



# INFORME DE DESEMPEÑO 2021

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 2021: 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 bajo la supervisión del Ositrán. Las ideas expuestas en los informes no implican una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora de este organismo regulador. La información y los datos contenidos en el presente documento se consideran provenientes de fuentes confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible, y se encuentran sujetas a modificaciones sin notificación previa.*

Primera versión: junio de 2022

Segunda versión: abril de 2023

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 .....	14
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS .....	15
V.	RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO .....	23
VI.	DESEMPEÑO OPERATIVO .....	26
	VI.1. Desempeño comercial .....	26
	VI.2. Calidad al usuario intermedio y final .....	27
	VI.3. Reclamos .....	32
VII.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....	34
	VII.1. Inversiones .....	34
	VII.2. Aporte por regulación .....	35
VIII.	INDICADORES COMERCIALES .....	36
IX.	RESULTADOS FINANCIEROS .....	38
	VIII.1. Resultados de la pandemia .....	38
	VIII.2. Estados de Resultados Integrales .....	39
	VIII.3. Estado de Situación Financiera .....	43
	VIII.4. .... Indicadores Financieros .....	45
X.	CONCLUSIONES .....	48
	ANEXO N° 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO .....	50
	ANEXO N° 2 FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN .....	51
	ANEXO N° 3 RESUMEN ESTADÍSTICO .....	55



## 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.....	11
CUADRO 4 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS AEROPUERTOS ADMINISTRADOS POR ADP	12
CUADRO 5 SERVICIOS AEROPORTUARIOS PRESTADOS.....	14
CUADRO 6 TRÁFICO DE AERONAVES EN VUELOS NACIONALES, POR AEROPUERTO 2007 – 2021	18
CUADRO 7 TRÁFICO DE AERONAVES EN VUELOS INTERNACIONALES, POR AEROPUERTO 2007 – 2020 .....	18
CUADRO 8 TRÁFICO DE PASAJEROS EN VUELOS NACIONALES, POR AEROPUERTO 2007 – 2021	20
CUADRO 9 TRÁFICO DE PASAJEROS EN VUELOS INTERNACIONALES, POR AEROPUERTO 2007 – 2021 .....	20
CUADRO 10 TRÁFICO DE CARGA EN VUELOS NACIONALES, POR AEROPUERTO 2007 – 2021	22
CUADRO 11 TRÁFICO DE CARGA EN VUELOS INTERNACIONALES, POR AEROPUERTO 2007 – 2020	22
CUADRO 12 CRITERIO DE CLASIFICACIÓN DE AEROPUERTOS EN FUNCIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS.....	24
CUADRO 13 CLASIFICACIÓN DE LOS TERMINALES AEROPORTUARIOS, 2020 .....	24
CUADRO 14 TARIFAS VIGENTES EN EL PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA, AÑO 2021 .....	25
CUADRO 15 CARGOS DE ACCESO APLICABLES AL SERVICIO DE RAMPA, AÑO 2020 ...	26
CUADRO 16 CARGOS DE ACCESO APLICABLES AL SERVICIO DE ABASTECIMIENTO Y ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE, AÑO 2021.....	26
CUADRO 17 NIVEL DE SERVICIO IATA “D” EN LOS AEROPUERTOS DE TALARA Y TUMBES: RESULTADOS DE LAS MEDICIONES REALIZADAS EN 2021.....	28
CUADRO 18 NIVEL DE SERVICIO IATA “C” EN LOS AEROPUERTOS DE CHICLAYO, CAJAMARCA, TARAPOTO, IQUITOS, PIURA, PUCALLPA, Y TRUJILLO: RESULTADOS DE LAS MEDICIONES REALIZADAS EN 2021 .....	29
CUADRO 19 PASAJEROS: RESULTADO DE LA EVALUACIÓN DE SATISFACCIÓN POR SERVICIOS/PROCESOS, AÑO 2021 .....	30
CUADRO 20 AEROLÍNEAS: RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE LA SATISFACCIÓN POR SERVICIOS/PROCESOS, AÑO 2021 .....	31



CUADRO 21 CONCESIONARIOS: RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE LA SATISFACCIÓN POR SERVICIOS/PROCESOS, AÑO 2021 .....	32
CUADRO 22 USUARIOS INTERMEDIOS: RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN DE LA SATISFACCIÓN POR SERVICIOS/PROCESOS, AÑO 2021 .....	32
CUADRO 23 RECLAMOS RESUELTOS, AÑO 2021 .....	33
CUADRO 24 PLANES MAESTROS DE DESARROLLO VIGENTES, AÑO 2021 .....	35
CUADRO 25 ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES, PERIODO 2020-2021 .....	40
CUADRO 26 FLUJO DE INGRESOS, PERIODO 2020 - 2021 .....	40
(EN MILES DE SOLES) .....	40
CUADRO 27 INGRESO DE ACTIVIDADES ORDINARIAS PROCEDENTES DE CONTRATOS CON CLIENTES, PERIODO 2020 - 2021 .....	41
(EN MILES DE SOLES) .....	41
CUADRO 28 COSTOS POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS, PERIODO 2020 - 2021 .....	41
CUADRO 29 GASTOS DE VENTA, PERIODO 2020 - 2021 .....	42
(EN MILES DE SOLES) .....	42
CUADRO 30 GASTOS DE ADMINISTRACIÓN, PERIODO 2020 - 2021 .....	42
CUADRO 31 EBITDA, PERIODO 2020 - 2021 .....	43
(EN MILES DE SOLES) .....	43
CUADRO 32 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, PERIODO 2020 - 2021 .....	44
CUADRO 33 ANÁLISIS VERTICAL Y HORIZONTAL DEL ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA, 2020 - 2021 .....	44
(EN PORCENTAJES) .....	44
CUADRO 34 RATIOS DE LIQUIDEZ, PERIODO 2020 - 2021 .....	45
CUADRO 35 RATIOS DE ENDEUDAMIENTO, PERIODO 2020 - 2021 .....	46
CUADRO 36 RATIOS DE RENTABILIDAD, PERIODO 2019 - 2020 .....	47

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión.....	13
Gráfico 2 Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión.....	13
Gráfico 3 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2021 .....	16
Gráfico 4 Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2021 .....	19
Gráfico 5 Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2021 .....	21
Gráfico 6 Evolución de ingresos por servicios no aeroportuarios, 2011 – 2021.....	23
Gráfico 7 Ingreso promedio por pasajero y WLU – Periodo 2007-2021 .....	27
Gráfico 8 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2021, en porcentajes .....	33
Gráfico 9 Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2021 .....	34
Gráfico 10 Aporte por regulación, 2007-2021 .....	35
Gráfico 11 Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2009-2021.....	36
Gráfico 12 Cofinanciamiento recibido, en el periodo 2013-2021 .....	37
Gráfico 13 Participación del cofinanciamiento con relación a los ingresos totales, en el periodo 2013-2021 (en porcentaje) .....	37





## I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2021 de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, administrada por la empresa Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o ADP).

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

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Aeropuertos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	GBH Investments S.A.: 69,23% Talma Servicios Aeroportuarios S.A.: 30,77%
Tipo de Concesión	Cofinanciamiento bajo modalidad de Ingreso Mínimo Garantizado
Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) ofertado: USD 9 400 000 (sin IGV)*
Compromiso de Inversión	USD 635,23 millones (inc. IGV)**
Inversión acumulada al 2021	USD 137,53 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de diciembre de 2006
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

(\*) PAMO ofertado por ADP al momento de la licitación, sin considerar la incorporación de los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura.

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

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el esquema de cofinanciamiento (ver Anexo N° 1), los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, las garantías a favor de cada una de las partes, y el esquema de regulación tarifaria de los servicios aeroportuarios. Asimismo, desde el inicio de la concesión se han suscrito 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 el 2021, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 26,3%, 38,9% y 47,9% 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 2021, ADP registró una recuperación parcial en el número de operaciones, pasajeros y carga, luego de las medidas adoptadas por el gobierno para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19<sup>1</sup>. Así, el total de pasajeros del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia fue de 4,2 millones, lo cual representa un aumento de 59,3% con relación al 2020 y una disminución del 34,9% con relación al año 2019; destacándose que, con excepción del aeropuerto de Pisco,

<sup>1</sup> El 15 de marzo de 2020, el gobierno emitió el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, que declara el Estado de Emergencia Nacional, y posteriormente sus modificatorias y ampliaciones. En éstas, se dispuso, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio, la suspensión del servicio de transporte aéreo de pasajeros y el cierre total de fronteras; limitando las operaciones de las entidades prestadoras de la red aeroportuaria sólo a aquellas relacionadas con el transporte de carga, vuelos de ayuda humanitaria, entre otros. Esta situación culminó el 15 de julio con la autorización de operación otorgada mediante la Resolución Ministerial N° 0384-2020-MTC/01.



todos los demás aeropuertos de la concesión registraron en el 2021 un número de pasajeros movilizados en vuelos nacionales mayor que en el 2020. Los aeropuertos de Iquitos, Piura y Tarapoto se mantienen como los terminales aéreos que han transportado el mayor flujo de pasajeros, concentrando, en conjunto, el 47,7% del tráfico total en el 2021. 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 el 2021 alcanzó 17,7 miles de toneladas, volumen que significó un incremento de 20,5% respecto del 2020 y una disminución del 1,7% con relación al volumen movilizado en el año 2019. De manera similar a lo observado en el tráfico de pasajeros, la carga correspondió, casi en su totalidad, al tránsito nacional. El aeropuerto de Iquitos movilizó el mayor volumen de carga en el 2021, contribuyendo con el 69,8% del volumen total, seguido por los aeropuertos de Pucallpa, Tarapoto y Piura que, en conjunto, representaron el 21,2% del total de carga movilizada en los aeropuertos de ADP.

En 2021, se registraron aproximadamente 128,6 miles de movimientos de aeronaves, cifra mayor en 39,3% que la registrada el año anterior y 22,8% menor que en 2019. De este total, el aeropuerto de Pisco concentró el 40,9%, atendiendo principalmente a vuelos de instrucción, operaciones militares u otras distintas de vuelos comerciales, mientras que los aeropuertos que registraron el mayor movimiento en vuelos comerciales fueron los de Pucallpa, Iquitos, Tarapoto y Trujillo.

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

La inversión acumulada al 31 de diciembre de 2021 fue de USD 137,53 millones (incluido IGV), lo que equivale al 21,7% del compromiso de inversión total asumido por el Concesionario para el periodo de 25 años de duración del Contrato. Durante el año 2021, las inversiones ejecutadas por ADP y reconocidas por el Ositrán alcanzaron un total de USD 4,25 millones, cifra inferior a los USD 14,98 millones registrados el año anterior. Dichas inversiones comprendieron, entre otros, la continuación de la ejecución del proyecto de “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo”.

En cuanto a las transferencias efectuadas por el Concesionario al Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, estas ascendieron a S/. 1,77 millones en el año 2021, monto superior en 55,2% a las transferencias efectuadas en el 2020.

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 2021, los ingresos totales obtenidos alcanzaron la suma de S/ 153,5 millones, de los cuales la prestación de servicios representó el 85,6%, mientras que los ingresos por cofinanciamiento devengados representaron el 14,4% de los ingresos totales. Cabe indicar que, en el 2021, los ingresos por cofinanciamiento sumaron alrededor de S/. 22,1 millones, monto menor que los S/. 40,1 millones registrados en el 2020.

Finalmente, con relación al desempeño financiero, si bien los ingresos por actividades ordinarias alcanzaron los S/ 154 millones, lo que representó un incremento de 13,1% (S/ 17,7 millones más) con respecto a los ingresos del ejercicio 2020; los costos de servicio se incrementaron en similar magnitud (+19%), alcanzando un nivel de S/ 110,7 millones en el 2021 (S/ 17,7 millones más), lo cual generó que la utilidad bruta se mantuviera en niveles similares a los del año anterior (S/ 42,7 millones). No obstante, debido al aumento de los gastos de administración (+32,7%) y a la disminución de otros ingresos (-66,1%) y de la ganancia por diferencia de cambio (-21,9%), la utilidad neta registró una importante contracción de 60,7%, al pasar de S/ 18,3 millones en 2020 a S/ 7,2 millones en 2021.



## 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, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. Al cierre de 2021, la empresa concesionaria es una sociedad anónima constituida en el Perú y actualmente es subsidiaria directa de GBH *Investments* S.A., empresa domiciliada en el Perú, y tiene como inversionista estratégico a Talma Servicios Aeroportuarios S.A., ambas con las siguientes participaciones representativas en el capital social:

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

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

4. A la firma del Contrato de Concesión, se entregaron a ADP 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 Elias Olivera	Pisco	Ica	06/03/2008
12 CAP. FAP José Quiñones G.	Chiclayo	Lambayeque	24/11/2008

*Fuente: Contrato de Concesión.*

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

5. El periodo de vigencia de la Concesión es de 25 años. Dicho plazo podrá ser prorrogado automáticamente por un periodo de 5 años adicionales, a solicitud del Concesionario siempre y cuando éste no haya incurrido en faltas graves. Asimismo, el Contrato de Concesión prevé que luego de la prórroga automática, el Concesionario podrá solicitar





prórrogas adicionales, las cuales serán evaluadas y, de ser el caso, aprobadas por el Concedente, previa opinión favorable del Ositrán.

6. Cabe mencionar que los aeropuertos fueron agrupados con el fin de que la concesión sea técnica y financieramente atractiva, pues los aeropuertos regionales de manera individual carecían de un atractivo intrínseco para convocar la inversión privada. Tal es así que, el Estado no solamente decidió agruparlos sino también implementar un esquema de asociación público-privada (cofinanciada), bajo el cual el Estado comparte con el Concesionario los riesgos del proyecto, entre ellos el riesgo de ingresos.

▪ **Esquema de cofinanciamiento**

7. La modalidad bajo la cual se otorgó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es cofinanciamiento del Estado, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado<sup>2</sup>. Mediante este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario, por los siguientes conceptos: Pago por Obras (PAO), Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)<sup>3</sup> y un monto adicional como Incentivo a la Generación de Ingresos regulados (IGI), siendo estos dos últimos componentes variables en el tiempo. El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente Informe.
8. De esta manera, en caso el PAMO sea mayor a los ingresos regulados, el Concedente procederá al pago de la diferencia del PAMO y los ingresos regulados; mientras que si el concepto del PAMO resulta menor que tales ingresos, el Concesionario entregará al Concedente una porción de la diferencia de los ingresos regulados y el PAMO. Conforme a lo señalado en el anexo 17 del Contrato de Concesión, el pago del cofinanciamiento tendrá como principal fuente de recursos la retribución que recibe el Estado Peruano por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
9. Para ejecutar el pago del cofinanciamiento, al final de cada trimestre el Concesionario debe entregar al Ositrán una factura con el detalle de la información requerida para su cálculo (la que incluye, los ingresos regulados y no regulados, el PAMO, IGI, PAO y la retribución al Estado). Ositrán dispone de un plazo de 10 días para instruir al fiduciario para que se pague 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**

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

---

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

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



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

<b>Periodo Inicial (3 primeros años)</b>	<p>a) Obras de rápido impacto: Construcción de pórticos de ingreso y pintado de los terminales de pasajeros, adecuación para el uso de personas con discapacidad, remodelación interna de los terminales (señalización e iluminación), remodelación de playas de estacionamiento, vías de acceso y tratamiento paisajístico.</p> <p>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.</p> <p>c) Ampliación de los terminales acorde con los resultados de los estudios.</p> <p>d) Equipamiento del periodo inicial.</p>
<b>Periodo Remanente (A partir del año 4)</b>	<p>Obras en infraestructura, mantenimiento periódico y equipamiento definidas en los Planes Maestro, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto, los cuales son aprobados por el Concedente, previa opinión del Regulador.</p> <p>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.</p>

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

12. 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 el Contrato de Concesión. Asimismo, para el desarrollo de tales obras, el Concesionario deberá elaborar los respectivos Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI). En el caso que las obras constituyan proyectos de inversión pública, deberá obtenerse la viabilidad correspondiente conforme al SNIP (ahora Sistema de Inversiones Invierte.pe<sup>4</sup>), debiendo presentar los estudios de pre inversión requeridos.

### ▪ Esquema de regulación tarifaria

13. 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  $t$ .

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



14. El Ositrán tiene la potestad de revisar cada cinco años las tarifas, a fin de adecuar los cobros que realiza el Concesionario por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio y las características de la demanda <sup>5</sup>.

▪ **Modificaciones contractuales**

15. 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 3).

16. 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.

**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.

<sup>5</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.



### II.3. Principales activos

17. 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 la siguiente Cuadro se muestran las principales características de la infraestructura concesionada.

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

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

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

### II.4. Área de influencia

18. 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.



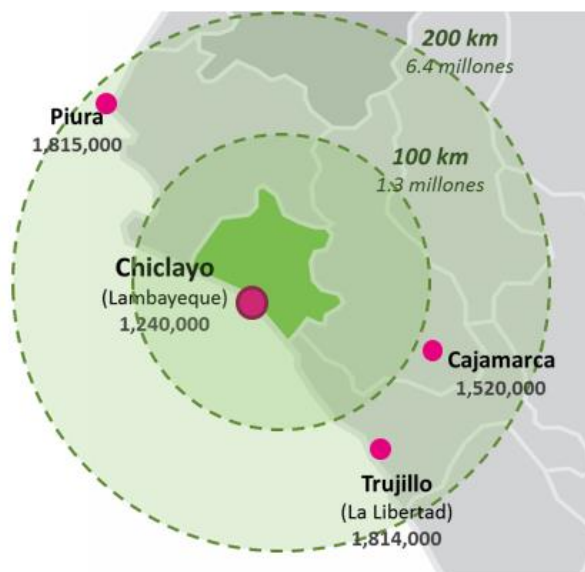
**Gráfico 1** Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP).

19. Cabe indicar que, por su ubicación estratégica, ADP ha venido impulsando que el Aeropuerto de Chiclayo se convierta en el *hub* comercial del norte, para lo cual se encuentra promoviendo el desarrollo de rutas internacionales directas. Así, se ha estimado que con ello podrá darse conectividad internacional hasta a 6,4 millones de personas ubicadas a un radio de 200 km de dicho aeropuerto, que actualmente tienen que pasar por Lima para sus traslados internacionales.

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



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP).





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

20. Los servicios brindados por el Concesionario están relacionados a aquellas actividades provenientes de la explotación de la infraestructura aeroportuaria. Cabe señalar que los servicios de aeronavegación no se encuentran incluidos dentro del grupo de actividades a ser prestadas por el Concesionario, siendo estos provistos exclusivamente por CORPAC. Los servicios brindados por el Concesionario pueden clasificarse en servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
21. 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

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*.

22. 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.
23. Cabe señalar que estos servicios no se encuentran sujetos al régimen tarifario regulado, a diferencia de los servicios aeroportuarios, por lo que los precios cobrados por la prestación de estos servicios son fijados libremente por la oferta y la demanda.



## IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

### IV.1. Servicios aeroportuarios

#### i. Principales usuarios

24. Como parte de lo establecido en el Contrato de Concesión, ADP se encarga de mantener la operatividad aeroportuaria, así como de prestar los servicios aeroportuarios a los usuarios, quienes están representados por los pasajeros y sus acompañantes (al momento de usar las instalaciones del aeropuerto), las naves, la carga y los operadores aeroportuarios.
25. En el caso de los servicios aeroportuarios, corresponde al Concesionario brindar a sus usuarios facilidades y servicios con altos estándares para que puedan desarrollar sus operaciones. Los operadores aéreos o aerolíneas que registran mayor participación en las operaciones comerciales realizadas a través de la red de aeropuertos que componen el Primer Grupo de Aeropuertos de provincia durante el 2021 son los siguientes: Latam Airlines Peru, Star Up, SKY Airline Peru y Viva Airlines Peru.<sup>6</sup>

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

26. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves en los aeropuertos administrados por ADP, la cual ha sido obtenida de la declaración estadística mensual remitida por el Concesionario al Ositrán<sup>7</sup>.
27. Cabe 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 2021, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 26,3%, 38,9% y 47,9% 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

28. Como ha sido mencionado, los aeropuertos administrados por ADP atienden principalmente vuelos nacionales, los cuales representaron el 98,7% de las operaciones totales durante el año 2021, siendo las operaciones internacionales esporádicas. En el siguiente gráfico se observa la evolución del número de operaciones de aterrizaje y despegue entre los años 2007 y 2021; advirtiéndose una tendencia creciente hasta el año 2019, seguida de una caída en el 2020, y posteriormente una recuperación parcial, alcanzando al cierre del 2021 alrededor de 128,6 miles de operaciones aéreas.

<sup>6</sup> En cuanto a las operaciones no comerciales, es de mencionar que la Fuerza Aérea del Perú es la que mayor participación registra del total de operadores, mientras que la Escuela De Aviacion Civil Jorge Cha Dartnell, el Ejército Peruano y la Comandancia de la Fuerza de Aviación Naval también tienen participaciones significativas.

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



**Gráfico 3** Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2021  
(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.

29. 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 las cuales el 68% correspondió a la incorporación de las operaciones del aeropuerto de Pisco en la concesión del Primer Grupo (25,4 miles de operaciones). La mayor parte del tráfico que registró dicho aeropuerto se debió a operaciones no comerciales (principalmente de la Fuerza Aérea 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 2021, solo el 7,2% de las operaciones del aeropuerto de Pisco corresponde a vuelos comerciales; mientras que las operaciones de instrucción representaron el 43,8%, y las operaciones militares, el 17,1%.
30. Durante el año 2021, el tráfico total de aeronaves alcanzó un nivel de 128,6 miles de movimientos, lo que representó un aumento de 39,3% con respecto al año anterior (y una disminución del 22,8% con relación al 2019); en el caso de vuelos nacionales, el tráfico aumentó en 39,0% y el tráfico en vuelos internacionales aumentó en 72,1%. Es decir, en el último año se ha producido una recuperación parcial luego de la significativa reducción en el número de vuelos, producto de las medidas tomadas para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19, entre las que se dispuso el aislamiento social obligatorio, la suspensión del servicio de transporte aéreo de pasajeros y el cierre total de fronteras.<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Decreto Supremo N° 044-2020-PCM de fecha 15 de marzo de 2020 que declara el Estado de Emergencia Nacional, ampliado con Decreto N° 051-2020-PCM del 31 de marzo, Decreto N° 064-2020-PCM del 10 de abril, Decreto N° 075-2020-PCM del 23 de abril y Decreto N° 083-2020-PCM del 09 de mayo.



31. Analizando la participación de las operaciones nacionales por aeropuerto, se aprecia que el de Pisco es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo representado el 41,2% de las operaciones en 2021<sup>9</sup>, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (15,1%), Chiclayo (8,8%), Iquitos (8,4%), Trujillo (7,9%), Tarapoto (7,5%) y Piura (5,1%).
32. En cuanto a la evolución del tráfico de aeronaves en vuelos nacionales (ver Cuadro 6), entre 2007 y 2019, casi todos los aeropuertos registraron una tendencia creciente en las operaciones (con excepción del aeropuerto de Huaraz), en tasas promedio anual que varían entre 1,7% y 35,4%. Por otro lado, entre el 2019 y 2021, se ha experimentado una reducción generalizada, con tasas de variación promedio anual entre -48,0% y -5,4%; observándose incrementos solo en los casos de Pucallpa (0,6%) y Tumbes (11,1%).
33. Con relación a las operaciones internacionales (ver Cuadro 7), se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo, siendo actualmente los principales aeropuertos el de Tumbes, Iquitos, Pisco, Trujillo y Piura, los cuales, en conjunto, explicaron el 90,0% del total de tráfico internacional de aeronaves en el Primer Grupo durante el año 2021; mientras que en los aeropuertos de Huaraz, Cajamarca y Chachapoyas no se registraron movimientos internacionales. Hasta el año 2019, el tráfico de aeronaves en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en la mayoría de los aeropuertos, en especial en los de Piura, Pisco, Tumbes y Tarapoto. Sin embargo, en los dos últimos años, se observa una disminución en la mayoría de los aeropuertos, registrándose 1 642 operaciones, esto es una caída de 12,5% promedio anual desde el 2019.

---

<sup>9</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 6** Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2021  
(En número de operaciones de aterrizaje o despegue)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % promedio anual	
																2007-2019	2019-2021
Anta	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	564	552	428	344	166	200	-11,2%	-23,8%
Cajamarca	3 384	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 470	3 368	3 272	3 318	3 032	4 120	1 628	2 604	1,7%	-20,5%
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 216	2 090	1 508	1 348	160	364	31,4%	-48,0%
Chiclayo		3 712	7 930	5 815	6 268	6 211	6 231	6 194	9 207	6 730	13 970	11 359	13 584	7 786	11 145	12,5%	-9,4%
Iquitos	8 028	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	10 544	9 334	10 774	11 904	8 254	10 651	3,3%	-5,4%
Pisco		25 409	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	53 113	60 491	70 504	73 796	40 695	52 315	10,2%	-15,8%
Piura		344	3 460	5 525	7 376	7 092	7 677	8 326	10 489	9 940	9 785	10 025	9 616	3 725	6 524	35,4%	-17,6%
Pucallpa	10 113	11 860	10 972	13 973	15 333	15 910	17 848	14 561	16 336	18 026	17 068	17 269	18 949	12 380	19 189	5,4%	0,6%
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1 043	1 290	1 300	1 483	2 327	1 435	1 919	11,0%	-9,2%
Tarapoto	4 337	5 816	5 612	6 524	7 681	7 402	8 447	9 949	9 361	10 053	11 758	11 224	13 335	6 426	9 585	9,8%	-15,2%
Trujillo	5 507	6 396	6 307	7 365	8 405	7 420	7 836	8 253	11 833	11 373	12 369	13 070	13 228	7 403	10 025	7,6%	-12,9%
Tumbes	1 224	878	900	1 046	1 460	1 174	1 218	1 373	1 572	1 463	1 567	1 614	1 978	1 298	2 442	4,1%	11,1%
<b>Total nacional</b>	<b>34 744</b>	<b>72 013</b>	<b>97 961</b>	<b>97 386</b>	<b>99 937</b>	<b>105 043</b>	<b>98 415</b>	<b>111 816</b>	<b>118 752</b>	<b>127 584</b>	<b>143 602</b>	<b>152 290</b>	<b>164 529</b>	<b>91 356</b>	<b>126 963</b>	<b>13,8%</b>	<b>-12,2%</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.

**Cuadro 7** Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2020  
(En número de operaciones de aterrizaje o despegue)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var % promedio anual		
																2007-2019	2019-2021	
Anta	2	8	1									2	4	0	0	5,9%	-100,0%	
Cajamarca			4	10	6			4	2	2	2				0	0	-	-
Chachapoyas	1								1						0	0	-	-
Chiclayo		116	67	67	104	140	88	125	137	189	307	373	324	72	125	9,8%	-37,9%	
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185	277	298	347	6,2%	11,9%	
Pisco		33	24	10	60	83	48	44	108	139	94	362	798	206	296	33,6%	-39,1%	
Piura		2	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152	177	65	191	50,3%	3,9%	
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12	18	10	5	-11,5%	-47,3%	
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8	35	13	16	9,3%	-32,4%	
Tarapoto	2	5				1	2	4	10			13	10	33	14	18	26,3%	-26,1%
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	166	205	189	176	293	8,3%	24,5%	
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252	292	100	351	26,7%	9,6%	
<b>Internacional</b>	<b>319</b>	<b>494</b>	<b>497</b>	<b>685</b>	<b>794</b>	<b>1 079</b>	<b>1 135</b>	<b>1 309</b>	<b>1 220</b>	<b>965</b>	<b>1 086</b>	<b>1 561</b>	<b>2 147</b>	<b>954</b>	<b>1 642</b>	<b>17,2%</b>	<b>-12,5%</b>	

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

Fuente: ADP.

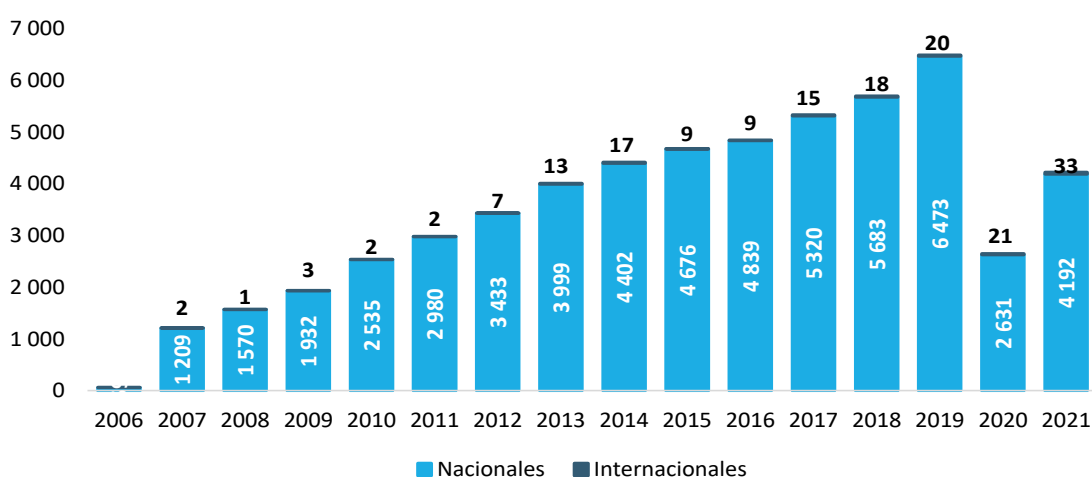
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



▪ **Tráfico de pasajeros**

34. Durante el 2021, los pasajeros en vuelos nacionales representaron el 99,23% del total de pasajeros en el Primer Grupo, mientras que la participación de los pasajeros en vuelos internacionales representó el 0,77%.
35. Como se aprecia en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión hasta el año 2019 se fue registrando un gran dinamismo en el tráfico de pasajeros; especialmente, en 2010 (año de recuperación de la economía de la recesión de 2009), al registrarse un importante incremento de 31,1% en el tráfico total de pasajeros. Asimismo, a partir de 2010 se observa un incremento de las rutas desde Lima a la región del norte y oriente<sup>10</sup>, así como de la frecuencia de vuelos principalmente hacia la capital.
36. Sin embargo, debido a las medidas adoptadas por el Gobierno ante el COVID-19, en el año 2020, el tráfico total de pasajeros descendió a 2 652,1 miles de pasajeros, lo que representó una disminución del 59,2% con relación al año anterior. Por su parte, en el 2021, el tráfico se recuperó parcialmente, alcanzando un total de 4 224,6 miles de pasajeros, número 59,3% mayor que lo registrado en 2020 pero 34,9% menor que en 2019.

**Gráfico 4** Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2021 (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.

37. El aeropuerto de Iquitos permaneció como el más importante del Primer Grupo de Aeropuertos, captando el 16,8% del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales en 2021, seguido por los aeropuertos de Tarapoto (15,7%), Piura (15,6%) y Pucallpa (12,2%). Como se observa en el Cuadro 8, casi todos los aeropuertos, a excepción del aeropuerto de Huaraz, registraron un crecimiento del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales entre 2007 y 2019, siendo los aeropuertos de Chachapoyas, Piura, Pisco y Talara los que registraron el mayor dinamismo. Sin embargo, en el 2020 se observa una fuerte contracción en el número de pasajeros nacionales en todos los aeropuertos.
38. Con relación a los pasajeros en vuelos internacionales (ver Cuadro 9), si bien se observa que el tráfico de pasajeros es poco significativo, entre 2007 y 2019, se experimentó una tendencia creciente en la mayoría de los aeropuertos, en especial en los de Chiclayo y Trujillo; mientras que entre 2019 y 2021 el comportamiento fue desigual.

<sup>10</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 8** Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2021  
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var. % prom. Anual	
																2007-2019	2019-2021
Anta	9 983	8 186	8 712	9 222	7 340	11 903	11 335	12 419	14 569	8 955	8 141	6 375	636	532	1 210	-20,5%	37,9%
Cajamarca	76 650	97 187	127 102	177 447	201 235	227 423	252 291	258 425	275 165	326 340	358 954	357 487	472 257	169 828	301 336	16,4%	-20,1%
Chachapoyas	359	1 504	1 047	3 339	1 669	58	387	569	233	10 012	19 616	26 863	21 893	4 745	12 934	40,9%	-23,1%
Chiclayo		147 032	203 529	276 899	317 571	372 934	425 985	450 109	468 403	517 902	567 488	556 209	676 379	275 317	403 995	14,9%	-22,7%
Iquitos	491 860	549 010	528 547	675 796	675 513	768 968	897 146	1 020 417	1 064 362	955 258	999 443	1 114 627	1 195 585	539 264	705 610	7,7%	-23,2%
Pisco		1 784	7 880	23 860	47 314	69 330	85 456	69 731	56 394	46 748	52 627	69 873	63 158	9 896	4 986	38,3%	-71,9%
Piura		27 346	291 344	401 874	545 518	642 436	733 203	763 908	840 955	863 254	905 573	989 544	1 149 295	417 071	652 469	40,5%	-24,7%
Pucallpa	209 356	240 702	240 472	307 281	313 708	364 994	447 826	469 752	503 491	514 536	610 618	690 473	735 473	319 163	511 238	11,0%	-16,6%
Talara	9 854	4 955	3 016	206	12 579	11 776	421	16 573	106 511	145 634	172 070	195 515	318 552	160 485	230 547	33,6%	-14,9%
Tarapoto	180 662	215 233	217 466	270 184	374 335	436 505	548 476	668 216	653 688	681 495	793 527	841 117	923 925	359 242	658 198	14,6%	-15,6%
Trujillo	167 427	217 593	223 440	293 017	349 911	404 864	443 334	491 410	503 821	585 255	634 928	619 557	654 245	217 688	402 766	12,0%	-21,5%
Tumbes	63 275	59 211	79 525	96 284	132 891	121 648	152 649	180 578	188 747	183 714	197 120	215 184	261 346	157 918	306 734	12,5%	8,3%
<b>Total nacional</b>	<b>1 209 426</b>	<b>1 569 743</b>	<b>1 932 080</b>	<b>2 535 409</b>	<b>2 979 584</b>	<b>3 432 839</b>	<b>3 998 509</b>	<b>4 402 107</b>	<b>4 676 339</b>	<b>4 839 103</b>	<b>5 320 105</b>	<b>5 682 824</b>	<b>6 472 744</b>	<b>2 631 149</b>	<b>4 192 023</b>	<b>15,0%</b>	<b>-19,5%</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.

**Cuadro 9** Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2021  
(En número de pasajeros)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var. % prom. Anual	
																2007-2019	2019-2021
Anta	8	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	12	-	-	3,4%	-100,0%
Cajamarca	-	-	31	37	11	-	-	41	12	6	26	-	-	-	-	-	-
Chachapoyas	20																
Chiclayo		51	874	224	388	2 218	89	61	203	7 788	13 542	15 655	14 749	3 248	10 749	67,4%	-14,6%
Iquitos	1 438	418	744	561	847	3 632	8 499	14 770	7 214	436	93	921	291	582	64	-12,5%	-53,1%
Pisco		6	5	-	80	88	135	746	237	163	343	785	381	62	79	45,8%	-54,5%
Piura		6	63	252	228	381	448	450	475	286	382	539	483	478	451	49,0%	-3,4%
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	10	20	273	1	-19,4%	-77,6%
Talara	30	16	-	32	96	93	23	34	31	3	11	22	59	45	36	5,8%	-21,9%
Tarapoto	5	254						7	19		21	10	295	85	17	40,5%	-76,0%
Trujillo	176	25	207	233	248	132	1 769	774	243	480	601	256	3 390	16 095	21 009	28,0%	148,9%
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171	141	231	448	76	205	15,7%	-32,4%
<b>Internacional</b>	<b>2 022</b>	<b>884</b>	<b>2 740</b>	<b>1 957</b>	<b>2 307</b>	<b>6 888</b>	<b>13 208</b>	<b>17 067</b>	<b>8 716</b>	<b>9 395</b>	<b>15 182</b>	<b>18 430</b>	<b>20 128</b>	<b>20 944</b>	<b>32 611</b>	<b>21,1%</b>	<b>27,3%</b>

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

*Fuente:* ADP.

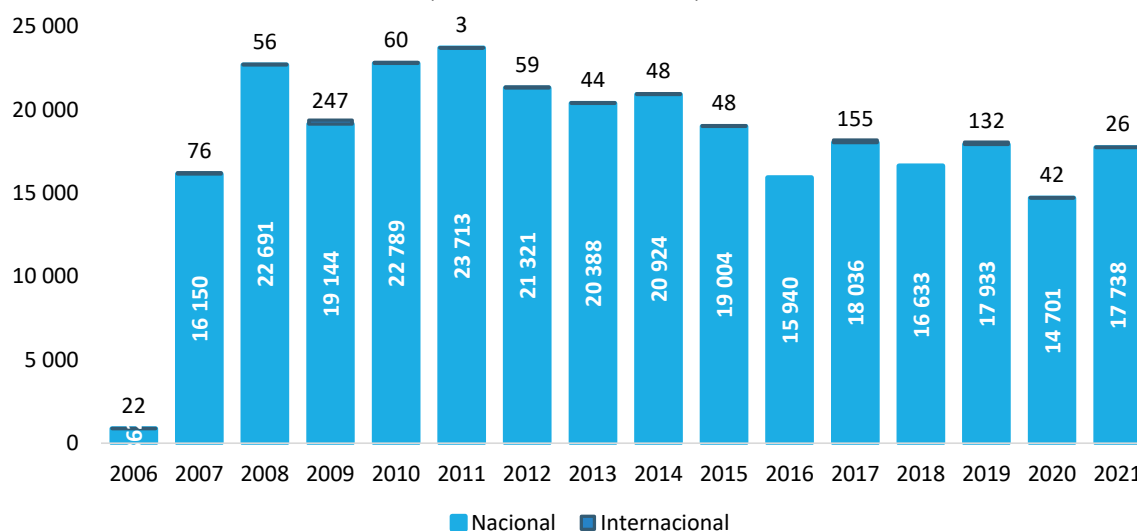
*Elaboración:* Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. En particular, durante el último año, se registró una alta tasa de crecimiento en el tráfico de pasajeros internacionales en el aeropuerto de Trujillo (+30,5% respecto a 2020), el cual concentró el 64,4% del tráfico total de pasajeros internacionales del año 2021; mientras que el tráfico en el aeropuerto de Chiclayo experimentó una disminución de 14,6% promedio anual entre los años 2019 y 2021, concentrando el 33,0% del tráfico en el 2021. El Aeropuerto de Trujillo lideró el tráfico de pasajeros internacionales producto de la reactivación del sector aeroportuario frente a la pandemia del COVID-19. Así la principal aerolínea que transportó pasajeros internacionales fue Jetsmart (98,8% del total) con vuelos con destino al Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (Chile).

▪ **Tráfico de carga**

40. El movimiento de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales ha registrado una tendencia fluctuante a lo largo del periodo analizado. Así, entre 2007 y 2019, el tráfico de carga fue en promedio de 19 661 toneladas, mientras que, en 2020, se movilizaron menos de 15 000 toneladas, representando una disminución de 18,4% respecto de lo registrado en el año 2019. Por su parte, en el 2021 se movilizaron 17 764 toneladas de carga, de las cuales el 99,9% corresponde a carga nacional.

**Gráfico 5** Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2021 (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.

41. Analizando la distribución de la carga nacional por aeropuerto, se aprecia que el aeropuerto de Iquitos es el más importante de la Concesión, captando el 69,7% del tráfico en 2021, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (9,4%), Tarapoto (6,8%) y Piura (5,1%). Como se observa en el Cuadro 10, entre 2007 y 2019, el aeropuerto que mantuvo una tendencia creciente fue el de Piura, al registrar un crecimiento promedio anual de 26,1%; sin embargo, del 2019 al 2021, experimentó una caída del movimiento de carga nacional de 22,1% promedio anual, mientras que solo Iquitos ha registrado un crecimiento en estos años.

42. En el caso de la carga internacional (ver Cuadro 11), solo los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa, Trujillo, Chiclayo y Piura registraron algún movimiento entre 2007 y 2020, siendo el aeropuerto de Iquitos el que mayor carga internacional ha movilizado y el único aeropuerto que registró movimientos de manera sostenida a lo largo de dicho periodo. Cabe indicar que en el año 2020 se han movilizado 42 toneladas de carga a través de los aeropuertos de Iquitos (99,98%) y Pucallpa (0.02%).

**Cuadro 10** Tráfico de carga en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2021  
(En toneladas métricas)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var. % prom. Anual	
																2007-2019	2019-2021
Anta	41 684	0	8 242	569	2 821	515	0	0	0	0	4 800	0	0	0	0	-100,0%	
Cajamarca	387 989	501 197	496 710	518 908	589 425	600 793	498 661	510 774	494 992	460 539	790 674	465 350	599 128	331 254	420 902	3,7%	-16,2%
Chachapoyas	4 878	12 883	0	0	0	0	0	0	0	0	9 000	0	0	6 027	28	-100,0%	
Chiclayo		451 649	484 967	601 267	693 130	655 671	646 254	717 065	736 658	663 841	879 797	583 049	671 355	411 670	452 283	3,7%	-17,9%
Iquitos	10 454 160	15 958 663	12 110 212	15 117 871	14 134 592	11 940 060	12 307 354	12 751 860	11 518 176	9 315 565	9 182 359	9 901 341	10 524 158	10 939 434	12 369 448	0,1%	8,4%
Pisco		0	0	0	0	55 157	0	0	294	0	200	0	0	674	0		
Piura		116 150	1 106 799	1 165 198	1 253 235	1 385 359	1 561 767	1 575 932	1 429 427	1 449 466	1 831 367	1 357 459	1 485 864	661 700	901 464	26,1%	-22,1%
Pucallpa	3 341 730	3 246 228	2 693 206	2 906 915	4 435 139	4 026 697	2 696 016	2 723 302	2 291 287	1 931 224	2 244 729	1 820 479	2 134 690	1 204 370	1 662 412	-3,7%	-11,8%
Talara	31 232	7 894	38 294	50 027	22 533	39 734	12 093	1 531	2 835	4 651	2 599	22	0	0	0	-100,0%	
Tarapoto	1 208 510	1 672 846	1 641 261	1 721 850	1 855 720	1 895 589	1 868 764	1 964 158	1 753 973	1 451 728	1 712 471	1 815 683	1 664 606	716 304	1 202 677	2,7%	-15,0%
Trujillo	527 782	524 527	478 651	570 935	608 945	569 065	602 049	492 893	545 798	443 676	948 289	416 840	550 571	296 649	482 825	0,4%	-6,4%
Tumbes	152 391	198 842	85 247	135 698	117 270	152 732	195 069	186 410	230 485	219 349	429 602	273 263	302 163	133 322	245 869	5,9%	-9,8%
<b>Total nacional</b>	<b>16 150 355</b>	<b>22 690 877</b>	<b>19 143 590</b>	<b>22 789 240</b>	<b>23 712 809</b>	<b>21 321 371</b>	<b>20 388 027</b>	<b>20 923 925</b>	<b>19 003 924</b>	<b>15 940 040</b>	<b>18 035 887</b>	<b>16 633 485</b>	<b>17 932 534</b>	<b>14 701 404</b>	<b>17 737 910</b>	<b>0,9%</b>	<b>-0,5%</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.

**Cuadro 11** Tráfico de carga en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2020  
(En toneladas métricas)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var. % prom. Anual	
																2007-2019	2019-2021
Anta																-	
Cajamarca																-	
Chachapoyas																-	
Chiclayo						18 457					3 260					-	
Iquitos	74 606	55 717	231 062	36 878	3 010	25 262	43 729	47 335	47 646	-	124 132	-	36 704	42 197	26 220	-5,7%	-15,5%
Pisco																-	
Piura						30	-	-	-	-	27 300	-	95 569	-	-	-100,0%	
Pucallpa	857	300	16 316	23 149	60	14 981	208	804	764	-	-	-	-	7	-	-100,0%	
Talara	2															-100,0%	
Tarapoto																-	
Trujillo	646															-100,0%	
Tumbes																-	
<b>Internacional</b>	<b>76 110</b>	<b>56 017</b>	<b>247 378</b>	<b>60 027</b>	<b>3 070</b>	<b>58 729</b>	<b>43 937</b>	<b>48 139</b>	<b>48 410</b>	<b>-</b>	<b>154 692</b>	<b>-</b>	<b>132 272</b>	<b>42 204</b>	<b>26 220</b>	<b>4,7%</b>	<b>-55,5%</b>

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

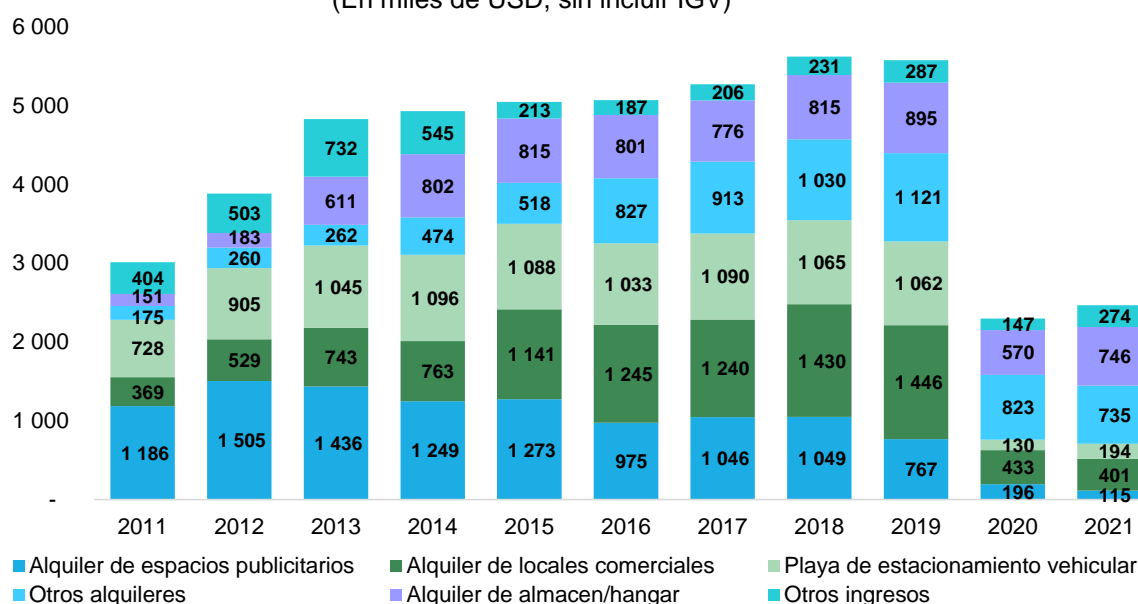
*Fuente:* ADP.

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

## IV.2. Servicios no aeroportuarios

43. Como se señaló anteriormente, de acuerdo con el Contrato de Concesión, tanto ADP como terceros pueden brindar servicios adicionales, que no forman parte de los servicios habituales del aeropuerto, para el transporte de pasajeros y la carga y descarga de aeronaves, incluyendo las actividades no contempladas en los servicios aeroportuarios, tales como el servicio de playa de estacionamiento de vehículos, alquiler de locales comerciales (*retail*), publicidad, entre otros.
44. De acuerdo con el siguiente gráfico, los ingresos por servicios no regulados han mostrado una tendencia creciente desde el año 2011. No obstante, desde el 2020 se observa una clara reducción de estos ingresos, alcanzando los 2 470,36 miles de USD en el 2021, esto es superior en 7,4% con respecto al año 2020, pero inferior en 55,7% con respecto al 2019. Es de mencionar que las principales fuentes de ingreso en el 2021 fueron por alquiler de almacén/hangar (30,2%), otros alquileres (29,9%) y alquiler de locales comerciales (16,3%).

**Gráfico 6** Evolución de ingresos por servicios no aeroportuarios, 2011 – 2021  
(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

45. 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.
46. Asimismo, dicha cláusula establece que el Concesionario deberá reajustar por inflación las tarifas y cargos de acceso el 1° de enero de cada año; y que, el Ositrán podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros que se realiza por el uso de la infraestructura a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y la demanda.

### V.1. Régimen tarifario

47. Conforme a lo establecido en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, los servicios de TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, embarque y desembarque mediante puentes de abordaje (mangas), y uso de instalaciones de carga se encuentran sujetos a regulación tarifaria. Asimismo, las tarifas serán aplicadas en función del Grupo donde se





encuentre ubicado cada aeropuerto, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado en el último año; así, los aeropuertos de la concesión se clasifican en cuatro grupos:

**Cuadro 12** Criterio de clasificación de aeropuertos en función del número de pasajeros

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

Fuente: Anexo 7 del Contrato de Concesión

48. Con respecto a la medición de pasajeros para la clasificación de los aeropuertos, se consideran dos periodos, uno correspondiente a los meses de agosto a julio, para establecer las tarifas por el servicio de TUUA, y otro correspondiente a los meses de diciembre a noviembre, para establecer las tarifas por los servicios aeroportuarios a la nave y a la carga. En el siguiente cuadro se presenta ambas clasificaciones aplicables a las tarifas del 2021. Como puede observarse, el aeropuerto de Tumbes se clasificó en dos grupos, en función a la tarifa a establecerse; de manera que, para la determinación de las tarifas por servicio de TUUA perteneció al Grupo III, y para la determinación de las demás tarifas por servicios aeroportuarios se ubicó en el Grupo II.

**Cuadro 13** Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2020

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

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. En el siguiente Cuadro se muestra el detalle de las tarifas vigentes durante el año 2021 en los aeropuertos de la Concesión.



**Cuadro 14 Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, año 2021**  
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados				3 aeropuertos restantes		
		Iquitos, Tarapoto y Pucallpa	Cajamarca y Trujillo	Talara y Tumbes	Chachapoyas y Huaraz	Piura	Chiclayo	Pisco
<b>Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)</b>								
- TUUA Internacional	Pasajero embarcado	13,96	13,96	13,96	13,96	13,42	13,42	13,42
- TUUA Nacional	Pasajero embarcado	5,03	4,17	4,06	4,06	4,82	4,02	3,94

Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados				3 aeropuertos restantes		
		Iquitos	Pucallpa, Tarapoto y Trujillo	Cajamarca, Talara y Tumbes	Chachapoyas y Huaraz	Piura y Chiclayo	Pisco	
<b>Aterrizaje / Despeque Internacional, según Peso Máximo de Despeque (PMD)* #</b>								
- Hasta 10 TM	Por operación	22,335	16,751	11,168	5,584	16,123	5,374	
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	4,146	3,546	2,959	2,373	3,413	2,284	
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	5,025	4,313	3,588	2,792	4,152	2,687	
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	5,291	4,537	3,783	3,029	4,367	2,915	
- Más de 106 TM	Por TM	5,416	4,648	3,867	3,099	4,474	2,983	
<b>Aterrizaje / Despeque Nacional, según Peso Máximo de Despeque (PMD)* #</b>								
- Hasta 10 TM	Por operación	11,168	8,376	5,584	2,792	8,061	2,687	
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2,415	1,340	1,201	0,935	1,290	0,900	
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3,015	1,396	1,256	0,977	1,344	0,940	
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3,141	1,452	1,312	1,019	1,397	0,981	
- Más de 106 TM	Por TM	3,225	1,494	1,340	1,047	1,438	1,008	
<b>Servicios a la carga</b>								
- Uso de instalaciones de carga	Por kilo	0,014	0,014	0,014	0,014	0,013	0,013	

**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 despeque por las primeras cuatro horas de permanencia, y al término de estas se computa una tasa de 2,5% por hora o fracción adicional.

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## V.2. Régimen de cargos de acceso

50. El Anexo 7 del Contrato de Concesión establece los cargos de acceso por el almacenamiento y despacho de combustible, así como por el uso de instalaciones (rampa) para la prestación del servicio de asistencia en tierra. Dichos cargos de acceso son reajustados anualmente de acuerdo con la fórmula establecida en el numeral 7.7.7 del Contrato de Concesión. Por su parte, los cobros por alquiler de locales para líneas aéreas (para la atención de tráfico de pasajeros y equipaje)<sup>11</sup> están sujetos a la regulación de acceso conforme al Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA); es decir, que en caso el Concesionario y la aerolínea no lleguen a un acuerdo, esta última podrá solicitar al Ositrán la emisión de un Mandato de Acceso en el que se determine el cargo y demás condiciones de acceso a la infraestructura. En el siguiente cuadro se presentan los cargos de acceso por el uso de rampa durante el año 2021.

<sup>11</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 Rampa, año 2020  
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados				3 aeropuertos restantes	
		Iquitos	Pucallpa, Tarapoto y Trujillo	Cajamarca, Talara y Tumbes	Chachapoyas y Huaraz	Piura y Chiclayo	Pisco
<b>Servicio de Rampa</b>							
Hasta 10 TM	Por operación	3,490	2,792	2,792	2,792	2,687	2,687
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	16,053	12,564	13,959	13,959	12,092	13,435
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	38,388	23,731	29,315	29,315	22,840	28,214
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	53,046	34,899	50,254	50,254	33,589	48,368
105 TM a más	Por operación	78,173	55,838	86,549	86,549	53,742	83,300

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Por otra parte, en el siguiente cuadro se muestran los cargos de acceso por el uso de la infraestructura para el abastecimiento y almacenamiento de combustible, que se aplicaron durante el año 2021. Esta infraestructura incluye las instalaciones y espacio físico empleados para el almacenamiento del combustible y sistema hidrante, mangas u otros medios de transporte empleados para desplazar el combustible desde el punto de almacenaje hasta la aeronave. Dicho servicio también puede prestarse a través de instalaciones o unidades móviles en aquellos aeropuertos en los que no se cuente con dicha facilidad esencial.

**Cuadro 16** Cargos de acceso aplicables al Servicio de abastecimiento y almacenamiento de combustible, año 2021  
(En USD, sin IGV)

Aeropuerto	Cargo por galón
Trujillo	0,070
Iquitos	0,070
Chiclayo	0,067
Pucallpa	0,070
Talara	0,070
Pisco	0,067
Tarapoto	0,070

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1. Desempeño comercial

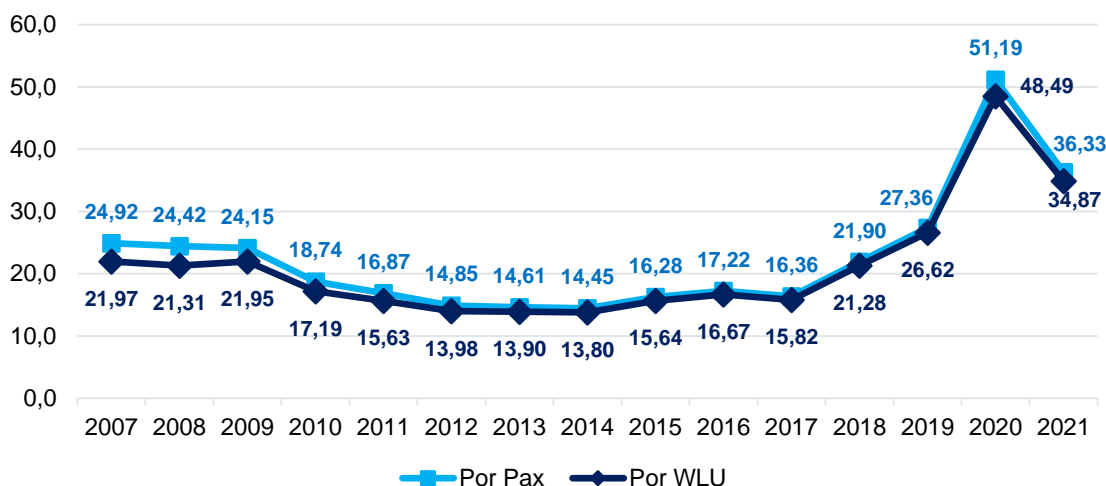
52. Como se verá más adelante, los principales ingresos de ADP provienen de dos fuentes: ingresos provenientes de sus usuarios y clientes por la prestación de los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios, e ingresos provenientes del Estado por el cofinanciamiento. Este último concepto está representado por el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), efectuado por el Concedente.
53. En el siguiente gráfico se muestra la evolución anual del ingreso operativo promedio por pasajero y por WLU<sup>12</sup>. Como se aprecia, dichos indicadores registraron una tendencia decreciente entre 2007 y 2014; y luego, una tendencia creciente entre el 2015 y 2020, sin embargo, en el 2021 presento una tendencia decreciente. Cabe notar que, para el 2021 el ingreso promedio por pasajero se redujo significativamente a S/ 36,33 lo cual representó una reducción del 29,0% respecto del nivel registrado el año anterior. Asimismo, y de forma similar, se observó una reducción en el indicador de ingresos por WLU, el cual alcanzó los S/ 34,87, cifra inferior en 28,1% a la registrada el año anterior. Esto se explica por el

<sup>12</sup> Work Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).



aumento en el tráfico de pasajeros y carga durante el año 2021; mientras que el ingreso mínimo garantizado que representa el PAMO disminuyó.

**Gráfico 7** Ingreso promedio por pasajero y WLU – Periodo 2007-2021  
(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.

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

### ▪ Niveles de servicio y productividad

54. El Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario deben llevarse a cabo manteniendo los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión. Conforme a dicho anexo, la red de aeropuertos administrada por ADP debe cumplir con los niveles de servicio C y D de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores, con la finalidad de elevar la calidad del servicio brindado al usuario por la entidad prestadora.
55. En ese sentido, a continuación se presentan los resultados de 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 el año 2021, que realizó el Concesionario.
56. 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 Trujillo, Iquitos, Piura, Pucallpa 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.
57. En el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por AdP sobre el nivel de cumplimiento IATA D en los aeropuertos correspondientes durante el año 2021. Como se observa, las mediciones del tiempo de espera en cola manifiestan que tanto en el aeropuerto de Talara como en el de Tumbes (con tráficos alrededor de 230 mil pasajeros y 307 mil pasajeros en el 2021, respectivamente) se cumplieron con todos los niveles de servicio evaluados, al ser el tiempo de espera en cola inferior a los máximos permitidos.



**Cuadro 17** Nivel de Servicio IATA “D” en los aeropuertos de Talara y Tumbes: Resultados de las mediciones realizadas en 2021

Parámetro	"Nivel D" IATA requerido	Aeropuerto de Talara		Aeropuerto de Tumbes	
Check in - Área mínima por pasajero	1.1 m2	0.79 m2	No cumple	0.73 m2	No cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	11 min	Cumple	4 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	0.8 m2	0.55 m2	No Cumple	0.53 m2	No Cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	1 min	Cumple	1 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	0.8 m2	0.37 m2	No Cumple	0.22 m2	No Cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	1 min	Cumple	1 min	Cumple
Salas de espera - Área mínima por pasajero sentado	1.7 m2	1.05 m2	No Cumple	1.18 m2	No Cumple
Salas de espera - Área mínima por pasajero de pie	1.2 m2	6.38 m2	Cumple	4.57 m2	Cumple
Salas de espera - Tasa de ocupación	80%	100%	No Cumple	104%	No Cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1.3 m2	1.68 m2	Cumple	0.49 m2	No Cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

58. Por otra parte, en el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA C en los aeropuertos de Chiclayo (415 mil pasajeros), Trujillo (424 mil pasajeros), Iquitos (706 mil pasajeros), Piura (653 mil pasajeros) y Pucallpa (511 mil pasajeros). Como se observa, los resultados son homogéneos. Así, considerando el parámetro de tiempo de espera en cola, todos los aeropuertos cumplen con los niveles de servicio evaluados, al ser el tiempo de espera en cola inferior a los máximos permitidos.





**Cuadro 18 Nivel de Servicio IATA “C” en los aeropuertos de Chiclayo, Cajamarca, Tarapoto, Iquitos, Piura, Pucallpa, y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2021**

Parámetro	"Nivel C" IATA	Aeropuerto de Tarapoto		Aeropuerto de Trujillo		Aeropuerto de Chiclayo	
Check in - Área mínima por pasajero	1.2 m2	1.52 m2	Cumple	0.72 m2	No cumple	0.69 m2	No cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	3 min	Cumple	2 minutos	Cumple	2 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	1.0 m2	0.49 m2	No cumple	0.17 m2	No cumple	0.22 m2	No cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	1 min	Cumple	1 minuto	Cumple	1 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	1.0 m2	0.43 m2	No cumple	0.08 m2	No cumple	0.21 m2	No cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	2 min	Cumple	1 minuto	Cumple	1 min	Cumple
Salas de espera - Área mínima por pasajero sentado	1.7 m2	1.12 m2	No cumple	1.42 m2	No cumple	1.09 m2	No cumple
Salas de espera - Área mínima por pasajero de pie	1.2 m2	12.89 m2	Cumple	1.26 m2	Cumple	3.40 m2	Cumple
Salas de espera - Tasa de ocupación	65%	72%	No cumple	110%	No cumple	104%	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1.7 m2	1.85 m2	Cumple	0.48 m2	No cumple	0.37 m2	No cumple
Migraciones Salidas - Área mínima por pasajero	1.0 m2			0.17 m2	No cumple	0.72 m2	No cumple
Migraciones Salidas - Máximo tiempo de espera	10 min			1 minuto	Cumple	1 min	Cumple
Migraciones Llegadas - Área mínima por pasajero	1.0 m2			0.41 m2	No cumple	0.51 m2	No cumple
Migraciones Llegadas - Máximo tiempo de espera	15 min			1 minuto	Cumple	1 min	Cumple

Parámetro	"Nivel C" IATA	Aeropuerto de Cajamarca		Aeropuerto de Piura		Aeropuerto de Pucallpa	
Check in - Área mínima por pasajero	1.2 m2	0.57 m2	No cumple	1.62 m2	Cumple	2 min	Cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	3 min	Cumple	4 min	Cumple	4 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	1.0 m2	0.17 m2	No cumple	1.19 m2	Cumple	0.48 m2	No cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	1 min	Cumple	2 min	Cumple	1 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	1.0 m2	0.30 m2	No cumple	0.25 m2	No cumple	0.33 m2	No cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	1 min	Cumple	1 min	Cumple	1 min	Cumple
Salas de espera - Área mínima por pasajero sentado	1.7 m2	1.04 m2	No cumple	1.24 m2	No cumple	1.43 m2	No cumple
Salas de espera - Área mínima por pasajero de pie	1.2 m2	0.87 m2	No cumple	*	Cumple	12.32 m2	Cumple
Salas de espera - Tasa de ocupación	65%	149%	No cumple	54%	Cumple	71%	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1.7 m2	0.65 m2	No cumple	1.16 m2	No cumple	1.90 m2	Cumple

Parámetro	"Nivel C" IATA	Aeropuerto de Iquitos	
Check in - Área mínima por pasajero	1.2 m2	2.08 m2	Cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	3 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	1.0 m2	0.61 m2	No cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	1 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	1.0 m2	0.58 m2	No cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	1 min	Cumple
Salas de espera - Área mínima por pasajero sentado	1.7 m2	1.03 m2	No cumple
Salas de espera - Área mínima por pasajero de pie	1.2 m2	*	Cumple
Salas de espera - Tasa de ocupación	65%	42%	Cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1.7 m2	1,67	No cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. De acuerdo con las mediciones efectuadas en el 2021, el Concesionario ha logrado el cumplimiento de los parámetros de calidad con base en el indicador de tiempo de espera en cola; no obstante, no ha logrado cumplir con los requerimientos de los otros parámetros, como el área mínima por pasajero.
- **Satisfacción de usuarios**
60. En el numeral 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión se establece que el Concesionario realizará semestralmente encuestas a los pasajeros y acompañantes, a fin de establecer su grado de satisfacción con los servicios prestados en cada terminal aéreo. Dichas encuestas deben ser realizadas por una empresa encuestadora de prestigio aceptada por el Ositrán y no vinculada al Concesionario. Los resultados deberán ser remitidos al Ositrán, junto con la información técnica utilizada para la formulación de estas.
61. A continuación, se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Usuarios del Primer Grupo de Aeropuertos, realizado por la consultora *Impronta Research* para medir los niveles de satisfacción de pasajeros, acompañantes, líneas aéreas y concesionarios de los doce aeropuertos de la concesión durante el 2021.



- **Pasajeros**

62. La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 3 157 pasajeros para el periodo comprendido entre el 4 de noviembre y el 31 de diciembre del 2021<sup>13</sup>. En este segmento, se evaluaron los servicios relacionados con el *hall* principal, atención en *counters*, pago de TUUA, control de seguridad, sala de embarque, sala de llegada, pantallas de información, estacionamiento, seguridad e infraestructura y equipamiento. Al final de la encuesta se hace una pregunta de satisfacción general. La encuesta, al igual que otras similares, emplea una escala de puntuación del 1 al 5 (donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho).
63. En la siguiente Cuadro se presentan los resultados generales con relación a los servicios de *check-in*, embarque, servicios generales e infraestructura y equipos.

**Cuadro 19 Pasajeros: Resultado de la evaluación de satisfacción por servicios/procesos, año 2021**

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

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2021-II.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

64. Como se aprecia, en la mayoría de los aeropuertos, los pasajeros se encuentran en general satisfechos con los servicios de *check in*, los procesos de embarque y llegadas de pasajeros y los servicios generales; mientras que, en el caso de la infraestructura, en algunos aeropuertos, los pasajeros se encuentran entre indiferentes y satisfechos. Cabe destacar que los mayores niveles de satisfacción se registran en los aeropuertos de

<sup>13</sup> Cabe mencionar que en el semestre II, no se evaluó el segmento de acompañantes debido a la restricción de su ingreso a los aeropuertos. Asimismo, en los aeropuertos de Huaraz y Pisco, tampoco se realizó las entrevistas a pasajeros por ausencia de vuelos de pasajeros en el periodo de estudio.



Trujillo, Talara e Iquitos; en contraste, los aeropuertos donde se registran el menor nivel de satisfacción son Pucallpa, Tarapoto y Tumbes, con relación a la conformidad de productos/servicios que ofrecen los locales comerciales.

- **Aerolíneas y concesionarios de locales comerciales**

65. La encuesta se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales (25) y concesionarios de locales comerciales (126) que operan en los 12 aeropuertos de la concesión para el periodo comprendido del 4 de noviembre al 31 de diciembre del 2021<sup>14</sup>. En el segmento de líneas aéreas se evaluaron los servicios relacionados con la zona de *check in*, zona de embarque, zona de llegada, zona de rampa, otras áreas operativas, perifoneo, pantallas de información de vuelos, otros servicios y administración del aeropuerto; mientras que en el caso de los concesionarios se evaluaron los servicios relacionados con el hall principal, otros servicios y administración del aeropuerto. La encuesta emplea la misma escala de puntuación que la encuesta de pasajeros; es decir, del 1 al 5 (desde muy insatisfecho a muy satisfecho).
66. 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 con los distintos servicios y procesos fueron los aeropuertos de Iquitos (3,9) y Tarapoto (4,0).

**Cuadro 20** Aerolíneas: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2021

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

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2021-II.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

67. 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 el menor nivel de satisfacción promedio de las aerolíneas en relación con los distintos servicios y procesos fueron el aeropuerto de Iquitos (4,1) y Pucallpa (4,1).

<sup>14</sup> La encuesta a líneas aéreas no se realizó en Huaraz y Pisco, y la encuesta a concesionarios en Huaraz y Chachapoyas.



**Cuadro 21** Concesionarios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2021

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

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2021-II.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

- Usuarios intermedios**

68. La encuesta se aplicó a los 23 usuarios intermedios, tanto de abastecimiento de combustible como de rampas, que operan en 11 de los aeropuertos de la concesión<sup>15</sup> para el periodo comprendido entre el 4 de noviembre y el 31 de diciembre de 2021. 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.
69. Como se aprecia en la siguiente Cuadro, en general, los usuarios intermedios se encuentran menos satisfechos con los procesos y servicios brindados en los aeropuertos de Piura, Iquitos y Talara; mientras que en el aeropuerto de Pisco es donde se registra un mayor nivel de satisfacción.

**Cuadro 22** Usuarios Intermedios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2021

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

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2021-II.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### VI.3. Reclamos

70. Durante el año 2021, se resolvieron 176 reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura con relación a los servicios prestados en los aeropuertos de la Concesión, cifra que representa un aumento de 123% con relación al número total de reclamos resueltos en 2020 (79). Cabe recordar que en dicho año el tráfico de pasajeros fue mucho mayor; así, el número de reclamos por cada mil pasajeros también aumentó de 0,030 en 2020 a 0,042 reclamos en el 2021, lo que evidencia un incremento efectivo de la cantidad de reclamos, independientemente del volumen de pasajeros.
71. El 31,8% de los reclamos resueltos estuvieron asociados con el acceso a la infraestructura, el 28,4% con la calidad y oportuna prestación del servicio, el 8,5% con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, el 5,7% con la facturación o cobro, el 2,3% con la información proporcionada a los usuarios y el 0,6% con reclamos que surgen de la aplicación del REMA y el 22,7% restante con otras materias.

<sup>15</sup> En el Aeropuerto de Huaraz y Chachapoyas no se realizó las entrevistas a usuarios intermedios.



**Cuadro 23** Reclamos resueltos, año 2021

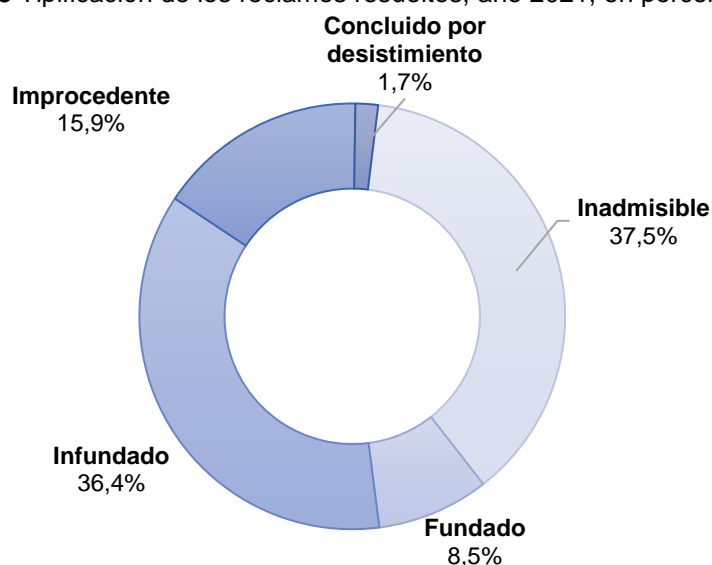
Materia	N° de reclamos	% Part.
Calidad y oportuna prestación del servicio	50	28,4%
Información proporcionada a los usuarios	5	2,3%
Acceso a la infraestructura	55	31,8%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	15	8,5%
Facturación o cobro	10	5,7%
Reclamos que surgen de la aplicación del REMA	1	0,6%
Condicionamiento de la atención del reclamo al pago previo del servicio reclamado	0	0,0%
Otros	40	22,7%
<b>Total</b>	<b>176</b>	<b>100%</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

72. Por otro lado, de acuerdo con el estado de la resolución del reclamo, de los 176 reclamos tipificados, 64 reclamos fueron declarados infundados, 28 fueron declarados improcedentes, 66 reclamos fueron declarados inadmisibles, 3 fueron concluidos por desistimiento por parte del usuario y 15 fueron declarados fundados, representando esto último el 8,5% del total de reclamos resueltos, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

**Gráfico 8** Tipificación de los reclamos resueltos, año 2021, 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 2021, la mayor parte estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación del servicio, los cuales representaron el 40,0%, seguido por reclamos relacionados al acceso a la infraestructura, los cuales representaron el 20,0%.

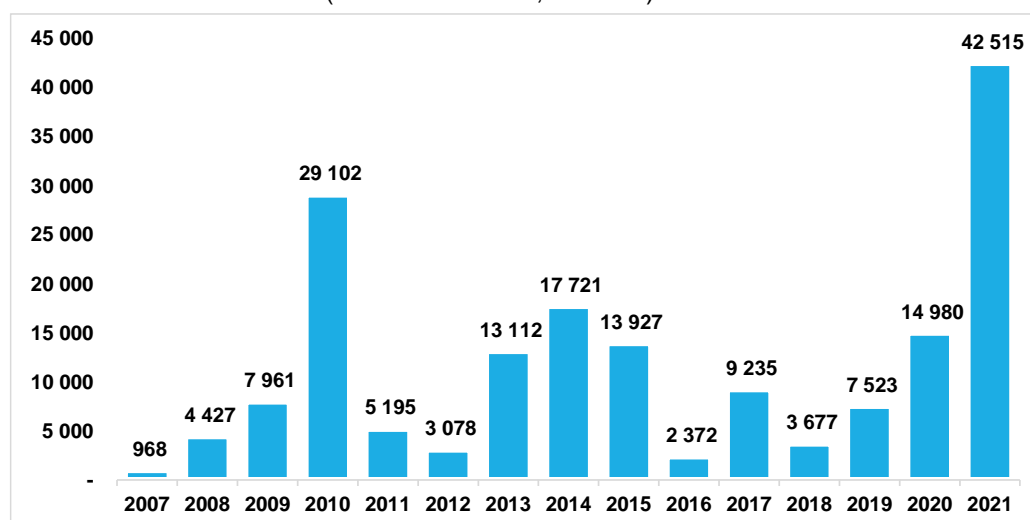


## VII. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### VII.1. Inversiones

73. Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas como tales por el regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica presentada por dicha empresa, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. Siendo así, al mes de diciembre de 2021, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 137,6 millones, lo cual representa un avance de 21,7% en el compromiso total de inversión de ADP (USD 635,2 millones).
74. Durante el año 2021, se han reconocido inversiones por un monto de USD 42,52 millones, lo que representó un incremento importante con respecto a los USD 14,98 millones reconocidos el año anterior (+183,8%). Cabe señalar que, en el 2021 se continuó con la ejecución del Proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del aeropuerto de Chiclayo” cuyo monto asciende a S/. 166 744 877 (incl. Intangibles e IGV). El avance aprobado a mayo 2021 fue del 23,88%.
75. 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 9** Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2021  
(En miles de USD, inc. IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

76. 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.
77. Asimismo, cabe mencionar que, al cierre del año 2021, se encuentran aprobadas por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) las actualizaciones de los Planes Maestros de Desarrollo (PMD) de todos los aeropuertos que conforman el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia. En la siguiente Cuadro se detallan los documentos con los que han sido aprobadas las actualizaciones de los respectivos PMD.





**Cuadro 24** Planes Maestros de Desarrollo vigentes, año 2021

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

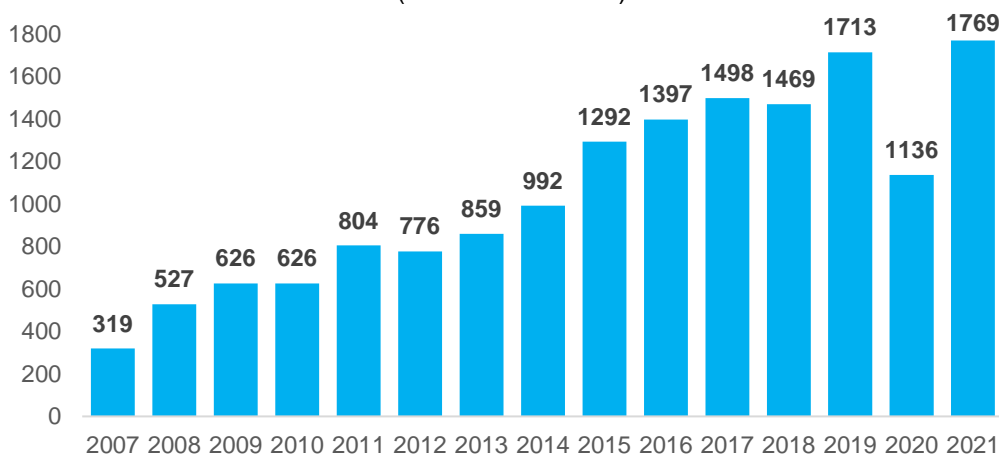
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VII.2. Aporte por regulación

78. 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>16</sup>, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos facturados.
79. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2021, ADP realizó aportes por regulación al Ositrán por la suma de S/ 1 769 miles, lo cual representó un crecimiento de 55,2% con relación a lo transferido en el año 2020. Al respecto, dicho incremento, se encuentra en línea con los mayores ingresos facturados de la empresa durante el año 2021 por concepto de los servicios que brinda en los aeropuertos bajo su administración.

**Gráfico 10** Aporte por regulación, 2007-2021  
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

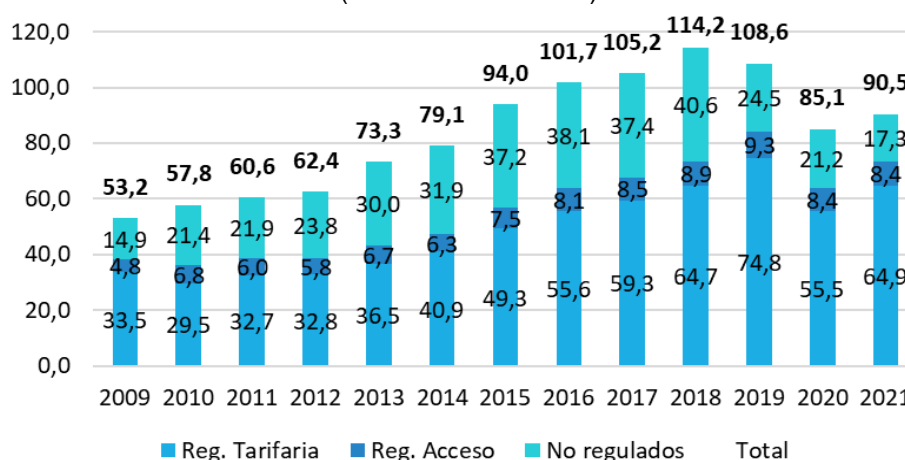
<sup>16</sup> De conformidad con el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM, la alícuota del aporte por regulación a que hace referencia el artículo 10 de la Ley N° 27332 para OSITRAN será del 1% (uno por ciento) de la facturación anual de las empresas y entidades bajo su ámbito, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal.



## VIII. INDICADORES COMERCIALES

80. Los ingresos totales de AdP han mostrado una tendencia creciente durante los últimos años, con excepción del año 2020, que como ya se indicó ha sido un año atípico por la coyuntura del COVID-19. El crecimiento anual promedio de los ingresos de AdP, durante el periodo 2009-2019, fue de 7,6%, pasando de S/ 53,2 millones en el año 2009 a S/ 108,6 millones en el año 2019. En el año 2020, los ingresos de AdP alcanzaron los S/85,1 millones, experimentando una reducción de 21,7% con respecto al año anterior (ver el Gráfico 11 Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2009-2021
81. ). A diciembre del año 2021, los ingresos mostraron una recuperación del 83% con relación a lo registrado durante el año 2019, alcanzando los S/ 90,5 millones.

**Gráfico 11** Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2009-2021  
(en millones de soles)



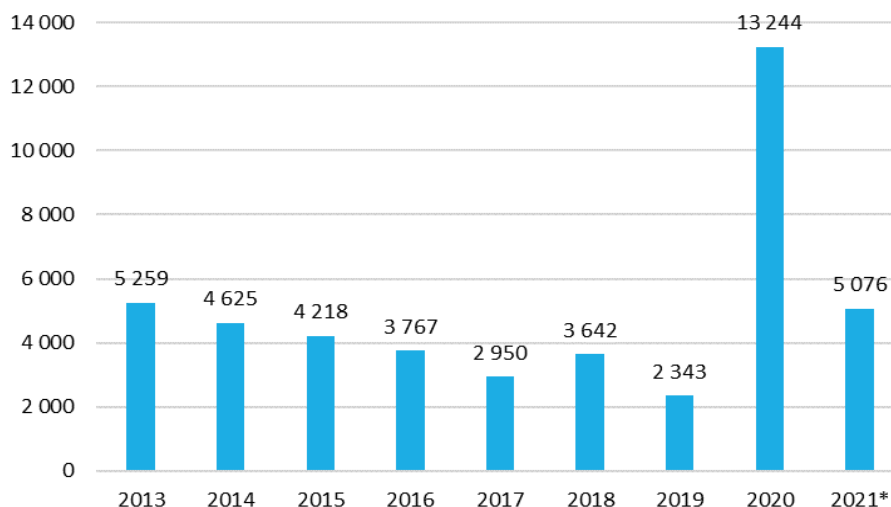
Fuente: Contabilidad Regulatoria de AdP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

82. Con relación al cofinanciamiento que ha recibido el Primer Grupo, en el Gráfico 12 Cofinanciamiento recibido, en el periodo 2013-2021
83. 11 se observa que durante el periodo 2013-2021 AdP recibió USD 45,1 millones, por este concepto, de los cuales el 29,4% fue recibido en el año 2020 (USD 13,2 millones), lo cual es explicado por la fuerte caída de los ingresos regulados como consecuencia del COVID-19, como se explicó en las secciones previas. Sin considerar el año 2020, se observa que el cofinanciamiento mostró una tendencia a la baja del 2013-2019 con un cofinanciamiento promedio anual de USD 3,8 millones.
84. Con relación al año 2021, es importante indicar que el cofinanciamiento corresponde a los tres primeros trimestre del año. Esto, debido a que hasta abril del año 2022 no se le había pagado a AdP el cofinanciamiento del cuarto trimestre del año 2021 porque tenían que levantar algunas observaciones.



**Gráfico 12** Cofinanciamiento recibido, en el periodo 2013-2021  
(en miles de USD)



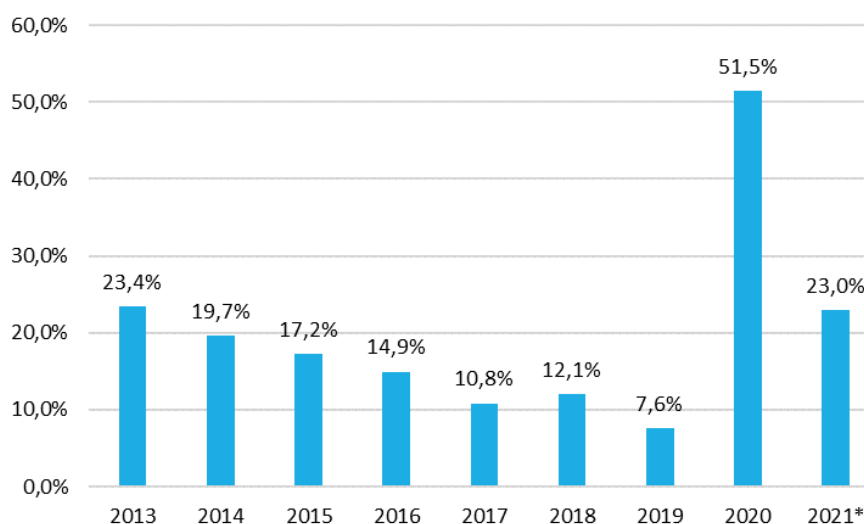
\*La información del año 2021 solamente considera información al tercer trimestre de ese año.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

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

**Gráfico 13** Participación del cofinanciamiento con relación a los ingresos totales, en el periodo 2013-2021 (en porcentaje)



\*La información del cofinanciamiento solamente considera información al tercer trimestre del año 2021.

Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



## IX. RESULTADOS FINANCIEROS

### VIII.1. Resultados de la pandemia

86. La Nota 5 del informe de auditoría a los estados financieros de ADP da cuenta sobre el impacto de la pandemia por COVID 19 sobre su desempeño financiero. De acuerdo con lo indicado en dicha nota, las principales situaciones identificadas en el 2021 fueron las siguientes:

- Durante el 2021 persistieron las restricciones de viajes aéreos en varios mercados internacionales y también en los países donde los vuelos se interconectan con los aeropuertos en los que opera ADP, los cuales se van abriendo progresivamente para los viajeros vacunados o que cuenten con resultados negativos de COVID-19. Así, a la fecha se tienen las siguientes disposiciones:
  - i. **Vuelos Internacionales:** Los pasajeros de 12 años a más, que ingresen al Perú, deberán acreditar que cuentan con la dosis completa de vacunación contra la COVID-19. En su defecto, pueden presentar el resultado negativo de una prueba molecular (resultado no mayor a 48 horas antes de abordar). Menores de 12 años, que ingresen al país, solo requieren estar asintomáticos.
  - ii. **Vuelos Nacionales:** Los pasajeros mayores de 12 años solo podrán abordar si acreditan dosis completa de vacunación, y la dosis de refuerzo para mayores de 40 años que se encuentren habilitados para recibirla según protocolo vigente. En caso no completar el esquema de vacunación, deberán presentar el resultado negativo de una prueba molecular (no mayor a 48 horas antes de abordar).
- El 19 de diciembre 2021, el gobierno peruano dio una alerta epidemiológica por la confirmación de casos de la variante Ómicron por su alto grado de contagio.

87. Asimismo, la referida nota indica que ADP ha adoptado todas las medidas que ha considerado necesarias y convenientes para la continuidad operacional, asegurando la seguridad y protección de la salud de sus colaboradores, proveedores y clientes, de acuerdo con las medidas ordenadas por las autoridades competentes para el control del COVID-19 y asegurando su cadena logística.

88. Por otro lado, los auditores señalaron que los principales impactos financieros al 31 de diciembre de 2021, producto de los hechos señalados fueron los siguientes:

- a) Los vuelos comerciales del 2021 se han recuperado en un 66% con respecto al 2019; en el último trimestre del 2021 la recuperación promedio fue de un 80% con respecto al 2019.

Los niveles de recuperación de pasajeros fueron de 65% con respecto al 2019. Los pasajeros incrementaron en un 60% sobre el 2020, estos crecimientos fueron limitados debido a las restricciones operativas y de capacidad producto de la pandemia.

- b) Se mantuvieron estables los indicadores de morosidad de los clientes, los cuales aseguraron la cadena de pagos; adicionalmente, se financiaron parcialmente algunos proyectos. Por ello, la caja cerró en un 42% por debajo del 2020.
- c) El EBITDA se recuperó en un 34% si lo comparamos con el año 2019. Este resultado considera los gastos asociados al Laudo arbitral desfavorable para ADP. Esto generó un impacto de S/ 9,859 miles en el estado de resultados. Si aislamos este efecto, el EBITDA llegó a un nivel del 62% sobre el año 2019.



89. ADP realizó la evaluación de los impactos en los estados financieros, relacionados con las acciones de respuesta a la pandemia por COVID-19 ejecutadas durante el año 2021, registrando los efectos en los estados financieros al 31 de diciembre 2021, no identificando efectos significativos, de acuerdo con lo dispuesto por las Normas Internacionales de Información Financiera y su correspondiente impacto tributario.

## VIII.2. 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 fue otorgada bajo la modalidad cofinanciada, por lo que los ingresos que obtiene el Concesionario provienen de dos fuentes: ingresos por servicios (comprende los ingresos por servicios aeronáuticos y no aeronáuticos) y los ingresos por cofinanciamiento (comprende el ingreso reconocido por PAMO).
92. Los ingresos por actividades ordinarias en el ejercicio 2021 ascendieron a S/ 154 millones, lo que representa un incremento de S/ 17,7 millones (13,1%) con respecto a los ingresos del ejercicio 2020. En particular, los ingresos por la prestación de servicios ascendieron a S/ 131,4 millones, lo que representa un aumento de S/ 35,8 millones (37,4%) con respecto al ejercicio 2020, mientras que los ingresos por cofinanciamiento ascendieron a S/ 22,1 millones, lo que representa una disminución de S/ 18,0 millones (44,9%) con respecto al ejercicio 2020. En tal sentido, el crecimiento de los ingresos es explicado por el aumento significativo de los ingresos por servicios.
93. Se aprecia también que el costo de servicios ascendió a S/ 110,7 millones en el 2021, lo que supone un incremento de S/ 17,7 millones (19,0%) respecto del ejercicio 2020. Así, el efecto neto del aumento de ingresos y costos de servicios fue un incremento de S/ 31 mil (0,1%) en la Utilidad Bruta, la cual ascendió a S/ 42,9 millones en el ejercicio 2021, lo que explica también que el margen bruto disminuya de 31,5% en el ejercicio 2020 a 27,9% en el 2021.
94. Asimismo, la utilidad de operación ascendió a S/ 10,8 millones, lo que supone una disminución de S/ 13,5 millones (56,2%) en comparación con el ejercicio 2020. Al respecto, se aprecia que, a diferencia de la utilidad bruta, la utilidad operativa disminuyó, ello debido a que los gastos de administración aumentaron significativamente en S/ 8,4 millones (32,7%) y a la disminución de otros ingresos en S/ 6,4 millones (66,1%).
95. Por su parte, la utilidad neta ascendió a S/ 7,2 millones, lo que supone una disminución de S/ 11,2 millones (60,8%) respecto del ejercicio 2020. Esta disminución es explicada no solo por la disminución significativa de la utilidad operativa (S/ 10,8 millones), sino también por una disminución de la ganancia neta por diferencia de cambio, la cual en el 2021 ascendió a S/ 3,9 millones, lo que supone una disminución de S/ 1,1 millones (21,9%).



**Cuadro 25** Estado de Resultados Integrales, periodo 2020-2021  
(En miles de Soles)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Ingresos por servicios	131 365	95 590			37,4%	35 775
Ingresos por cofinanciamiento - PAMO	22 129	40 161			-44,9%	(18 032)
<b>Total ingresos por actividades ordinarias</b>	<b>153 494</b>	<b>135 751</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>13,1%</b>	<b>17 743</b>
Costo de servicios	110 709	92 997	72,1%	68,5%	19,0%	17 712
<b>Utilidad Bruta</b>	<b>42 785</b>	<b>42 754</b>	<b>27,9%</b>	<b>31,5%</b>	<b>0,1%</b>	<b>31</b>
Gastos de administración	33 874	25 520	22,1%	18,8%	32,7%	8 354
Gastos de ventas	1 617	1 925	1,1%	1,4%	-16,0%	(308)
Pérdida por deterioro de cuentas por cobrar	74	986	0,0%	0,7%	-92,5%	(912)
Otros ingresos	3 268	9 632	2,1%	7,1%	-66,1%	(6 364)
<b>Utilidad de operación</b>	<b>10 488</b>	<b>23 955</b>	<b>6,8%</b>	<b>17,6%</b>	<b>-56,2%</b>	<b>(13 467)</b>
Ingresos financieros	9 850	2 977	6,4%	2,2%	230,9%	6 873
Costos financieros	13 531	7 147	8,8%	5,3%	89,3%	6 384
Diferencia de cambio neta	3 912	5 012	3%	4%	-21,9%	(1 100)
<b>Utilidad antes de impuesto a la renta</b>	<b>10 719</b>	<b>24 797</b>	<b>7,0%</b>	<b>18,3%</b>	<b>-56,8%</b>	<b>(14 078)</b>
Impuesto a la renta	3 526	6 452	2%	5%	-45,4%	(2 926)
<b>Utilidad (pérdida) neta del año</b>	<b>7 193</b>	<b>18 345</b>	<b>5%</b>	<b>14%</b>	<b>-60,8%</b>	<b>(11 152)</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

96. Cabe mencionar que, del total de ingresos, el 94,4% correspondieron a ingresos de actividades ordinarias procedentes en su mayoría de contratos con clientes (S/ 144,9 millones), los cuales comprenden la tarifa unificada de uso de aeropuerto, cargos de acceso a las facilidades esenciales, servicios diversos regulados, mantenimiento de espacios alquilados, servicios de Pagos por Obras (PAO) y el cofinanciamiento; mientras que Otros ingresos representa el 5,6% restante e incluye los contratos de alquiler y publicidad.

**Cuadro 26** Flujo de ingresos, periodo 2020 - 2021  
(En miles de Soles)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes	144 909	128 654	94,4%	94,8%	12,6%	16 255
Otros ingresos	8 585	7 097	5,6%	5,2%	21,0%	1 488
<b>Total</b>	<b>153 494</b>	<b>135 751</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>13,1%</b>	<b>17 743</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

97. De los ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, en el año 2021, los ingresos por servicios de Obras (PAO) representaron el 44,1%, el Cofinanciamiento representó el 15,3%, los ingresos por TUUA explicaron el 27,9%, y los servicios diversos regulados el 8,3%, representado en conjunto alrededor del 95,6% del total de ingresos por actividades ordinarias. En el siguiente cuadro se muestra la composición de estos ingresos en los años 2021 y 2020.





**Cuadro 27** Ingreso de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, periodo 2020 - 2021  
(En miles de Soles)

Productos / Líneas de servicio principales	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Tarifa única de uso aeroportuario (TUUA)	40 453	22 124	27,9%	17,2%	82,8%	18 329
Cargos de acceso a facilidades esenciales	3 408	2 372	2,4%	1,8%	43,7%	1 036
Servicios diversos regulados	11 995	10 134	8,3%	7,9%	18,4%	1 861
Servicios diversos no regulados	2 195	1 645	1,5%	1,3%	33,4%	550
Mantenimiento de espacios alquilados	817	744	0,6%	0,6%	9,8%	73
Servicios de obras (PAO)	63 912	51 473	44,1%	40,0%	24,2%	12 439
Cofinanciamiento	22 129	40 162	15,3%	31,2%	-44,9%	-18 033
<b>Total</b>	<b>144 909</b>	<b>128 654</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>12,6%</b>	<b>16 255</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

98. Por su parte, en lo que respecta a los costos por prestación de servicios, en el siguiente cuadro se muestra el detalle de sus componentes; apreciándose que en el ejercicio 2021 dichos costos ascendieron a S/ 110,7 millones, lo que supone un aumento de S/ 17,7 millones (19,0%) respecto del ejercicio 2020. Esto es explicado principalmente por la partida Servicios de obras (PAO), la cual ascendió a S/ 63,4 millones, representando un incremento de S/ 13,6 millones (27,4%) respecto del ejercicio 2020; las cargas de personal ascendieron a S/ 17,2 millones, lo que supone un incremento de S/ 905 mil (5,6%) respecto del ejercicio 2020, asimismo, la cuenta de mantenimiento y reparación ascendió a S/ 10,5 millones, significando un incremento de S/ 1,2 millones (13,1%) respecto del ejercicio 2020.

**Cuadro 28** Costos por prestación de servicios, periodo 2020 - 2021  
(En miles de Soles)

Conceptos	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Servicios de obras PAO	63 356	49 715	57,2%	53,5%	27,4%	13 641
Cargas de personal	17 189	16 284	15,5%	17,5%	5,6%	905
Mantenimiento y reparación	10 500	9 285	9,5%	10,0%	13,1%	1 215
Servicios prestados por terceros	6 530	6 270	5,9%	6,7%	4,1%	260
Energía y agua	3 079	2 602	2,8%	2,8%	18,3%	477
Tributos	2 174	2 441	2,0%	2,6%	-10,9%	-267
Honorarios, comisiones y corretajes	2 126	1 665	1,9%	1,8%	27,7%	461
Seguros	1 689	1 476	1,5%	1,6%	14,4%	213
Transporte y almacenamiento	1 205	811	1,1%	0,9%	48,6%	394
Costo de operación no reconocidos por el MTC	613	308	0,6%	0,3%	99,0%	305
Depreciación	354	396	0,3%	0,4%	-10,6%	-42
Amortización	124	116	0,1%	0,1%	6,9%	8
Suministros diversos	262	228	0,2%	0,2%	14,9%	34
Diversos	1 508	1 400	1,4%	1,5%	7,7%	108
<b>Total</b>	<b>110 709</b>	<b>92 997</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>19,0%</b>	<b>17 712</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

99. Con respecto a los gastos de venta, en el siguiente cuadro se muestra el detalle de sus componentes; apreciándose que dichos gastos ascendieron a S/ 1,6 millones en el ejercicio 2021. Esto representó una disminución de S/ 308 mil (16,0%) respecto del ejercicio 2020, lo que es explicado principalmente por la disminución de la partida honorarios, comisiones y corretajes, la cual ascendió a S/ 241, lo que supone una disminución de S/ 94 mil (28,1%) con relación al ejercicio 2020. Asimismo, la cargas de



personal ascendieron a S/ 1,1 millones, con una disminución de S/ 58 mil (5,0%) respecto del ejercicio 2020.

**Cuadro 29** Gastos de venta, periodo 2020 - 2021  
(En miles de Soles)

Conceptos	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Cargas de personal	1 096	1 154	67,8%	59,9%	-5,0%	-58
Honorarios, comisiones y corretajes	241	335	14,9%	17,4%	-28,1%	-94
Depreciación	205	280	12,7%	14,5%	-26,8%	-75
Suministros diversos	-	1	0,0%	0,1%	-100,0%	-1
Diversos	75	155	4,6%	8,1%	-51,6%	-80
<b>Total</b>	<b>1 617</b>	<b>1 925</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-16,0%</b>	<b>-308</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

100. En lo que respecta a los gastos de administración, en el 2021 estos ascendieron a S/ 33,9 millones, lo cual supone un incremento de S/ 8,4 millones (32,7%) con respecto al 2020. Los gastos de administración más representativos son: Cargas de Personal por S/ 14,0 millones, las cuales se incrementaron en S/ 57 mil (0,4%) respecto del ejercicio 2020 y el Costo de Operación no reconocido por el MTC por S/ 9,9 millones; los honorarios, comisiones y corretajes ascendieron a S/ 3,9 millones en el ejercicio 2021, lo que significa una disminución de S/ 797 mil (17%) respecto del ejercicio 2020. Los otros gastos de administración en conjunto ascendieron a S/ 6,1 millones, lo que supone una disminución de S/ 766 mil (11,2%) con respecto al ejercicio 2020.

**Cuadro 30** Gastos de administración, periodo 2020 - 2021  
(En miles de Soles)

Conceptos	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Cargas de personal	14 017	13 960	41,4%	54,7%	0,4%	57
Costo de operación no reconocido por el MTC	9 860	-	29,1%	0,0%	-	9 860
Honorarios, comisiones y corretajes	3 900	4 697	11,5%	18,4%	-17,0%	-797
Depreciación por activo por derecho de uso	616	1 195	1,8%	4,7%	-48,5%	-579
Cargas diversas de gestión	989	1 132	2,9%	4,4%	-12,6%	-143
Correos y telecomunicaciones	844	853	2,5%	3,3%	-1,1%	-9
Transporte y almacenamiento	290	227	0,9%	0,9%	27,8%	63
Arrendamientos diversos	360	589	1,1%	2,3%	-38,9%	-229
Depreciación	473	546	1,4%	2,1%	-13,4%	-73
Amortización	193	170	0,6%	0,7%	13,5%	23
Mantenimiento y reparación	839	823	2,5%	3,2%	1,9%	16
Servicios prestados por terceros	195	135	0,6%	0,5%	44,4%	60
Costo de enajenación de activos	-	388	0,0%	1,5%	-100,0%	-388
Tributos	383	73	1,1%	0,3%	424,7%	310
Diversos	915	732	2,7%	2,9%	25,0%	183
<b>Total</b>	<b>33 874</b>	<b>25 520</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>32,7%</b>	<b>8 354</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

101. En lo que respecta al EBITDA<sup>17</sup>, se aprecia que en el ejercicio 2021 ascendió a S/ 12,5 millones, lo que representa una disminución significativa de S/ 14,2 millones (53,3%) con respecto al ejercicio 2020, que se explica por una disminución de S/ 13,5 millones (56,2%) en la utilidad operativa, la cual representó en el 2021 el 84,2% del total del EBITDA.

<sup>17</sup> EBITDA, es la utilidad operativa antes de deducir los intereses, depreciación y amortización, mide la capacidad de la empresa de generar recursos con sus operaciones.



**Cuadro 31 EBITDA, periodo 2020 - 2021**  
(En miles de Soles)

	2021	2020	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021 / 2020	
Utilidad Operativa	10 488	23 955	84,2%	89,9%	-56,2%	-13 467
Depreciación	1 648	2 417	13,2%	9,1%	-31,8%	-769
Amortización	317	286	2,5%	1,1%	10,8%	31
<b>EBITDA</b>	<b>12 453</b>	<b>26 658</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>-53,3%</b>	<b>-14 205</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### VIII.3. Estado de Situación Financiera

102. El Activo Total ascendió a S/ 249,8 millones en 2021, representando un incremento de S/ 26,3 millones (12%) con respecto al ejercicio 2020. Esta variación es explicada principalmente por un incremento de S/ 24,7 millones (12,4%) de las Cuentas por Cobrar al MTC (partes corriente y no corriente), dichas cuentas por cobrar están asociadas a los costos por construcción vinculados a la mejora de la infraestructura de la concesión y representan derechos del Concesionario a ser cobrados al Concedente mediante el mecanismo de PAO, dada la modalidad cofinanciada de la concesión. Otro factor que explica el mayor Activo Total es el incremento de los activos por impuestos diferidos, el cual asciende a S/ 7,9 millones, lo que representa un incremento de S/ 4,9 millones (162%) respecto del ejercicio 2020. De otro lado, la cuenta efectivo y equivalentes de efectivo, en el ejercicio 2021, asciende a S/ 1,3 millones, lo que representa una disminución de S/ 1,8 millones (58%) con relación al ejercicio 2020.
103. Se aprecia también que el Pasivo Total ascendió a S/ 130,4 millones, representando el 52% del Activo Total en el ejercicio 2021, lo cual significó un incremento de S/ 18,7 millones (17%) respecto del ejercicio 2020. A su vez, en dicho ejercicio, el Pasivo Corriente ascendió a S/ 96,3 millones, lo que representó el 37% del Activo Total, significando una disminución de S/ 8,8 millones (8%) respecto del ejercicio 2020; la principal cuenta del pasivo corriente es la de préstamos y obligaciones, la que en el ejercicio 2021 ascendió a S/ 63,8 millones, lo cual supone una disminución de S/ 6,7 millones (9%). En el caso del pasivo no corriente, en el ejercicio 2021 ascendió a S/ 34,1 millones, lo que representó un incremento de S/ 27,9 millones (451%) respecto del ejercicio 2020; la principal cuenta del pasivo no corriente es la de préstamos y obligaciones, la cual ascendió a S/ 33,3 millones, lo que representó un incremento de S/ 28,6 millones, respecto del ejercicio 2020.
104. El Patrimonio Neto en el ejercicio 2021 ascendió a S/ 119,4 millones, representando el 48% del Activo Total, lo que supone un incremento de S/ 7,2 millones (6%) respecto del ejercicio 2020. Su principal cuenta es ganancias acumuladas, la cual representó el 44% del Activo Total; destacándose que esta se incrementó en S/7,2 millones (7%) respecto del ejercicio 2020.



**Cuadro 32** Estado de Situación Financiera, periodo 2020 - 2021  
(En miles de Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>193 417</b>	<b>184 744</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>96 287</b>	<b>105 078</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	1 337	3 154	Préstamos y obligaciones	63 849	70 051
Deudores comerciales	5 129	4 381	Pasivos por arrendamientos	665	551
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	351	274	Acreedores comerciales	21 017	22 492
Cuentas por cobrar al MTC	184 030	173 028	Cuentas por pagar a partes relacionadas	40	112
Otras cuentas por cobrar	894	2 284	Beneficios a los empleados	3 504	3 038
Pagos anticipados	1 676	1 623	Otras cuentas por pagar	7 212	8 834
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>56 350</b>	<b>38 726</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>34 077</b>	<b>6 183</b>
Cuentas por cobrar al MTC	40 013	26 356	Préstamos y obligaciones	33 349	4 706
Activos por impuestos diferidos	7 944	3 031	Pasivos por arrendamientos	728	1 477
Instalaciones, maquinarias y equipos	5 175	5 216			
Activos por derecho de uso	1 224	1 960	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>130 364</b>	<b>111 261</b>
Activos intangibles	1 993	2 163	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>119 403</b>	<b>112 209</b>
			Capital en acciones	6 988	6 988
			Reservas	1 398	1 398
			Ganancias acumuladas	111 017	103 823
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>249 767</b>	<b>223 470</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>249 767</b>	<b>223 470</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

**Cuadro 33** Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, 2020 - 2021  
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2021	2020	2021 / 2020		2021	2020	2021 / 2020
<b>ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>77%</b>	<b>83%</b>	<b>5%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>39%</b>	<b>47%</b>	<b>-8%</b>
Efectivo y equivalentes de efectivo	1%	1%	-58%	Préstamos y obligaciones	26%	31%	-9%
Deudores comerciales	2%	2%	17%	Pasivos por arrendamientos	0%	0%	21%
Cuentas por cobrar a partes relacionadas	0%	0%	28%	Acreedores comerciales	8%	10%	-7%
Cuentas por cobrar al MTC	74%	77%	6%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0%	0%	-64%
Otras cuentas por cobrar	0%	1%	-61%	Beneficios a los empleados	1%	1%	15%
Pagos anticipados	1%	1%	3%	Otras cuentas por pagar	3%	4%	-18%
<b>ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>23%</b>	<b>17%</b>	<b>46%</b>	<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>14%</b>	<b>3%</b>	<b>451%</b>
Cuentas por cobrar al MTC	16%	12%	52%	Préstamos y obligaciones	13%	2%	609%
Activos por impuestos diferidos	3%	1%	162%	Pasivos por arrendamientos	0%	1%	-51%
Instalaciones, maquinarias y equipos	2%	2%	-1%				
Activos por derecho de uso	0%	1%	-38%	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>52%</b>	<b>50%</b>	<b>17%</b>
Activos intangibles	1%	1%	-8%	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>48%</b>	<b>50%</b>	<b>6%</b>
				Capital en acciones	3%	3%	0%
				Reservas	1%	1%	0%
				Ganancias acumuladas	44%	46%	7%
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>12%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>12%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



#### VIII.4. Indicadores Financieros

##### ▪ **Ratios de Liquidez**

105. En los ejercicios 2021 y 2020, la empresa presentó ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica<sup>18</sup> y prueba ácida<sup>19</sup>; en el caso de la liquidez absoluta<sup>20</sup>, el ratio se ha mantenido en valores menores que 1.
106. En el ejercicio 2021 se experimentó un aumento de los ratios de liquidez con respecto al ejercicio 2020, debido al incremento del activo corriente; específicamente, a un incremento de S/ 11,0 (6%) de las cuentas por cobrar al MTC y a una disminución del pasivo corriente, específicamente por una disminución de S/ 6,2 millones (9%) de los préstamos y obligaciones. Así, el ratio de liquidez clásica aumentó de 1,76 a 2,01 y el ratio de la Prueba Ácida aumentó de 1,74 a 1,99. De manera equivalente, se aprecia que los niveles de capital de trabajo requeridos han aumentado de S/ 79,6 millones en el 2020 a S/ 97,1 millones en el 2021.
107. Por otro lado, el ratio de rotación de capital de trabajo<sup>21</sup> (rotación K) muestra un menor nivel de eficiencia en el empleo del capital de trabajo en el ejercicio 2021 con respecto al ejercicio 2020, puesto que S/ 1 de capital de trabajo, en el ejercicio 2021, permite obtener S/ 1,58 de Ingresos por Actividades Ordinarias, mientras que en el ejercicio 2020, por cada Sol de capital de trabajo se obtenía S/ 1,70 de ingresos de Actividades Ordinarias.

**Cuadro 34** Ratios de liquidez, periodo 2020 - 2021

Ratios	2021	2020
Liquidez clásica	2,01	1,76
Prueba ácida	1,99	1,74
Liquidez absoluta	0,01	0,03
Capital de Trabajo	97 130	79 666
Rotación K	1,58	1,70

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

108. En los ejercicios 2021 y 2020, los ratios de endeudamiento Deuda – Patrimonio<sup>22</sup>, Endeudamiento del Activo<sup>23</sup>, Calidad de la Deuda<sup>24</sup> e Índice de Solvencia<sup>25</sup> permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera, se advirtió que la deuda es principalmente de mediano plazo (pasivo no corriente).
109. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2021 que por cada S/ 109 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio. Asimismo, se aprecia un aumento con respecto al ejercicio 2020, pues en dicho año este ratio fue de 99,2%, es decir, por cada S/ 99,2 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio. Este aumento del ratio Deuda - Patrimonio se condice con el aumento en S/ 22 millones (29,2%) de la cuenta de préstamos y obligaciones en el ejercicio 2021 respecto al ejercicio 2020.

<sup>18</sup> Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

<sup>19</sup> Calculado como (Activo Corriente – Existencias – Gastos Contratados por Anticipado)

<sup>20</sup> Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

<sup>21</sup> Calculado como Ingresos Operativos / Capital de Trabajo, a su vez, Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente

<sup>22</sup> Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

<sup>23</sup> Calculado como Pasivo Total / Activo Total

<sup>24</sup> Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

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



110. El ratio endeudamiento del Activo también aumentó en el ejercicio 2021 con respecto al ejercicio 2020. Así, el activo total en el ejercicio 2021 fue financiado en un 52,2% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2020 el valor de este ratio fue de 49,8%, denotando un aumento del financiamiento del activo con recursos de terceros.
111. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2021, el 73,9% del pasivo total estuvo representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), mientras que en el ejercicio 2020 este indicador fue de 94,4%. Esto refleja que el endeudamiento de corto plazo ha disminuido y en su lugar ha aumentado el financiamiento de mediano plazo.
112. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2021 muestra que por cada Sol de Pasivo Total corresponde S/ 1,9 de activo total. Cabe indicar que cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa. Así, considerando que en el ejercicio 2020 este indicador fue de 2,0, se registra una disminución del nivel de solvencia de la empresa en el ejercicio 2021.

**Cuadro 35** Ratios de endeudamiento, periodo 2020 - 2021

Ratios	2021	2020
Deuda - Patrimonio	109,2%	99,2%
Endeudamiento del Activo	52,2%	49,8%
Calidad de la Deuda	73,9%	94,4%
Índice de Solvencia	1,9	2,0

Fuente: Estados Financieros Auditados 2021

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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

113. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. Al respecto, el margen bruto<sup>26</sup> registrado por ADP ha disminuido, puesto que en el ejercicio 2021 ascendió a 27,9% y en el ejercicio 2020 ascendía a 31,5%. En cuanto al margen operativo<sup>27</sup>, este disminuyó de 17,6% en el 2020 a 6,8% en el 2021; estos resultados se deben a que el aumento de los costos y gastos operativos ha sido en mayor proporción que el aumento de los ingresos operativos. Por su parte, el margen neto<sup>28</sup> disminuyó, toda vez que en 2020 ascendía a 14% y en el 2021 ascendió a 5%; este indicador muestra que por cada S/ 100 de ingresos operativos, en 2021 se obtuvo S/ 5 de utilidad neta, y S/ 14 de utilidad neta en el ejercicio 2020. La disminución es explicada principalmente por la reducción de la utilidad operativa y por la reducción de la diferencia de cambio en favor de la empresa.
114. El margen EBITDA<sup>29</sup> es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2021 el margen de EBITDA fue de 8,1%, y en el ejercicio 2020 fue de 19,6%. Estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
115. El ROE<sup>30</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que en el ejercicio 2021 disminuyó con respecto al ejercicio 2020, puesto que en el ejercicio 2021, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo S/ 6 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2020 este indicador fue de 16,3%, es decir por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo S/ 16,3 de utilidad neta.

<sup>26</sup> Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

<sup>27</sup> Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

<sup>28</sup> Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

<sup>29</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>30</sup> Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total



116. De la misma forma el ROA<sup>31</sup> mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa. Este indicador también presenta una disminución, de 8,2% en 2020 a 2,9% en el 2021, debido principalmente a la reducción significativa de las utilidades.

**Cuadro 36** Ratios de rentabilidad, periodo 2019 - 2020

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

*Fuente: Estados Financieros Auditados 2021*

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

<sup>31</sup> Calculado como Utilidad Neta / Activo Total





## X. CONCLUSIONES

De la evaluación del desempeño de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias en el año 2021, 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 2021, la Concesión contribuyó con el 26,3%, 38,9% y 47,9% del total de pasajeros, carga y operaciones del ámbito nacional, respectivamente.
- (iii) Con relación al desempeño operativo de ADP durante el año 2021, se ha verificado lo siguiente:
  - En cuanto al desempeño comercial, durante el 2020 se ha apreciado reducciones de 29,0% y 28,1% 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 del parámetro relacionado con el tiempo de espera en cola en los subsistemas del terminal (*check in*, control de *Boarding Pass*, control de seguridad, entre otros).
  - Se resolvieron un total de 176 reclamos relacionados, principalmente, con la calidad y la oportuna prestación del servicio, y el acceso a la infraestructura; cifra que representó un aumento de 123% con relación al número de reclamos presentados el año anterior. Cabe indicar que esta reducción obedece también a la disminución del tráfico de pasajeros.
- (iv) Al 31 de diciembre de 2021, el total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 137,53 millones, lo que representa un avance de 21,7% en el compromiso total de inversión de ADP. En 2021, se reconocieron inversiones por un total de USD 4,25 millones, que comprendió la continuación en la ejecución del proyecto de Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo.
- (v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario al Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, correspondientes al año 2021, ascendieron a USD 1,77 millones, monto mayor en 55,2% con respecto a las transferencias efectuadas en el 2020.
- (vi) Durante el año 2021, el flujo de ingresos del Concesionario, que incluye los ingresos por la prestación de los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios, y por el cofinanciamiento (PAMO), alcanzó los S/ 153,5 millones, cifra que representó un incremento de 13,1% en relación con el año anterior. Dicho aumento se explica por los mayores ingresos por servicios (37,4%) con respecto al año 2020. Asimismo, los costos y gastos registrados se incrementaron, pero en mayor proporción que los



---

ingresos, incidiendo negativamente en la utilidad operativa, la cual alcanzó los S/ 10,5 millones, esto es, 56,2% por debajo de lo obtenido en el ejercicio 2020. A su vez, la utilidad neta ascendió a S/ 7,2 millones, que significó una reducción de 60,8% con relación al 2020, así como un margen neto de 4,7%.



## 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**

Nº	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	El pago en efectivo se realiza contra la presentación de liquidaciones por parte del concesionario, en los siguientes casos: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Obras de rápido impacto y equipamiento mínimo del período inicial.</li> <li>• Pago del 30% de las inversiones en el período remanente.</li> <li>• Mantenimiento correctivo</li> </ul>	Anexo 17, numeral 2.6 (p. 377-380)
23	PAO	Pago trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el Concedente realizará a favor del Concesionario. Son pagos por Obras correspondientes a las inversiones en equipamiento y mantenimiento periódico durante el 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.	Adenda 3 Anexo 17, numeral 2.5 (p. 370-371)
24	CAO	Certificado de avance de obra, emitido por el Ositrán a solicitud del concesionario y que requiere ser certificado por el concedente. Mediante la emisión del CAO, Ositrán otorga su conformidad respecto un Hito ejecutado por el concesionario y el concedente a través de su certificación, reconoce el monto que deberá cancelar por el avance de las obras del Plan Maestro, Plan de Equipamiento, Programa de Mantenimiento y de las obras de rehabilitación y mejoramiento del lado aire a lo establecido en el anexo18	Adenda 6 Cláusula 1.20 (p.9) Adenda 6
25	Hito	Se considerará como Hito al avance de las obras, conforme a lo establecido en el anexo 18.	Adenda 6 Cláusula 1.55 (p.12)
26	CRPAO	Es cada uno de los certificados de reconocimiento de derechos del PAO, a ser emitidos por el concedente, con el motivo de la expedición de cada CAO, que certifica y acredita la obligación directa, general, incondicional e irrevocable del Concedente de pagar el monto establecido en dicho certificado por concepto de PAO, en los plazos establecidos. Cada CRPAO se registrará exclusivamente por los términos y condiciones establecidos en el mismo.	Adenda 6 Cláusula 1.36 (p.9) Anexo 18, numeral 8. (p. 393)
27	PAMO	Pago por Mantenimiento y Operación = 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: <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- 2021

**a.Tráfico**

Indicador	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<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>	<b>2,652,093</b>	<b>4,224,634</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	2,631,149	4,192,023
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	20,944	32,611
<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>	<b>14,744</b>	<b>17,764</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	14,701	17,738
Internacional	Toneladas	76	56	247	60	3	59	44	48	48	0	155	0	132	42	26
<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>	<b>92,310</b>	<b>128,605</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	91,356	126,963
Internacionales	Operaciones	319	494	497	685	794	1,079	1,135	1,309	1,220	959	1,086	1,561	2,147	954	1,642

**b.Ingresos**

Ingresos	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Servicios regulados	Miles de Soles	7,800	10,132	17,613	20,381	22,758	26,875	33,434	39,267	47,871	55,312	62,008	66,396	78,036	34,630	55,856
Servicios no regulados	Miles de Soles	4,523	6,380	4,921	6,445	8,280	10,257	13,087	14,363	16,777	17,151	17,199	21,514	21,475	9,486	11,597
Cofinanciamiento (PAMO)	Miles de Soles	17,856	21,466	24,183	20,712	19,279	13,954	12,090	10,232	11,619	11,032	8,090	8,564	6,682	40,162	22,129
<b>Total</b>	<b>Miles de Soles</b>	<b>30,179,16</b>	<b>37,978,26</b>	<b>46,717,00</b>	<b>47,538,00</b>	<b>50,317,40</b>	<b>51,085,59</b>	<b>58,611,05</b>	<b>63,861,90</b>	<b>76,267,62</b>	<b>83,495,00</b>	<b>87,297,00</b>	<b>96,474,00</b>	<b>106,193,00</b>	<b>84,278,00</b>	<b>89,582,00</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán; Estados Financieros Auditados de ADP.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## Estadísticas de tráfico por aeropuerto

### 1) Tráfico de pasajeros

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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	539,264	705,610
Piura		27,346	291,344	401,874	545,518	642,436	733,203	763,908	840,955	863,254	905,573	989,544	1,149,295	417,071	652,469
Tarapoto	180,662	215,233	217,466	270,184	374,335	436,505	548,476	668,216	653,688	681,495	793,527	841,117	923,925	359,242	658,198
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	319,163	511,238
Chiclayo		147,032	203,529	276,899	317,571	372,934	425,985	450,109	468,403	517,902	567,488	556,209	676,379	275,317	403,995
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	217,688	402,766
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	169,828	301,336
Talara	9,854	4,955	3,016	206	12,579	11,776	421	16,573	106,511	145,634	172,070	195,515	318,552	160,485	230,547
Tumbes	63,275	59,211	79,525	96,284	132,891	121,648	152,649	180,578	188,747	183,714	197,120	215,184	261,346	157,918	306,734
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	9,896	4,986
Chachapoyas	359	1,504	1,047	3,339	1,669	58	387	569	233	10,012	19,616	26,863	21,893	4,745	12,934
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	532	1,210
<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>2,631,149</b>	<b>4,192,023</b>
Chiclayo		51	874	224	388	2,218	89	61	203	7,788	13,542	15,655	14,749	3,248	10,749
Trujillo	176	21	207	233	248	132	1,769	774	243	480	601	256	3,390	16,095	21,009
Piura		6	63	252	228	381	448	450	475	286	382	539	483	478	451
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2,235	156	163	171	141	231	448	76	205
Pisco		6	5	-	80	88	135	746	237	147	343	785	381	62	79
Tarapoto	5	254	-	-	-	-	-	7	19	-	21	10	295	85	17
Iquitos	1,438	418	744	561	847	3,632	8,499	14,770	7,214	436	93	921	291	582	64
Talara	30	16	-	32	96	93	23	34	31	3	11	22	59	45	36
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	10	20	273	1
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>	<b>20,944</b>	<b>32,611</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

## 2) Número de operaciones

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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	40,695	52,315
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	12,380	19,189
Chiclayo		3,712	7,930	5,815	6,268	6,211	6,231	6,194	9,207	6,730	13,970	11,359	13,584	7,786	11,145
Tarapoto	4,337	5,816	5,612	6,524	7,681	7,402	8,447	9,949	9,361	10,053	11,758	11,224	13,335	6,426	9,585
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	7,403	10,025
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	8,254	10,651
Piura		344	3,460	5,525	7,376	7,092	7,677	8,326	10,489	9,940	9,785	10,025	9,616	3,725	6,524
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	1,628	2,604
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1,043	1,290	1,300	1,483	2,327	1,435	1,919
Tumbes	1,224	878	900	1,046	1,460	1,174	1,218	1,373	1,572	1,463	1,567	1,614	1,978	1,298	2,442
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1,216	2,090	1,508	1,348	160	364
Anta - Huaraz	1,434	1,279	1,330	1,242	1,078	1,131	956	786	780	564	552	428	344	166	200
<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>91,356</b>	<b>126,963</b>
Pisco		33	24	10	60	83	48	44	108	135	94	362	798	206	296
Chiclayo		116	67	67	104	140	88	125	137	189	307	373	324	72	125
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252	292	100	351
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185	277	298	347
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	166	205	189	176	293
Piura		2	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152	177	65	191
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8	35	13	16
Tarapoto	2	5	-	-	-	1	2	4	10	-	13	10	33	14	18
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12	18	10	5
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>	<b>954</b>	<b>1,642</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

### 3) Carga movilizada (toneladas)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Iquitos	10,454	15,959	12,110	15,118	14,135	11,940	12,307	12,752	11,518	9,316	9,182	9,901	10,524	10,939	12,369
Pucallpa	3,342	3,246	2,693	2,907	4,435	4,027	2,696	2,723	2,291	1,931	2,245	1,820	2,135	1,204	1,662
Tarapoto	1,209	1,673	1,641	1,722	1,856	1,896	1,869	1,964	1,754	1,452	1,712	1,816	1,665	716	1,203
Piura		116	1,107	1,165	1,253	1,385	1,562	1,576	1,429	1,449	1,831	1,357	1,486	662	901
Chiclayo		452	485	601	693	656	646	717	737	664	880	583	671	412	452
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	510	495	461	791	465	599	331	421
Trujillo	528	474	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417	551	297	483
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273	302	133	246
Chachapoyas	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	6	0
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	-	-	1	-
<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>14,701</b>	<b>17,738</b>
Piura		-	-	-	-	0	-	-	-	-	27	-	96	-	-
Iquitos	75	56	231	37	3	25	44	47	48	-	124	-	37	42	26
Cajamarca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chachapoyas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anta - Huaraz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	-	-	-	-	0	-
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>42</b>	<b>26</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.



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

Calle los Negocios 182, Surquillo – Lima  
Teléfono: (511) 440 5115  
[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)  
[www.ositran.gob.pe](http://www.ositran.gob.pe)

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

---

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

---

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

Melina Caldas Cabrera  
**Jefe de Regulación**

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

---

Jorge Paz Panizo – Especialista  
Cinthya Lopez Vasquez – Especialista  
Maria Mendez Vega - Especialista  
Manuel Martín Morillo Blas – Analista  
Ray Carlos Vega Lugo – Asistente  
Geraldine Ordoñez Bendezú – Practicante  
Juan Martin Balberena Cabrera - Practicante  
Sadith Renojo Galvez– Practicante