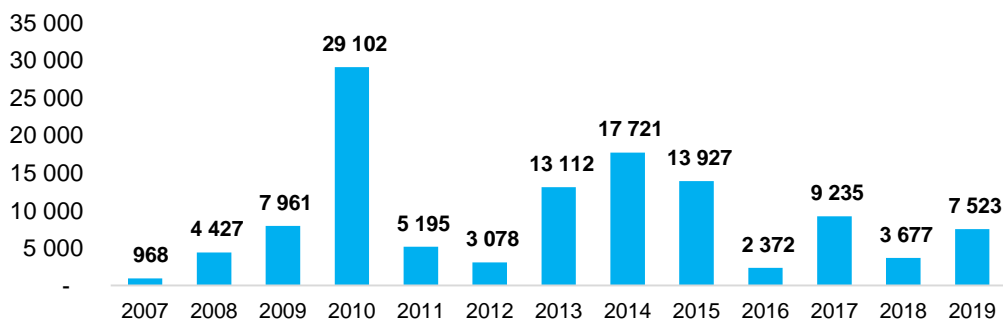


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

84. Durante el año 2019, se han reconocido inversiones por un monto de USD 7,5 millones, lo que representó un mayor monto respecto a los USD 3,7 millones reconocidos el año anterior (+105%). Cabe señalar que, durante el último año, se culminó la ejecución del proyecto de Mejoramiento del Proceso de Embarque y Desembarque en el Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Talara, cuyo objeto es optimizar los servicios aeroportuarios y resguardar la seguridad de los usuarios que hacen uso de esta infraestructura, y se dio inicio al proyecto de Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo. En el siguiente gráfico se presenta la evolución de los montos anuales de inversión reconocida por el Ositrán en el caso del Primer Grupo de Aeropuertos.

**Gráfico 10** Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2019  
(En miles de USD, inc. IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.



85. 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.
86. En el caso de las inversiones que debe ejecutar el concesionario en el periodo remanente (2009 – 2031), conforme a los planes y programas aprobados, debe señalarse que existen retrasos en su ejecución debido a la falta de entrega de terrenos por parte del Concedente, así como por demoras en la revisión y aprobación de los estudios de preinversión en el marco del Sistema de Inversiones Invierte.pe y de los Estudios Definitivos de ingeniería (EDI). Estos retrasos son producto tanto por la demora del concesionario en levantar las observaciones, así como por las demoras en la Oficina de Programaciones e Inversiones del MTC.
87. Asimismo, cabe mencionar que, al cierre del año 2019, el concesionario contó con la aprobación por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) de la actualización de los Planes Maestros de Desarrollo (PMD) de todos los aeropuertos que conforman el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, con excepción del aeropuerto de Talara debido a que presenta observaciones referidas a terrenos. En la siguiente Cuadro se presenta el estado de la actualización del PMD de los aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos.

**Cuadro 24** Estado de la actualización de los Planes Maestros de Desarrollo, año 2019

Grupo	Aeropuerto	Estado	Resolución Directoral de aprobación
Grupo 1	Tarapoto	Aprobado	RD N° 494-2019-MTC/12
	Pisco	Aprobado	RD N° 833-2018-MTC/12
	Tumbes	Aprobado	RD N° 1023-2018-MTC/12
Grupo 2	Anta	Aprobado	RD N° 731-2019-MTC/12
	Pucallpa	Aprobado	RD N° 249-2019-MTC/12
	Chiclayo	Aprobado	RD N° 989-2018-MTC/12
Grupo 3	Iquitos	Aprobado	RD N° 408-2019-MTC/12
	Cajamarca	Aprobado	RD N° 315-2019-MTC/12
	Chachapoyas	Aprobado	RD N° 868-2019-MTC/12
Grupo 4	Talara	Observado	-
	Iquitos	Aprobado	RD N° 408-2019-MTC/12
	Cajamarca	Aprobado	RD N° 315-2019-MTC/12

*Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.*

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

## VII.2. Aporte por regulación

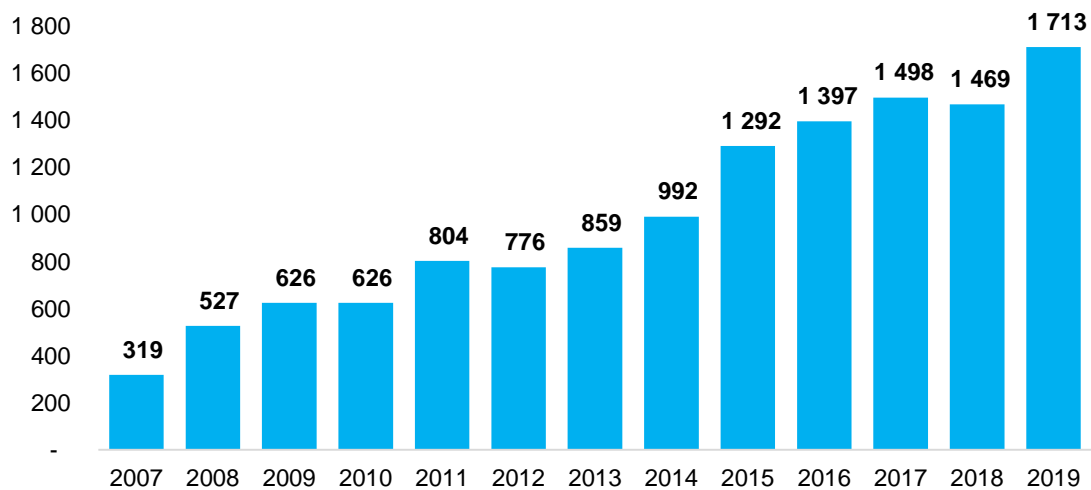
88. De conformidad con la cláusula 14.6 del Contrato de Concesión, la entidad prestadora tiene la obligación de pagar al Ositrán, el aporte por regulación al que se refiere el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM<sup>14</sup>, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos facturados.
89. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2019, ADP realizó aportes por regulación al Ositrán por la suma de S/ 1 713 miles, lo cual representó un incremento de 16,6% con relación a lo transferido en el año 2018. Al respecto, dicho incremento se encuentra en línea con los mayores ingresos facturados de la empresa durante el año 2019 por concepto de los servicios que brinda en los aeropuertos bajo su administración. No obstante, en general, se puede observar la evolución creciente en los pagos por

<sup>14</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.



concepto de Aporte por Regulación que viene transfiriendo el Concesionario desde el inicio de la Concesión.

**Gráfico 11** Aporte por regulación, 2007-2019  
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.



## VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

### IX.1. Estados de Resultados Integrales

90. 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.
91. Como se ha señalado en secciones anteriores, esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada, por lo que los ingresos que obtiene el Concesionario provienen de dos fuentes: i) Por la prestación de servicios, tanto aeroportuarios como no aeroportuario, y ii) Por cofinanciamiento (lo cual comprende el concepto del PAMO<sup>15</sup>).
92. Así, los ingresos por actividades ordinarias en el ejercicio 2019 ascendieron a S/ 171 millones, lo que representa un incremento de S/ 52,8 millones (42,3%) respecto a los ingresos del ejercicio 2018. Al respecto, los ingresos por servicios se incrementaron en S/ 54,7 millones (47,0%) y los ingresos por cofinanciamiento disminuyeron en S/ 1,9 millones (22,0%).
93. Por otro lado, se aprecia también que el costo de servicios se incrementó en S/ 48,7 millones (68,3%) en el ejercicio 2019, respecto al ejercicio 2018; en tal sentido, el efecto neto del incremento de ingresos y costos de servicios ha sido de un incremento de S/ 4,1 millones (7,6%) en la Utilidad Bruta. Es necesario señalar al respecto, que en el ejercicio 2019 el margen bruto disminuyó a 32,4%, respecto al 42,9% del ejercicio 2018, asimismo, la utilidad de operación se incrementó en S/ 3,9 millones (13%), y la utilidad neta se incrementó en S/ 1,7 millones (10,8%).
94. Estos incrementos son superiores al incremento de la utilidad bruta, lo cual resulta de esta forma porque los gastos de administración y ventas se incrementaron en una proporción menor a la utilidad bruta, es decir, en el ejercicio 2019 se ha registrado una mayor eficiencia de dichos gastos, puesto que están asociados a mayores niveles de utilidad bruta, a su vez los costos financieros disminuyeron en 11,8% y los ingresos financieros se incrementaron en 70%, siendo factores que han influido en una mayor utilidad neta, sin embargo, la diferencia de cambio neta ha significado una mayor pérdida que en el ejercicio 2018.

<sup>15</sup> Al respecto, si el PAMO es mayor que la suma de los ingresos regulados (servicios aeroportuarios) más los ingresos no regulados (servicios no aeroportuarios), el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:

$$\text{Cofinanciamiento} = (\text{PAMO} - \text{IR} - \text{INRB}) + \text{IGI} - \text{RE} + \text{PAO} + \text{Liq}$$

El monto anual del PAMO ofertado en la licitación fue de USD 9,4 millones (sin IGV), el cual se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y de Estados Unidos. Así, al año 2019, dicho monto asciende a 17 586 293,16 (sin IGV) por los 12 aeropuertos de la concesión.



**Cuadro 25** Estado de Resultados Integrales, periodo 2018 - 2019  
(En miles de Soles)

	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019 / 2018
Ingresos por servicios	170 955	116 279			47,0%
Ingresos por cofinanciamiento - PAMO	6 682	8 564			-22,0%
<b>Total ingresos por actividades ordinarias</b>	<b>177 637</b>	<b>124 843</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>42,3%</b>
Costo de servicios	(120 069)	(71 330)	-67,6%	-57,1%	68,3%
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>57 568</b>	<b>53 513</b>	<b>32%</b>	<b>43%</b>	<b>7,6%</b>
Gastos de administración	(23 965)	(22 027)	-13,5%	-17,6%	8,8%
Gastos de ventas	(2 332)	(3 358)	-1,3%	-2,7%	-30,6%
Pérdida por deterioro de cuentas por cobrar	(442)	(112)	-0,2%	-0,1%	294,6%
Otros gastos	(257)	(36)	-0,1%	0,0%	613,9%
Otros ingresos	3 256	1 967	1,8%	1,6%	65,5%
<b>Utilidad de operación</b>	<b>33 828</b>	<b>29 947</b>	<b>19%</b>	<b>24%</b>	<b>13,0%</b>
Ingresos financieros	2 175	1 280	1,2%	1,0%	69,9%
Costos financieros	(4 537)	(5 144)	-2,6%	-4,1%	-11,8%
Diferencia de cambio neta	(5 830)	(2 690)	-3%	-2%	116,7%
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>25 636</b>	<b>23 393</b>	<b>14,4%</b>	<b>18,7%</b>	<b>9,6%</b>
Impuesto a la renta	(8 032)	(7 511)	-5%	-6%	6,9%
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>17 604</b>	<b>15 882</b>	<b>10%</b>	<b>13%</b>	<b>10,8%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

95. Cabe mencionar que, del total de ingresos, el 92,8% correspondieron a ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes (S/ 164,8 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 Obras (PAO)<sup>16</sup> y el cofinanciamiento; mientras que el rubro de Otros ingresos representa el 7,2% restante e incluye los contratos de alquiler y publicidad.

**Cuadro 26** Flujo de ingresos, periodo 2018 - 2019  
(En miles de Soles)

	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019 / 2018
Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes	164 845	113 939	92,8%	91,3%	44,7%
Otros ingresos (a)	12 792	10 904	7,2%	8,7%	17,3%
<b>Total</b>	<b>177 637</b>	<b>124 843</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>42,3%</b>

(a) Comprende principalmente los ingresos por arrendamientos de espacios en los doce aeropuertos.

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. De los ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, en el año 2019, los ingresos por servicios de Obras (PAO)<sup>17</sup> ascendieron S/ 71,4 millones y representan el 43,3%, seguido de los ingresos por TUUA que ascendieron a S/ 51,4 millones y explicaron el 31,2% de los ingresos de contratos con clientes, y los servicios

<sup>16</sup> De acuerdo a la cláusula 1.83 del Contrato de Concesión, el "Pago por Obras (PAO)", Es el 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 por la construcción de infraestructura, adquisición de equipamiento y Mantenimiento Periódico, efectuadas tanto en el Período Inicial como en el Período Remanente. El mecanismo para determinar el PAO se encuentra explicado en el Acápite 2.5 del Anexo 17.

<sup>17</sup> Los pagos de los PAO han estado vinculados a la ejecución del plan de Mantenimiento Periódico (PMP) y al Programa de Rehabilitación y Mejoramiento Lado Aire ( PRMLA) de Chiclayo.



diversos regulados que ascendieron a S/ 21,6 millones y explicaron el 13,1% de los ingresos de contratos con clientes, representado en conjunto alrededor del 87,7% del total de ingresos por actividades ordinarias. En la siguiente Cuadro se muestra la composición de los ingresos para los años 2019 y 2018.

**Cuadro 27** Ingreso de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, periodo 2018 – 2019 (En miles de Soles)

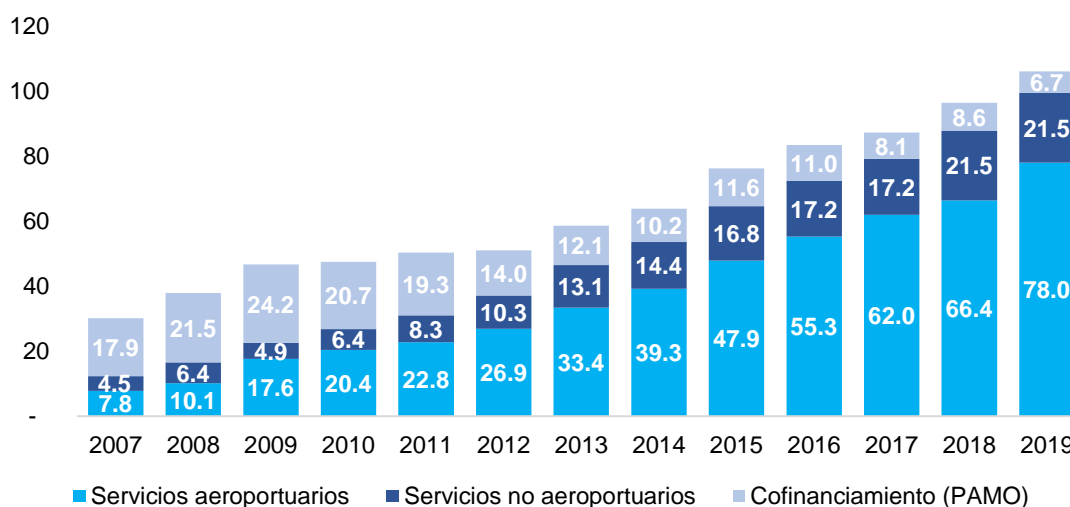
Productos / Líneas de servicio principales	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019 / 2018
Tarifa única de uso aeroportuario	51 415	43 487	31,2%	38,2%	18,2%
Cargos de acceso a facilidades esenciales	4 982	4 559	3,0%	4,0%	9,3%
Servicios diversos regulados	21 639	18 350	13,1%	16,1%	17,9%
Servicios diversos no regulados	7 117	9 106	4,3%	8,0%	-21,8%
Mantenimiento de espacios alquilados	1 566	1 504	0,9%	1,3%	4,1%
Servicios de obras PAO	71 444	28 369	43,3%	24,9%	151,8%
Cofinanciamiento PAMO	6 682	8 564	4,1%	7,5%	-22,0%
<b>Total</b>	<b>164 845</b>	<b>113 939</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>44,7%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

97. Cabe señalar que, entre los años 2007 y 2019, el flujo de ingresos de ADP ha experimentado un incremento promedio anual de 15,9%, al pasar de S/ 30,2 millones a S/ 177,6 millones. En dicho periodo, los ingresos por servicios aeroportuarios explicaron alrededor del 58,4% del total de ingresos, seguidos por los ingresos provenientes del cofinanciamiento vía PAMO (22,2%) y de los servicios no aeroportuarios (19,4%).
98. Como se aprecia en el siguiente gráfico, los ingresos aeroportuarios experimentaron un importante crecimiento durante el periodo 2007-2019, presentando una tasa promedio anual de 21,2%, en tanto que los ingresos producto del PAMO registran una variación promedio anual de -7,9%. Así, mientras que en el año 2007 el cofinanciamiento vía PAMO representó el 59,2% de los ingresos totales de ADP, en el 2019 dicho porcentaje se redujo a 6,3%.

**Gráfico 12** Evolución del flujo de ingresos de ADP, 2007-2019 (En millones de Soles)



**Nota:** Para efectos de comparación, la información de los años 2018 y 2019 no considera los ingresos por servicios de obras PAO debido a que estos fueron incluidos por la empresa como parte de los "Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes" a partir del año 2018, en adopción de la norma NIIF 15.

Fuente: Estados Financieros Auditados de ADP.

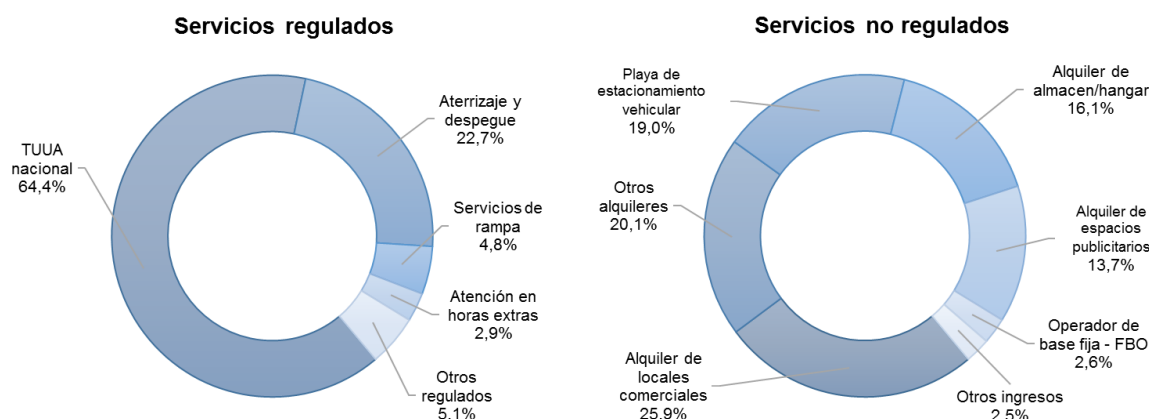
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.





99. Por otro lado, en cuanto al régimen regulatorio, como puede observarse en el siguiente gráfico, durante el año 2019, la TUUA nacional explicó el 64,4% de los ingresos totales por servicios regulados, seguido de los servicios de aterrizaje y despegue (22,7%). Entre tanto, en el caso de los servicios no regulados, el 94,9% del total de ingresos provino del alquiler de locales comerciales (25,9%), playa de estacionamiento vehicular (19,0%), alquiler de espacios publicitarios (13,7%), alquiler de almacenes y hangar (16,1%), y otros alquileres (20,1%).

**Gráfico 13** Composición de los ingresos, año 2019  
(En porcentajes)



Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

100. Asimismo, como se aprecia en la siguiente Cuadro, durante el año 2019, los aeropuertos que explicaron la mayor parte de los ingresos regulados y no regulados de ADP han sido Iquitos (18,2%), Piura (17,4%), Tarapoto (14,9%), Pucallpa (12,0%), Trujillo (11,4%) y Chiclayo (11,3%), los cuales en conjunto representaron cerca del 85,2% del total de ingresos por servicios de ADP. En contraste, los aeropuertos de Pisco, Chachapoyas y Huaraz han presentado una participación poco significativa, representando en conjunto solo el 2,0% del total de ingresos por servicios de la concesión.

**Cuadro 28** Participación de cada aeropuerto en los ingresos del año 2019  
(En porcentajes)

Aeropuerto	Servicios regulados	Servicios no regulados	Total de servicios
Iquitos	17,6%	20,6%	18,2%
Piura	18,0%	14,9%	17,4%
Tarapoto	16,1%	10,1%	14,9%
Pucallpa	12,5%	9,7%	12,0%
Trujillo	10,5%	15,0%	11,4%
Chiclayo	11,1%	12,2%	11,3%
Cajamarca	5,7%	4,1%	5,4%
Talara	4,0%	4,2%	4,1%
Tumbes	3,0%	5,0%	3,4%
Pisco	1,2%	3,9%	1,7%
Chachapoyas	0,2%	0,1%	0,2%
Huaraz	0,0%	0,2%	0,1%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

101. Por su parte, en lo que respecta a los costos por prestación de servicios, en la siguiente Cuadro se muestra el detalle de los componentes de los mismos, se aprecia que dichos costos se incrementaron en S/ 48,7 millones (68,3%) en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018, lo cual es explicado principalmente por el incremento de la partida Servicios de obras PAO, la cual se incrementó en S/ 43,1 millones (149,0%); por otro lado, como se



aprecia, los principales componentes del costo por la prestación de los servicios en el ejercicio 2019 se relacionan con los servicios por obras PAO y con las cargas de personal, los cuales representaron el 60,0% y 15,2% de los costos totales, respectivamente.

**Cuadro 29** Costos por prestación de servicios, periodo 2018 - 2019  
(En miles de Soles)

Conceptos	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019 / 2018
Servicios de obras PAO	72 009	28 920	60,0%	40,5%	149,0%
Cargas de personal	18 196	16 663	15,2%	23,4%	9,2%
Mantenimiento y reparación	8 923	7 286	7,4%	10,2%	22,5%
Servicios prestados por terceros	7 008	7 025	5,8%	9,8%	-0,2%
Energía y agua	3 100	2 775	2,6%	3,9%	11,7%
Tributos	2 668	2 304	2,2%	3,2%	15,8%
Seguros	1 372	1 272	1,1%	1,8%	7,9%
Honorarios, comisiones y corretajes	2 609	1 798	2,2%	2,5%	45,1%
Transporte y almacenamiento	1 117	792	0,9%	1,1%	41,0%
Depreciación	345	323	0,3%	0,5%	6,8%
Suministros diversos	385	266	0,3%	0,4%	44,7%
Costo de operación no reconocido por el MTC	508	769	0,4%	1,1%	-33,9%
Diversos	1 829	1 137	1,5%	1,6%	60,9%
<b>Total</b>	<b>120 069</b>	<b>71 330</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>68,3%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

102. Respecto a los gastos de venta, en la siguiente Cuadro se muestra el detalle de los componentes de los mismos, se aprecia que dichos costos disminuyeron en S/ 1,0 millón (30,6%) en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018, lo cual es explicado principalmente por la disminución de la partida Cargas de Personal<sup>18</sup> en S/ 551 mil (36,5%). Por otro lado, como se aprecia, los principales componentes del gasto de venta en el ejercicio 2019 se relacionan con las Cargas de Personal y con los Honorarios, Comisiones y Corretajes, los cuales representaron el 41,1% y 20,0% de los gastos de venta, respectivamente..

**Cuadro 30** Gastos de venta, periodo 2018 - 2019  
(En miles de Soles)

Conceptos	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019 / 2018
Cargas de personal	958	1 509	41,1%	44,9%	-36,5%
Honorarios, comisiones y corretajes	466	814	20,0%	24,2%	-42,8%
Depreciación	345	458	14,8%	13,6%	-24,7%
Suministros diversos	77	61	3,3%	1,8%	26,2%
Servicios prestados por terceros	330	265	14,2%	7,9%	24,5%
Diversos	156	251	6,7%	7,5%	-37,8%
<b>Total</b>	<b>2 332</b>	<b>3 358</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>-30,6%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

103. En lo que respecta a los gastos de administración, en el 2019 estos se incrementaron en S/ 1,9 millones (8,8%) con respecto al 2018, pasando de S/ 22 millones a S/ 24 millones. Los gastos de administración más representativos son Cargas de Personal (57,8%) y Honorarios, Comisiones y Corretajes (13,1%), en conjunto representan el 70,9% del total, a su vez, las cargas de personal se incrementaron en 5,8%, siendo la principal partida que explica el incremento de los gastos de administración.

<sup>18</sup> Las cargas de personal son distribuidas entre el costo de prestación de servicios, gastos de ventas y administración, según su naturaleza.



**Cuadro 31** Gastos de administración, periodo 2018 - 2019  
(En miles de Soles)

Conceptos	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019 / 2018
Cargas de personal	13 844	13 091	57,8%	59,4%	5,8%
Honorarios, comisiones y corretajes	3 138	3 163	13,1%	14,4%	-0,8%
Depreciación por derecho de uso	1 235	-	5,2%	0,0%	-
Cargas diversas de gestión	1 027	662	4,3%	3,0%	55,1%
Correos y telecomunicaciones	925	860	3,9%	3,9%	7,6%
Transporte y almacenamiento	752	595	3,1%	2,7%	26,4%
Arrendamientos diversos (a)	658	1 790	2,7%	8,1%	-63,2%
Depreciación	534	492	2,2%	2,2%	8,5%
Mantenimiento y reparación	404	420	1,7%	1,9%	-3,8%
Servicios prestados por terceros	396	138	1,7%	0,6%	187,0%
Diversos	1 052	816	4,4%	3,7%	28,9%
<b>Total</b>	<b>23 965</b>	<b>22 027</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>8,8%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. En lo que respecta al EBITDA<sup>19</sup>, se aprecia que en el ejercicio 2019 tuvo un incremento de 16,0% respecto al ejercicio 2018, el, este incremento se explica por un incremento de 13,0% en la utilidad operativa, la cual representa en el 2019 el 92,5% del total del EBITDA. A su vez, como se explicó, la utilidad operativa presenta una mejoría debido a la mejora de la utilidad bruta y a la mayor eficiencia en los gastos operativos (administración y ventas).

**Cuadro 32** EBITDA, periodo 2018 - 2019  
(En miles de Soles)

	2019	2018	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019 / 2018
Utilidad Operativa	33 828	29 947	92,5%	95,0%	13,0%
Depreciación	2 459	1 273	6,7%	4,0%	93,2%
Amortización	273	300	0,7%	1,0%	-9,0%
<b>EBITDA</b>	<b>36 560</b>	<b>31 520</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>16,0%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

105. Así, a la luz de los resultados, la empresa ha obtenido utilidades por S/ 17,6 millones, lo cual supone un incremento de S/ 1,7 millones (10,8%) respecto al ejercicio anterior. Dicho incremento es explicado principalmente por un incremento de S/ 4,1 millones en la utilidad bruta y por una mayor eficiencia en los gastos de operación (de ventas y administración). Asimismo, los mayores ingresos y costos financieros de la empresa estuvieron vinculados con un crecimiento de la ejecución de inversiones a ser reembolsadas con el mecanismo de PAO, dada la naturaleza cofinanciada de la concesión.

## IX.2. Estado de Situación Financiera

106. El Activo Total asciende a S/ 200 millones en 2019, y representa un incremento de S/ 73 millones (57%) respecto al ejercicio 2018, el incremento del Activo Total es explicado principalmente por un incremento de S/ 56,4 millones (62,7%) de las Cuentas por Cobrar al MTC, dichas cuentas por cobrar (corriente y no corriente) ascienden S/ 146,4 millones (73% del activo total) y están asociadas a los costos por construcción vinculados a la mejora de la infraestructura de la concesión, representan derechos del Concesionario a

<sup>19</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.



ser cobrados al concedente mediante el mecanismo de PAO, dada la naturaleza cofinanciada de la concesión.

107. Otros factores que explican el incremento del Activo Total son: el incremento del Efectivo y Equivalentes de Efectivo en USD 9,6 millones (86%) y Otras Cuentas por Cobrar en S/ 6,3 millones (525%). La cuenta Efectivo y Equivalente de Efectivo representa asciende a S/ 20,7 millones y representa el 10% del Activo Total en el ejercicio 2019, en el ejercicio 2018 representaba el 9% del Activo Total.
108. Se aprecia también que el Pasivo Total asciende a S/ 106,5 millones y representa el 53% del Activo Total en el ejercicio 2019, a su vez, en dicho ejercicio, el Pasivo Corriente asciende a S/ 86,1 millones y representa el 43% del Activo Total; en el ejercicio 2018, el Pasivo Total asciende a S/ 43,0 millones y representa el 34% del Activo Total, y el Pasivo Corriente el 17%, con lo cual se evidencia que las deudas de la empresa son principalmente de corto plazo, asimismo, la cuenta Préstamos y Obligaciones asciende a S/ 64,7 millones y representa el 34% del Activo Total, de los cuales el 24% (S/ 47,6 millones) corresponde al corto plazo (Pasivo Corriente).
109. La cuenta de Patrimonio Neto, en el ejercicio 2019, asciende a S/ 93,9 millones, y representa el 47% del Activo Total, su principal cuenta es las Ganancias Acumuladas, la cual representa el 43% del Activo Total, la cuenta de Patrimonio Neto se incrementó en el ejercicio 2019 en S/ 17,6 millones (23%) respecto al ejercicio 2018, el principal componente que explica dicho incremento es la cuenta de Ganancias Acumuladas, la cual se incrementó en S/ 17,6 millones (26%).

**Cuadro 33** Estado de Situación Financiera, periodo 2018 - 2019  
(En miles de Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2019	2018		2019	2018
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>168 503</b>	<b>109 332</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>86 079</b>	<b>43 028</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	20 704	11 130	Préstamos y obligaciones	47 640	14 298
Deudores comerciales	8 429	8 240	Pasivos por arrendamientos	1 194	-
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	1 147	461	Acreedores comerciales	23 312	14 486
Cuentas por cobrar al MTC	129 502	87 175	Cuentas por pagar a partes relacionadas	84	399
Otras cuentas por cobrar	7 532	1 206	Beneficios a los empleados	4 838	4 625
Pagos anticipados	1 189	1 120	Otras cuentas por pagar	9 011	9 220
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>31 822</b>	<b>18 042</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>20 381</b>	<b>8 105</b>
Cuentas por cobrar al MTC	16 924	2 830	Préstamos y obligaciones	17 059	2 990
Derivados utilizados para cobertura	-	5 373	Pasivos por arrendamientos	3 322	-
Instalaciones, maquinaria y equipo	5 854	5 579	Derivados utilizados para cobertura	-	5 115
Activos por derecho de uso	4 426	-			
Activos intangibles	2 042	2 080	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>106 460</b>	<b>51 133</b>
Activos por impuestos diferidos	2 576	2 180			
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>200 325</b>	<b>127 374</b>	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>93 865</b>	<b>76 261</b>
			Capital en acciones	6 988	6 988
			Reservas	1 398	1 398
			Ganancias acumuladas	85 479	67 875
			<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>200 325</b>	<b>127 394</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



**Cuadro 34** Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, 2018 - 2019  
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		2019 / 2018	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		2019 / 2018
	2019	2018			2019	2018	
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>84%</b>	<b>86%</b>	<b>54%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>43%</b>	<b>34%</b>	<b>100%</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	10%	9%	86%	Préstamos y obligaciones	24%	11%	233%
Deudores comerciales	4%	6%	2%	Pasivos por arrendamientos	1%	0%	-
Cuentas por cobrar a partes relacion	1%	0%	149%	Acreedores comerciales	12%	11%	61%
Cuentas por cobrar al MTC	65%	68%	49%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0%	0%	-79%
Otras cuentas por cobrar	4%	1%	525%	Beneficios a los empleados	2%	4%	5%
Pagos anticipados	1%	1%	6%	Otras cuentas por pagar	4%	7%	-2%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>16%</b>	<b>14%</b>	<b>76%</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>10%</b>	<b>6%</b>	<b>151%</b>
Cuentas por cobrar al MTC	8%	2%	498%	Préstamos y obligaciones	9%	2%	471%
Derivados utilizados para cobertura	0%	4%	-100%	Pasivos por arrendamientos	2%	0%	-
Instalaciones, maquinaria y equipo	3%	4%	5%	Derivados utilizados para cobertura	0%	4%	-100%
Activos por derecho de uso	2%	0%	-				
Activos intangibles	1%	2%	-2%	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>53%</b>	<b>40%</b>	<b>108%</b>
Activos por impuestos diferidos	1%	2%	18%				
				<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>47%</b>	<b>60%</b>	<b>23%</b>
				Capital en acciones	3%	5%	0%
				Reservas	1%	1%	0%
				Ganancias acumuladas	43%	53%	26%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>57%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>57%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2019 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

110. Así, el estado de situación financiera de la empresa muestra que, en el ejercicio 2019, el activo total asciende a S/ 200,3 millones, lo cual representa un crecimiento de S/ 73 millones (57%) respecto al ejercicio 2018. La empresa tiene recursos de corto plazo suficientes para financiar el pago de sus pasivos de corto plazo, siendo que dicha liquidez está respaldada principalmente en el saldo de efectivo y equivalentes de efectivo (S/ 20,7 millones) y en la parte corriente de las cuentas por cobrar al MTC (S/ 129,5 millones).
111. Asimismo, durante el ejercicio 2019, ha incrementado el financiamiento de los activos de la empresa, mediante el empleo de recursos de terceros, en particular un aumento de los préstamos y obligaciones de S/ 45,6 millones, de los cuales S/ 33,3 corresponde al corto plazo. Finalmente, las utilidades generadas en el ejercicio 2019 han sido capitalizadas, constituyéndose así en una fuente de financiamiento de los activos de la empresa

### IX.3. Indicadores Financieros

#### ▪ Análisis de Ratios de Liquidez

112. En los ejercicios 2019 y 2018, la empresa presenta ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica<sup>20</sup> y prueba ácida<sup>21</sup>, en el caso de la liquidez absoluta<sup>22</sup> el ratio se ha mantenido en valores menores a 1.
113. En el ejercicio 2019 se experimenta una disminución de los ratios de liquidez respecto al ejercicio 2018, esto se explica debido al incremento del pasivo corriente, en específico a un incremento de la cuenta Préstamos y Obligaciones (233%) y a la cuenta Acreedores Comerciales (61%), los cuales están vinculados al aumento de la ejecución de inversiones (ejecución del plan de Mantenimiento Periódico (PMP) y al Programa de Rehabilitación y Mejoramiento Lado Aire (PRMLA) de Chiclayo), así, el ratio de liquidez clásica disminuye

<sup>20</sup> Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente.

<sup>21</sup> Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado).

<sup>22</sup> Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente.



de 2,54 a 1,96; y el ratio de la Prueba Ácida disminuye de 2,61 a 1,94, de manera equivalente, se aprecia que los niveles de capital de trabajo requeridos se han incrementado de S/ 66 millones a S/ 82 millones.

114. Por otro lado, el ratio de rotación de capital de trabajo<sup>23</sup> (rotación K) muestra un mayor nivel de eficiencia en el empleo del capital de trabajo en el ejercicio 2019, respecto al ejercicio 2018, puesto que un sol de capital de trabajo, en el ejercicio 2019, permite obtener S/ 2,16 de Ingresos por Actividades Ordinarias, mientras que en el ejercicio 2018, por cada sol de capital de trabajo, corresponde S/ 1,88 de ingresos de Actividades Ordinarias.

**Cuadro 35** Ratios de liquidez, periodo 2018 - 2019

Ratios	2019	2018
Liquidez clásica	1,96	2,54
Prueba ácida	1,94	2,51
Liquidez absoluta	0,24	0,26
Capital de Trabajo	82 424	66 304
Rotación K	2,16	1,88

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

▪ **Análisis de Ratios de Endeudamiento Financiero**

115. En los ejercicios 2019 y 2018, los ratios de endeudamiento: Deuda – Patrimonio<sup>24</sup>, Endeudamiento del Activo<sup>25</sup>, Calidad de la Deuda<sup>26</sup> e Índice de Solvencia<sup>27</sup>, permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado, asimismo del análisis del estado de situación financiera se aprecia que la deuda es principalmente de corto plazo (pasivo corriente), lo cual está relacionado al aumento de la cuenta préstamos y obligaciones (pagaré por capital de trabajo, factoring y préstamos bancarios).
116. El ratio Deuda – Patrimonio, muestra para el ejercicio 2019 que por cada S/ 113 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, asimismo, respecto al ejercicio 2018 se aprecia un significativo aumento, dado que en el 2018 dicho ratio fue de 67%, es decir, por cada S/ 67 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, como se indicó anteriormente este aumento de la Deuda se condice con el aumento de las Cuentas por Cobrar al MTC, por la ejecución de inversiones que otorgan el derecho de cobro al Concesionario a través del mecanismo de PAO, así la deuda con terceros, principalmente de préstamos y obligaciones está vinculada al aumento de las inversiones.
117. El ratio endeudamiento del Activo, también aumenta en el ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018, así, el activo total en el ejercicio 2019 es financiado en un 53,1% por el pasivo total, en el ejercicio 2018 el valor de este ratio es de 40,1%, denotando un aumento del financiamiento del activo con recursos de terceros.
118. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2019, el 80,9% del pasivo total es representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), este indicador es de 84,1% en el ejercicio 2018, lo cual significa que la deuda total es representada mayoritariamente por el pasivo de corto plazo en ambos ejercicios.

<sup>23</sup> Calculado como Ingresos Operativos / Capital de Trabajo, a su vez, Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

<sup>24</sup> Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

<sup>25</sup> Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

<sup>26</sup> Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

<sup>27</sup> Calculado como Activo Total / Pasivo Total.



119. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2019 muestra que por cada sol de Pasivo Total corresponde S/ 1,9 de activo total, cuanto más alto este indicador, es mayor el nivel de solvencia de la empresa, para el ejercicio 2018 este indicador es de 2,5, con lo cual en el ejercicio 2019 se registra una disminución del nivel de solvencia de la empresa.

**Cuadro 36** Ratios de endeudamiento, periodo 2018 - 2019

Ratios	2019	2018
Deuda – Patrimonio	113,4%	67,0%
Endeudamiento del Activo	53,1%	40,1%
Calidad de la Deuda	80,9%	84,1%
Índice de Solvencia	1,9	2,5

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

▪ **Análisis de Ratios de Rentabilidad**

120. 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. El margen bruto<sup>28</sup> se ha disminuido, puesto que en el ejercicio 2019 asciende a 32,4% y en el ejercicio 2018 asciende a 42,9%. Respecto al margen operativo<sup>29</sup> este disminuye de 24,0% en el 2018 a 19,0% en el 2019, estos resultados se explican debido a que el incremento de ingresos ha sido de manera proporcional menor al incremento de los costos y gastos operativos, de igual forma, el margen neto<sup>30</sup> presenta una disminución, en 2018 asciende a 13% y en el 2019 asciende a 10%, este indicador muestra en 2019 que por cada S/ 100 de ingresos operativos se obtiene S/ 10 de utilidad neta.
121. El margen EBITDA<sup>31</sup> es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos, así, en el ejercicio 2019 el margen de EBITDA es de 20,6%, y en el ejercicio 2018 es de 25,2%, estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos, en el sentido que, en términos relativos, como porcentaje de los ingresos por actividades ordinarias, hay una disminución del ejercicio 2019 respecto al ejercicio 2018, esta situación es explicada, debido a que si bien la utilidad bruta, utilidad operativa, utilidad neta y EBITDA aumentaron en valores absolutos respecto al ejercicio 2018, los costos y gastos aumentaron en una proporción mayor.
122. El ROE<sup>32</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa, así, se aprecia que en el ejercicio 2019 disminuye respecto al ejercicio 2018, puesto que en el ejercicio 2019, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene USD 18,8 de utilidad neta, en el ejercicio 2018 este indicador es de 20,8%.
123. De la misma forma el ROA<sup>33</sup> mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa, este indicador también presenta una disminución significativa, de 12,5% en 2018 a 8,8% en el 2019, la disminución de este indicador se debe al aumento del activo fijo, en especial a las cuentas por cobrar al MTC.

<sup>28</sup> Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

<sup>29</sup> Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

<sup>30</sup> Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

<sup>31</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>32</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.

<sup>33</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



**Cuadro 37** Ratios de rentabilidad, periodo 2018 - 2019

Ratios	2019	2018
Margen Bruto	32,4%	42,9%
Margen Operativo	19,0%	24,0%
Margen Neto	9,9%	12,7%
Margen EBITDA	20,6%	25,2%
ROE	18,8%	20,8%
ROA	8,8%	12,5%

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





## IX. CONCLUSIONES

124. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias en el año 2019, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) La red de aeropuertos de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia conecta a las ciudades de la zona norte y centro con la ciudad de Lima, y a través de esta con otros destinos internacionales. Debido a su excelente ubicación geográfica, el Concesionario viene desplegando esfuerzos para convertir al aeropuerto de Chiclayo en el *hub* comercial del norte, con la finalidad de atender a la población ubicada a un radio de 200 km, que actualmente tiene que hacer conexión con Lima para viajar al exterior.
- (ii) En términos de tráfico de pasajeros, carga y movimiento de aeronaves, el Primer Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, habiendo alcanzado en este rubro una importante participación dentro de toda la Red Aeroportuaria Nacional. En 2019, la Concesión contribuyó con el 23,3%, 33,6% y 40,5% del total de pasajeros, carga y operaciones del ámbito nacional, respectivamente. Para el 2019, el tráfico de aeronaves, pasajeros y carga se incrementó en 8,3%, 13,9% y 8,6%, respectivamente.
- (iii) Con relación al desempeño operativo de ADP durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:
  - El desempeño comercial del concesionario ha sido favorable durante 2019, apreciándose un incremento de 24,9% y 25,1% en el ingreso promedio por pasajero y por WLU en relación con el año anterior, respectivamente.
  - En aquellos aeropuertos del Primer Grupo en los que corresponde verificar el cumplimiento de los niveles de servicio IATA D (Talara y Tumbes) y IATA C (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa, Cajamarca y Chiclayo), se ha verificado el incumplimiento de una serie de parámetros, principalmente aquellos relacionados con el tamaño de las áreas mínimas por pasajero en el terminal (área de *check in*, sala de embarque, recojo de equipaje, seguridad, entre otros).
  - Se resolvieron un total de 244 reclamos relacionados a los servicios e infraestructura del primer grupo de aeropuertos, cifra que representó una reducción de 12% con relación al número de reclamos presentados el año anterior.
- (iv) Al 31 de diciembre de 2019, el total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por Ositrán ascendieron a USD 118,3 millones, lo que representa un avance de 57,0% en el compromiso total de inversión de ADP. En 2019, se reconocieron inversiones por un total de USD 7,5 millones, que comprendió, entre otros, la culminación de la ejecución del proyecto de Mejoramiento del Proceso de Embarque y Desembarque en el Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Talara, y el inicio del proyecto de Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo.
- (v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, correspondientes al año 2019, ascendieron a USD 1,71 millones, monto superior en 16,6% a las transferencias efectuadas en el 2018.
- (vi) Durante el año 2019, el flujo de ingresos del Concesionario, que incluye los ingresos por servicios aeroportuarios y no aeroportuarios y por cofinanciamiento (PAMO), alcanzó los S/ 177,6 millones, cifra que representó un aumento de 42,3% en relación



con el año anterior. Dicho crecimiento se explica, principalmente, por los mayores ingresos por servicios de obras PAO (+151,8%) respecto al año 2018. Asimismo, los costos y gastos registrados se incrementaron, pero en menor proporción que los ingresos, lo cual incidió positivamente en que la concesión registre una utilidad neta de S/ 17,6 millones, esto es, 10,8% por encima de lo obtenido en el ejercicio 2018.



## 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 (US\$ 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.
<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Si PAMO mayor que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB),  <math display="block">COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t</math> </li> <li>- Si PAMO menor o igual que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB),  <math display="block">COF_t = IGI_t - 0.5(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t</math> </li> </ul> <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>	<p>Cláusula 5.7.1. (p 33-34)</p> <p>Anexo 1. Descripción General de los Aeropuertos del Primer Grupo</p> <p>Cláusula 5.9. (p.35)</p> <p>Adenda 1 Adenda 2 Adenda 4</p>
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 US\$ 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>Adenda 1</p> <p>Adenda 2</p> <p>Adenda 3</p> <p>Adenda 4</p> <p>Adenda 5</p> <p>Adenda 6</p> <p>Adenda 7</p> <p>Adenda 8</p>
5	Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)	Circular N°025 (p. 2)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
6	Modalidad	Cofinanciada	Cláusula 2.3 (p.22)
7	Capital mínimo	US\$2 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 US\$ 2 millones, que debe ser renovada anualmente por el 25% de los ingresos del año anterior si este monto fuera mayor a los US\$ 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. US\$ 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 US\$100 mil a US\$500 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 US\$ 2 mil a US\$ 30 mil. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atraso en presentar Plan Maestro: Plan Anual de Inversiones, Programa de Mantenimiento, entre otros (entre US\$ 2 y 4 mil por día)</li> <li>• Incumplimiento en los niveles de servicio de áreas de Check in, TUUA, Salas de Embarque (US\$4 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 US\$ 5 millones - Nacional: menos de US\$ 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)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
22	Pago en efectivo	<p>El pago en efectivo se realiza contra la presentación de liquidaciones por parte del concesionario, en los siguientes casos:</p> <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)
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. Son pagos por Obras correspondientes a las inversiones en equipamiento y mantenimiento periódico durante el período inicial y remanente. 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. Mediante la emisión del CAO, Ositrán otorga su conformidad respecto un Hito ejecutado por el concesionario y el concedente a través de su certificación, reconoce el monto que deberá cancelar por el avance de las obras del Plan Maestro, Plan de Equipamiento, Programa de Mantenimiento y de las obras de rehabilitación y mejoramiento del lado aire a lo establecido en el anexo 18</p>	Adenda 6 Cláusula 1.20 (p.9) Adenda 6
25	Hito	Se considerará como Hito al avance de las obras, conforme a lo establecido en el anexo 18.	Adenda 6 Cláusula 1.55 (p.12)
26	CRPAO	Es cada uno de los certificados de reconocimiento de derechos del PAO, a ser emitidos por el concedente, con el motivo de la expedición de cada CAO, que certifica y acredita la obligación directa, general, incondicional e irrevocable del Concedente de pagar el monto establecido en dicho certificado por concepto de PAO, en los plazos establecidos. Cada CRPAO se registrará exclusivamente por los términos y condiciones establecidos en el mismo.	Adenda 6 Cláusula 1.36 (p.9) Anexo 18, numeral 8. (p. 393)
27	PAMO	<p>Pago por Mantenimiento y Operación = US\$ 9.5 millones anuales Corresponde al pago por actividades de mantenimiento rutinario. Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos. PAMOs marginales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aerop. Piura: US\$675,000</li> <li>• Aerop. Chiclayo: US\$800,000</li> <li>• Aerop. Pisco: US\$1'000,000</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**

<b>Concesionario:</b>	AEROPUERTOS DEL PERÚ
<b>Modalidad:</b>	COFINANCIADA
<b>Periodo:</b>	2007- 2019

<b>a. Tráfico</b>														
<b>Indicador</b>	<b>UNIDAD</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>Pasajeros totales</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>1 211 203</b>	<b>1 555 110</b>	<b>1 934 820</b>	<b>2 537 368</b>	<b>2 963 096</b>	<b>3 439 727</b>	<b>4 011 717</b>	<b>4 418 950</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>
Nacionales	Pasajeros	1 209 181	1 554 230	1 932 080	2 535 409	2 979 584	3 432 839	3 998 509	4 401 883	4 676 339	4 839 125	5 320 105	5 682 824	6 472 744
Internacionales	Pasajeros	2 022	880	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 373	15 182	18 430	20 128
<b>Carga total</b>	<b>Toneladas</b>	<b>16 226</b>	<b>22 696</b>	<b>19 391</b>	<b>22 849</b>	<b>23 706</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>
Nacional	Toneladas	16 150	22 640	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	16 633	17 933
Internacional	Toneladas	76	56	247	60	3	59	44	48	48	0	155	0	132
<b>Operaciones totales</b>	<b>Operaciones</b>	<b>35 055</b>	<b>72 507</b>	<b>98 458</b>	<b>98 071</b>	<b>100 680</b>	<b>106 122</b>	<b>99 550</b>	<b>113 122</b>	<b>119 972</b>	<b>128 549</b>	<b>144 688</b>	<b>153 851</b>	<b>166 677</b>
Nacionales	Operaciones	34 736	72 013	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 813	118 752	127 590	143 602	152 290	164 530
Internacionales	Operaciones	319	494	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	959	1 086	1 561	2 147

<b>b. Ingresos</b>														
<b>Ingresos</b>	<b>UNIDAD</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Servicios regulados	Miles de Soles	7 800	10 132	17 613	20 381	22 758	26 875	33 434	39 267	47 871	55 311	62 005	66 396	78 036
Servicios no regulados	Miles de Soles	4 523	6 380	4 921	6 445	8 280	10 257	13 087	14 363	16 777	17 132	17 186	49 883	92 919
Cofinanciamiento (PAMO)	Miles de Soles	17 856	21 466	24 183	20 712	19 279	13 954	12 090	10 232	11 619	11 031	8 090	8 564	6 682
<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>63 861,90</b>	<b>76 268</b>	<b>83 474</b>	<b>87 281</b>	<b>124 843</b>	<b>177 637</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
Iquitos	491 783	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
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
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
Pucallpa	209 351	240 702	240 472	307 281	313 708	364 994	447 826	469 752	503 491	514 536	610 618	690 473	735 473
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
Trujillo	167 427	202 080	223 440	293 017	349 911	404 864	443 334	491 410	503 821	585 255	634 928	619 557	654 245
Cajamarca	76 487	97 187	127 102	177 447	201 235	227 423	252 291	258 201	275 165	326 346	358 954	357 487	472 257
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
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
Pisco		1 784	7 880	23 860	47 314	69 330	85 456	69 731	56 394	46 764	52 627	69 873	63 158
Chachapoyas	359	1 504	1 047	3 339	1 669	58	387	569	233	10 012	19 616	26 863	21 893
Anta - Huaraz	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
<b>Nacional</b>	<b>1 209 181</b>	<b>1 554 230</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>4 401 883</b>	<b>4 676 339</b>	<b>4 839 125</b>	<b>5 320 105</b>	<b>5 682 824</b>	<b>6 472 744</b>
Chiclayo		51	874	224	388	2 218	89	61	203	7 788	13 542	15 655	14 749
Trujillo	176	21	207	233	248	132	1 769	774	243	480	601	256	3 390
Piura		6	63	252	228	381	448	450	475	286	382	539	483
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171	141	231	448
Pisco		6	5	-	80	88	135	746	237	147	343	785	381
Tarapoto	5	254	-	-	-	-	-	7	19	-	21	10	295
Iquitos	1 438	418	744	561	847	3 632	8 499	14 770	7 214	436	93	921	291
Talara	30	16	-	32	96	93	23	34	31	3	11	22	59
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	10	20
Anta - Huaraz	8	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	12
Cajamarca	-	-	31	37	11	-	-	41	12	-	26	-	-
Chachapoyas	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Internacional</b>	<b>2 022</b>	<b>880</b>	<b>2 740</b>	<b>1 957</b>	<b>2 307</b>	<b>6 888</b>	<b>13 208</b>	<b>17 067</b>	<b>8 716</b>	<b>9 373</b>	<b>15 182</b>	<b>18 430</b>	<b>20 128</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

## 2) Número de operaciones

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Pisco		25 409	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	53 117	60 491	70 504	73 796
Pucallpa	10 112	11 860	10 972	13 973	15 333	15 910	17 848	14 561	16 336	18 026	17 068	17 269	18 949
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
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
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	13 229
Iquitos	8 027	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	10 544	9 334	10 774	11 904
Piura		344	3 460	5 525	7 376	7 092	7 677	8 326	10 489	9 940	9 785	10 025	9 616
Cajamarca	3 378	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 467	3 368	3 274	3 318	3 032	4 120
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1 043	1 290	1 300	1 483	2 327
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
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 216	2 090	1 508	1 348
Anta - Huaraz	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	564	552	428	344
<b>Nacional</b>	<b>34 736</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>111 813</b>	<b>118 752</b>	<b>127 590</b>	<b>143 602</b>	<b>152 290</b>	<b>164 530</b>
Pisco		33	24	10	60	83	48	44	108	135	94	362	798
Chiclayo		116	67	67	104	140	88	125	137	189	307	373	324
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252	292
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185	277
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	166	205	189
Piura		2	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152	177
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8	35
Tarapoto	2	5	-	-	-	1	2	4	10	-	13	10	33
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12	18
Anta - Huaraz	2	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4
Cajamarca	-	-	4	10	6	-	-	4	2	-	2	-	-
Chachapoyas	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
<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>959</b>	<b>1 086</b>	<b>1 561</b>	<b>2 147</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

### 3) Carga movilizada (toneladas)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
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
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
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
Piura		116	1 107	1 165	1 253	1 385	1 562	1 576	1 429	1 449	1 831	1 357	1 486
Chiclayo		452	485	601	693	656	646	717	737	664	880	583	671
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	510	495	461	791	465	599
Trujillo	528	474	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417	551
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273	302
Chachapoyas	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-
Anta - Huaraz	42	-	8	1	3	1	-	-	-	-	5	-	-
Talara	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	0	-
Pisco		-	-	-	-	55	-	-	0	-	0	-	-
<b>Nacional</b>	<b>16 150</b>	<b>22 640</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>
Piura		-	-	-	-	0	-	-	-	-	27	-	96
Iquitos	75	56	231	37	3	25	44	47	48	-	124	-	37
Cajamarca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chachapoyas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anta - Huaraz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	-	-	-	-
Talara	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trujillo	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chiclayo		-	-	-	-	18	-	-	-	-	3	-	-
<b>Internacional</b>	<b>76</b>	<b>56</b>	<b>247</b>	<b>60</b>	<b>3</b>	<b>59</b>	<b>44</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>-</b>	<b>155</b>	<b>-</b>	<b>132</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.



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**

---

Sandra Queija De La Sotta  
**Jefe de Estudios  
Económicos**

Melina Caldas Cabrera  
**Jefe de Regulación**

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

---

Wilmer Zela Moraya – Especialista  
Jorge Paz Panizo – Especialista  
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Ray Carlos Vega Lugo - Practicante