



INFORME DE DESEMPEÑO 2022

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 2022: 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 2023

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	6
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
II.1.	COMPOSICIÓN ACCIONARIA DEL CONCESIONARIO	8
II.2.	PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN.....	8
II.3.	PRINCIPALES ACTIVOS	12
II.4.	ÁREA DE INFLUENCIA.....	13
II.5.	HECHOS DE IMPORTANCIA	14
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	15
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	16
IV.1.	SERVICIOS AEROPORTUARIOS	16
IV.1.1.	PRINCIPALES USUARIOS.....	16
IV.1.2.	TRÁFICO DE PASAJEROS, CARGA Y AERONAVES	17
IV.2.	SERVICIOS NO AEROPORTUARIOS.....	27
V.	RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	27
V.1.	RÉGIMEN TARIFARIO.....	27
V.2.	RÉGIMEN DE CARGOS DE ACCESO	29
VI.	DESEMPEÑO OPERATIVO	30
VI.1.	DESEMPEÑO COMERCIAL	30
VI.2.	CALIDAD AL USUARIO INTERMEDIO Y FINAL.....	31
VI.3.	RECLAMOS.....	36
VI.4.	SANCIONES.....	38
VI.5.	PENALIDADES.....	38
VII.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	39
VII.1.	INVERSIONES	39
VII.2.	APORTE POR REGULACIÓN	40
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	41
IX.	RESULTADOS FINANCIEROS	43
IX.1.	RESULTADOS DE LA PANDEMIA	43
IX.2.	ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRALES	43
IX.3.	ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA	47
IX.4.	INDICADORES FINANCIEROS	49
X.	CONCLUSIONES	52
	ANEXO N° 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO	54
	ANEXO N° 2 FICHA DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.....	55
	ANEXO N° 3 RESUMEN ESTADÍSTICO.....	59



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.....	16
Cuadro 6: Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2022.....	20
Cuadro 7: Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2022.....	20
Cuadro 8: Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2022.....	24
Cuadro 9: Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2022.....	24
Cuadro 10: Tráfico de carga en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2022.....	26
Cuadro 11: Tráfico de carga en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2022.....	26
Cuadro 12: Criterio de clasificación de aeropuertos en función del número de pasajeros.....	28
Cuadro 13: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2022.....	28
Cuadro 14: Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, año 2022.....	29
Cuadro 15: Cargos de acceso aplicables al Servicio de Rampa, año 2022.....	30
Cuadro 16: Cargos de acceso aplicables al Servicio de abastecimiento y almacenamiento de combustible, año 2022.....	30
Cuadro 17: Nivel de Servicio IATA “D” en los aeropuertos de Talara y Tumbes: Resultados de las mediciones realizadas en 2022.....	32
Cuadro 18: Nivel de Servicio IATA “C” en los aeropuertos de Chiclayo, Cajamarca, Tarapoto, Iquitos, Piura, Pucallpa, y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2022.....	33
Cuadro 19: Pasajeros: Resultado de la evaluación de satisfacción por servicios/procesos, año 2022.....	34
Cuadro 20: Aerolíneas: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2022.....	35
Cuadro 21: Concesionarios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2021.....	35
Cuadro 22: Usuarios Intermedios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2022.....	36
Cuadro 23: Reclamos resueltos, año 2022.....	36
Cuadro 24: Planes Maestros de Desarrollo vigentes, año 2022.....	40
Cuadro 25: Estado de Resultados Integrales, periodo 2021-2022.....	44
Cuadro 26: Flujo de ingresos, periodo 2021 - 2022.....	44
Cuadro 27: Ingreso de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, periodo 2021 – 2022 (En miles de soles).....	45
Cuadro 28: Costos por prestación de servicios, periodo 2021 - 2022.....	45
Cuadro 29: Gastos de venta, periodo 2021 - 2022.....	46
Cuadro 30: Gastos de administración, periodo 2021 - 2022.....	46



Cuadro 31: EBITDA, periodo 2021 - 2022	47
Cuadro 32: Estado de Situación Financiera, periodo 2021 - 2022	48
Cuadro 33: Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, 2021 - 2022	48
Cuadro 34: Ratios de liquidez, periodo 2021 - 2022	49
Cuadro 35: Ratios de endeudamiento, periodo 2021 – 2022	50
Cuadro 36: Ratios de rentabilidad, periodo 2021 - 2022	51

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión.....	14
Gráfico 2 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 – 2022 (en número de operaciones de aterrizaje o despegue).....	17
Gráfico 3 Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo.....	21
Gráfico 4 Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2022	25
Gráfico 5 Evolución de ingresos por servicios no aeroportuarios, 2011 – 2022.....	27
Gráfico 6 Ingreso promedio por pasajero y WLU – Periodo 2007-2022	31
Gráfico 7 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2022, en porcentajes	37
Gráfico 8 Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2022.....	39
Gráfico 9 Aporte por regulación, 2007-2022	40
Gráfico 10 Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2009-2022.....	41
Gráfico 11 Cofinanciamiento recibido, en el periodo 2013-2022	42
Gráfico 12 Participación del cofinanciamiento con relación a los ingresos totales, en el periodo 2013-2022 (en porcentaje)	42



I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2022 de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, administrada por la empresa Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o ADP).

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

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Aeropuertos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	GBH Investments S.A.: 69,23% Talma Servicios Aeroportuarios S.A.: 30,77%
Tipo de Concesión	Cofinanciamiento bajo modalidad de Ingreso Mínimo Garantizado
Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO) ofertado: USD 9 400 000 (sin IGV)*
Compromiso de Inversión	USD 635,23 millones (inc. IGV)**
Inversión acumulada al 2021	USD 140,99 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; ni las ampliaciones de horario.

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

El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el esquema de cofinanciamiento (ver Anexo N° 1), los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, las garantías a favor de cada una de las partes, y el esquema de regulación tarifaria de los servicios aeroportuarios. Asimismo, desde el inicio de la concesión se han suscrito 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 2022, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 24,3%, 37,4% y 42,9% 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 2022, 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-19¹. Así, el total de pasajeros del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia fue de 6,0 millones, lo cual representa un aumento de 42,9% con relación al 2021 y una disminución del 7,0% con relación al año 2019; destacándose que, los aeropuertos de Cajamarca, Trujillo y

¹ 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.



Tumbes recuperaron totalmente el tráfico del 2019, mostrándose tasas de crecimiento de 1,1%, 17,8% y 56,3%, respectivamente.

En cuanto a la participación de los aeropuertos en el tráfico de pasajeros, por primera vez desde el inicio de la concesión el aeropuerto de Iquitos dejó de ocupar el primer lugar; dicho lugar fue ocupado por el aeropuerto de Piura, con una participación del 16,6%. En segundo lugar, se encontró el aeropuerto de Tarapoto (15,2%); seguido del aeropuerto de Iquitos con una participación de 14,5%.

La carga movilizada en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante el 2022 alcanzó las 18 696 toneladas, volumen que significó un incremento de 5,2% respecto del 2021 y un incremento de 3,5% 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 2022, contribuyendo con el 64,9% del volumen total, seguido por los aeropuertos de Pucallpa y Tarapoto que, en conjunto, representaron el 17,9% del total de carga movilizada en los aeropuertos de ADP.

En el 2022, se registraron 148 024 movimientos de aeronaves en los aeropuertos de la concesión, cifra mayor en 15,1% a la registrada el año anterior y 11,2% menor que en 2019. De este total, el aeropuerto de Pisco concentró el 40,2%, atendiendo principalmente a vuelos de instrucción, operaciones militares u otras distintas de vuelos comerciales.

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

La inversión acumulada al 31 de diciembre de 2022 fue de USD 140,99 millones (incluido IGV), lo que equivale al 22,2% del compromiso de inversión total asumido por el Concesionario para el periodo de 25 años de duración del Contrato. Durante el año 2022, las inversiones ejecutadas por ADP y reconocidas por el Ositrán alcanzaron un total de USD 3,42 millones, cifra inferior a los USD 4,25 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/ 1,72 millones en el año 2022, monto inferior en 2,8% a las transferencias recibidas durante el 2021.

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 2022, los ingresos totales obtenidos alcanzaron la suma de S/ 239,7 millones, cifra que representó un incremento de 56,2% en relación con el año anterior. Dicho aumento se explica por los mayores ingresos por servicios (72,2%) con respecto al año 2021.

En el ejercicio 2022 se experimentó un aumento de los ratios de liquidez con respecto al ejercicio 2021, debido principalmente al incremento del activo corriente; específicamente, a un incremento de S/ 27,3 millones (14,8%) de las cuentas por cobrar al MTC. En cuanto al endeudamiento, se observa que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado, advirtiendo que la deuda es principalmente de mediano plazo (pasivo no corriente). Finalmente, los indicadores de rentabilidad mostraron una reducción; por ejemplo el ROE pasó de 6,0% en el 2021 a 5,5% en el 2022 y el ROA de 2,% en el 2021 a 1,6% en el 2022.



II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

II.1. Composición accionaria del Concesionario

1. El 18 de agosto de 2006, el Consorcio conformado por las empresas Swissport GBH Perú S.A. y GBH Investments S.A. (accionistas de la Compañía), se adjudicó la buena pro del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia. Swissport GBH Perú S.A. poseía el 25% de las acciones y GBH Investments S.A. el 75%.
2. El 11 de diciembre de 2006, el MTC, en representación del Estado Peruano, y ADP celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia (en adelante, el Contrato de Concesión).
3. Al cierre de 2022, 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 *Investments* 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 el siguiente cuadro se muestra el detalle de los aeropuertos concesionados, con su respectiva ubicación y fecha de entrega.

Cuadro 1: Descripción de los aeropuertos

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

Fuente: Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



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

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

▪ **Esquema de cofinanciamiento**

7. La modalidad bajo la cual se otorgó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es cofinanciamiento del Estado, mediante la figura de ingreso mínimo garantizado². Mediante este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario, por los siguientes conceptos: Pago por Obras (PAO), Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)³ y un monto adicional como Incentivo a la Generación de Ingresos regulados (IGI), siendo estos dos últimos componentes variables en el tiempo. El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente Informe.

8. De esta manera, en caso el PAMO sea mayor a los ingresos regulados, el Concedente procederá al pago de la diferencia del PAMO y los ingresos regulados; mientras que, si el concepto del PAMO resulta menor que tales ingresos, el Concesionario entregará al Concedente una porción de la diferencia de los ingresos regulados y el PAMO. Conforme a lo señalado en el anexo 17 del Contrato de Concesión, el pago del cofinanciamiento tendrá como principal fuente de recursos la retribución que recibe el Estado Peruano por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

9. Para ejecutar el pago del cofinanciamiento, al final de cada trimestre el Concesionario debe entregar al Ositrán facturas con el detalle de la información requerida para su cálculo (la que incluye, los ingresos regulados y no regulados, el PAMO, IGI, PAO y la retribución al Estado). Ositrán dispone de un plazo de 10 días para instruir al fiduciario para que se pague o podrá rechazar las facturas si éstas no cumplen con los requerimientos legales vigentes o si el detalle de lo facturado no coincide con los importes aprobados.

▪ **Compromisos de inversión y mantenimiento**

10. Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 635,2 millones. Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: el inicial, que comprendió los tres primeros años de la concesión y el período remanente, que comprende desde el año 4 al 25.

11. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la ejecución de las obras obligatorias del periodo inicial debió iniciarse a más tardar a los 30 días de que se cumplan las siguientes condiciones: a) se haya efectuado la toma de posesión del área de la concesión; b) se haya aprobado el EDI correspondiente a estas obras; c) se haya aprobado los estudios ambientales requeridos; y, d) se haya efectuado la verificación de viabilidad del proyecto. 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.

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

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



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

Periodo	Detalle
Periodo Inicial (3 primeros años)	<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>
Periodo Remanente (A partir del año 4)	<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 del Lado Aire. Dichas obras deberán ejecutarse en función a las especificaciones técnicas establecidas en el Contrato de Concesión. Asimismo, para el desarrollo de tales obras, el Concesionario deberá elaborar los respectivos Estudios Definitivos de Ingeniería (EDI). En el caso que las obras constituyan proyectos de inversión pública, deberá obtenerse la viabilidad correspondiente conforme al SNIP (ahora Sistema de Inversiones Invierte.pe⁴), debiendo presentar los estudios de pre inversión requeridos.

- **Esquema de regulación tarifaria**

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

$$T_t = 0.5 T_{t-1} \frac{IPC_t}{IPC_{t-1}} + 0.5 T_{t-1} \frac{CPI_t}{CPI_{t-1}}$$

Donde:

t Período de doce meses.

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

$t - 1$ Tarifa (o cargo de acceso) al inicio del año calendario $t - 1$.

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

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



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 .

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 ⁵.
15. Cabe señalar que las tarifas a cobrar en cada terminal del Primer Grupo de Aeropuertos dependerán de la categoría en la que éstos sean clasificados, las cuales se establecen en función al tráfico de pasajeros registrado en el último año.
 - **Modificaciones contractuales**
16. 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).
17. 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 Esto se establece en la Cláusula 7.7.8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos.



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

Fuente: Adendas suscritas.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

II.3. Principales activos

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

Cuadro 4: Principales características de los aeropuertos administrados por ADP

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



Aeropuerto	Área del terminal de pasajeros (m2)	Pista de aterrizaje	Plataforma Estacionamiento	Plataforma Aeronaves	Sala VIP (m2)	Locales comerciales alquilados (m2)
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

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

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

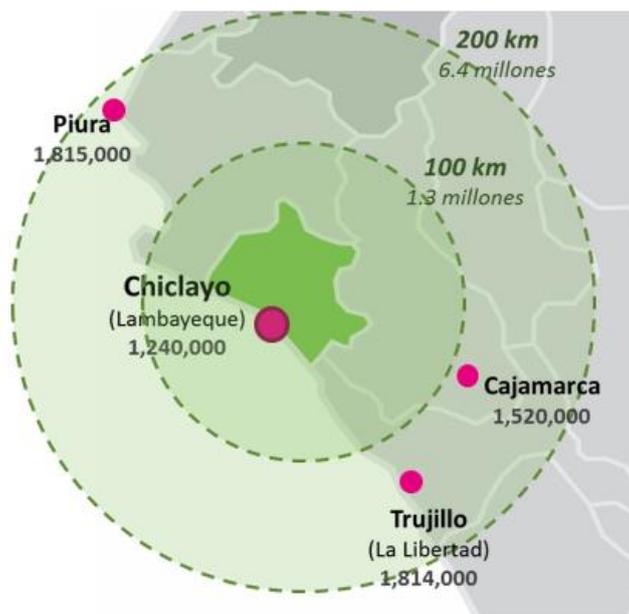


Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



20. Cabe indicar que, por su ubicación estratégica, ADP ha venido impulsando que el Aeropuerto de Chiclayo se convierta en el *hub* comercial del norte, para lo cual se encuentra promoviendo el desarrollo de rutas internacionales directas. Así, se ha estimado que con ello podrá darse conectividad internacional hasta a 6,4 millones de personas ubicadas a un radio de 200 km de dicho aeropuerto, que actualmente tienen que pasar por Lima para sus traslados internacionales. No obstante, a la fecha el tráfico internacional de pasajeros en dicho aeropuerto alcanza sólo los 19,7 mil en 2022, apreciándose que el aeropuerto de Trujillo registró un mayor nivel de pasajeros en vuelos internacionales dicho (52,3 mil).

Gráfico 1 Mapa de ubicación de los aeropuertos de la Concesión



Fuente: Aeropuertos del Perú (ADP).

II.5. Hechos de importancia

- **Proyecto: “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo”**

21. El 25 de noviembre del año 2022 se concluyó con el proyecto “Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo”. Así el 19 de diciembre se firmó el acta de recepción de obras de observaciones.
22. Luego del levantamiento de las observaciones, el 13 de febrero de 2023 se firmó el Acta de recepción final.



Ilustración 2: Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo

Vista desde la cabecera 19 de la pista de aterrizaje



Cerco y vía perimetral



Fuente: Plan de Negocios de AdP del año 2023

- **Eliminación del distanciamiento social**

23. El 9 de junio del 2022, se publicó en el diario oficial El Peruano el Decreto Supremo N° 063-2022-PCM, Decreto Supremo que modifica el Decreto Supremo N° 016-2022-PCM, Decreto Supremo que declara Estado de Emergencia Nacional por las circunstancias que afectan la vida y salud de las personas como consecuencia de la COVID-19 y establece nuevas medidas para el restablecimiento de la convivencia social. Entre otros aspectos, este decreto eliminó la obligación de mantener el distanciamiento físico de un metro en aeropuertos y centros educativos.
24. Con esta decisión, los aeropuertos pudieron operar nuevamente al 100% de su aforo, permitiendo atender un mayor número de vuelos en simultáneo y/o recortar la separación entre los mismos, como lo hacían antes de la pandemia. Esta situación impacta de manera positiva en la recuperación del tráfico de pasajeros, lo cual se muestra más adelante en la sección IV.1.2.

III. OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA

25. 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.



26. Los servicios aeroportuarios son aquellos que se prestan habitualmente para el transporte de pasajeros y la carga/descarga de aeronaves. En su mayoría, estos se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso debido a que son actividades o unidades de negocios derivados de la explotación de la infraestructura aeroportuaria cuya prestación no se realiza en condiciones de competencia (efectiva o potencial). El siguiente cuadro muestra los servicios aeroportuarios que se prestan en el Primer Grupo de Aeropuertos, así como el tipo de regulación.

Cuadro 5: Servicios aeroportuarios prestados en el Primer Grupo

Servicio	Tipo de regulación
Utilización del Terminal Aeroportuario	Regulación tarifaria
Aterrizaje / Despegue	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	Regulación tarifaria
Puentes de embarque (mangas) ^{1/}	Regulación tarifaria
Atención a la carga	Regulación tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves ^{2/}	Regulación por acceso
Servicio de rampa	Regulación por acceso
Alquiler de oficinas operativas, comerciales y <i>counters</i>	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves ^{3/}	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*.

27. 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.

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

IV. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

IV.1. Servicios aeroportuarios

IV.1.1. Principales usuarios

29. 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.
30. 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 2022 son los siguientes: Latam Airlines Peru, Star Up, SKY Airline Peru y JetSmart Airlines.

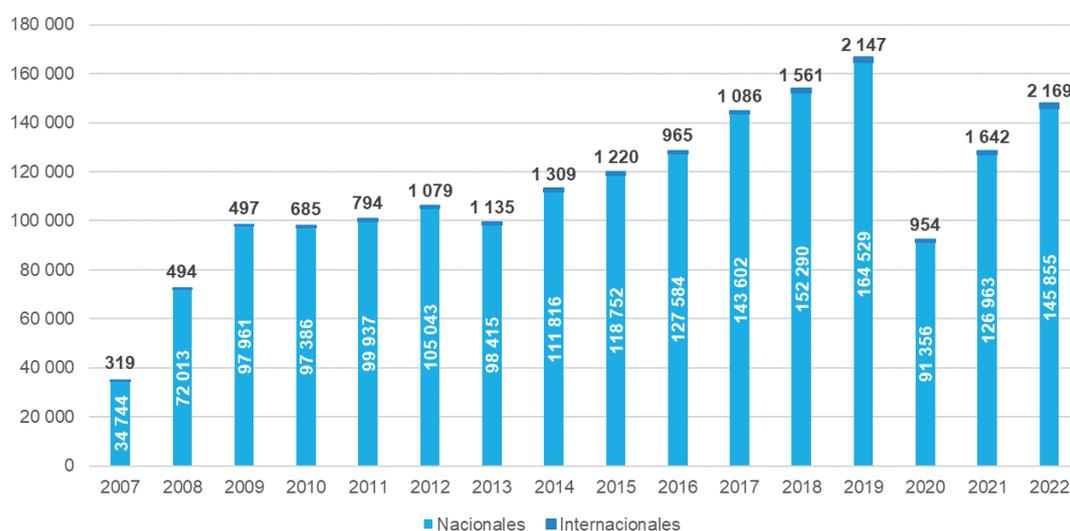
IV.1.2. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

31. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves en los aeropuertos administrados por ADP, la cual ha sido obtenida de la declaración estadística mensual remitida por el Concesionario al Ositrán⁶.
32. 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 2022, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 24,3%, 37,4% y 42,9% 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

33. Los aeropuertos administrados por ADP atienden principalmente vuelos nacionales, los cuales representaron el 98,5% de las operaciones totales durante el año 2022. En el siguiente gráfico se observa la evolución del número de operaciones de aterrizaje y despegue en los aeropuertos de la concesión entre los años 2007 y 2022; advirtiéndose una tendencia creciente hasta el año 2019, seguida de una caída en el 2020 (de 44,6% con relación al año previo), y posteriormente una recuperación parcial, alcanzando 128 605 operaciones aéreas al cierre del 2021 y 148 024 al cierre del año 2022.

Gráfico 2 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 – 2022 (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.

⁶ El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico declaración.estadística@ositrán.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística. Desde abril de 2022, la entrega de dicha información se viene realizando a través del Portal Web del Programa Declaración Estadística (PDE), el cual consiste en una interfaz web, como mecanismo para la declaración estadística por parte de las entidades prestadoras bajo ámbito de OSITRAN, reemplazando al correo electrónico u otros mecanismos actuales, con la incorporación de parámetros para la validación de la información que permite la revisión y verificación de la información entregada.



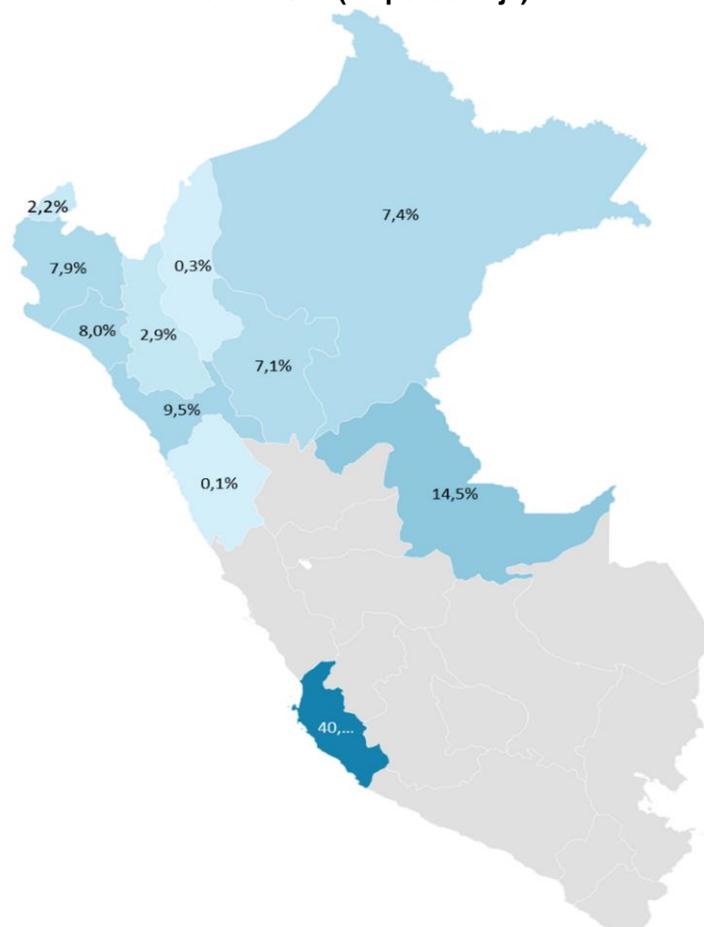
34. Es importante mencionar que el incremento del tráfico de aeronaves en el año 2008 se explica principalmente por el dinamismo registrado en el aeropuerto de Pisco (el cual forma parte de la concesión desde febrero de 2008). En efecto, en dicho año, el tráfico de aeronaves en la concesión de ADP se incrementó 107% con relación al 2007, es decir, en 37 444 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 2022, solo el 5,5% de las operaciones del aeropuerto de Pisco corresponde a vuelos comerciales; mientras que las operaciones de instrucción representaron el 67,0%, y las operaciones militares, el 27,5%.
35. Durante el año 2022, el tráfico total de aeronaves alcanzó las 148 024 operaciones, lo que representó un aumento de 15,1% con respecto al año anterior (y una disminución del 11,2% con relación al 2019); en el caso de vuelos nacionales, el tráfico aumentó en 14,9% y el tráfico en vuelos internacionales aumentó en 32,1%. Es decir, en el último año, si bien se ha producido una recuperación luego de la significativa reducción en el número de vuelos, producto de las medidas tomadas para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19⁷ (entre las que se dispuso el aislamiento social obligatorio, la suspensión del servicio de transporte aéreo de pasajeros y el cierre total de fronteras), aún no se alcanzan los niveles registrados previo a la pandemia.
36. Analizando la participación de las operaciones nacionales por aeropuerto, en la Ilustración 3 se aprecia que el aeropuerto de Pisco es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo representado el 40,2% de las operaciones en 2022⁸, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (14,5%), Trujillo (9,5%), Chiclayo (8,0%), Iquitos (7,4%) y Tarapoto (7,1%).

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

⁸ 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.



Ilustración 3: Participación del tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos en el 2022 (en porcentaje)



Nota: La participación de 7,9% presentada en la región Piura considera las participaciones de los aeropuertos de Piura (6,5%) y Talara (1,4%).

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

37. En cuanto a la evolución del tráfico de aeronaves en vuelos nacionales (ver Cuadro 6), entre 2008 y 2019, casi todos los aeropuertos registraron una tendencia creciente en las operaciones (con excepción de los aeropuertos de Anta e Iquitos). En particular, los aeropuertos que mostraron mayores tasas de crecimiento acumulado en el periodo 2008-2019 fueron Chachapoyas (823%) y Talara (627%). En términos absolutos, los aeropuertos de Tarapoto y Pucallpa son los que tuvieron un mayor incremento en el número de operaciones, en 7 519 y 7 089, respectivamente. Asimismo, se observa que, al cierre del año 2022, el tráfico de aeronaves en los aeropuertos de Cajamarca, Pucallpa, Trujillo y Tumbes superó los valores registrados pre-pandemia (2019), en 5,1%, 13,2%, 2,7% y 43,1%.
38. Con relación a las operaciones internacionales (ver Cuadro 7), se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo, siendo los aeropuertos de Tumbes, Trujillo, Chiclayo, Iquitos y Pisco los principales, los cuales, en conjunto, explicaron el 88,6% del total de tráfico internacional de aeronaves en el Primer Grupo durante el año 2022. Mientras que, en los aeropuertos de Anta, 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, con excepción de los aeropuertos de Anta y Pucallpa. Dicho crecimiento se vio afectado por el COVID-19; sin embargo, se aprecia que, en el año 2022, las operaciones en cinco aeropuertos han superado los valores registrados en el año 2019: Iquitos (15,9%), Piura (12,4%), Pucallpa (83,3%), Trujillo (151,3%) y Tumbes (49,7%).

Cuadro 6: Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2022
(En número de operaciones de aterrizaje o despegue)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var % 2019/2008*	Var % 2022/2019
Anta	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	564	552	428	344	166	200	76	-73%	-77,9%
Cajamarca	3 384	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 470	3 368	3 272	3 318	3 032	4 120	1 628	2 604	4 330	45%	5,1%
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 216	2 090	1 508	1 348	160	364	408	823%	-69,7%
Chiclayo		3 712	7 930	5 815	6 268	6 211	6 231	6 194	9 207	6 730	13 970	11 359	13 584	7 786	11 145	11 539	71%	-15,1%
Iquitos	8 028	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	10 544	9 334	10 774	11 904	8 254	10 651	10 622	-8%	-10,8%
Pisco		25409	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	53 113	60 491	70 504	73 796	40 695	52 315	59 104	58%	-19,9%
Piura		344	3460	5525	7376	7092	7677	8326	10489	9940	9785	10025	9616	3725	6524	9369	178%	-2,6%
Pucallpa	10113	11860	10972	13973	15333	15910	17848	14561	16336	18026	17068	17269	18949	12380	19189	21448	60%	13,2%
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1043	1290	1300	1483	2327	1435	1919	2116	627%	-9,1%
Tarapoto	4337	5816	5612	6524	7681	7402	8447	9949	9361	10053	11758	11224	13335	6426	9585	10432	129%	-21,8%
Trujillo	5507	6396	6307	7365	8405	7420	7836	8253	11833	11373	12369	13070	13228	7403	10025	13580	107%	2,7%
Tumbes	1224	878	900	1046	1460	1174	1218	1373	1572	1463	1567	1614	1978	1298	2442	2831	125%	43,1%
Total	34 744	72 013	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 816	118 752	127 584	143 602	152 290	164 529	91 356	126 963	145 855	128%	-11,3%

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

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

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro 7: Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2022
(En número de operaciones de aterrizaje o despegue)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var % 2019/2008*	Var % 2022/2019
Anta	2	8	1									2	4	0	0	0	-50%	-100,0%
Cajamarca			4	10	6			4	2	2	2			0	0	0		
Chachapoyas	1									1				0	0	0		
Chiclayo		116	67	67	104	140	88	125	137	189	307	373	324	72	125	256	384%	-21,0%
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185	277	298	347	321	81%	15,9%
Pisco		33	24	10	60	83	48	44	108	139	94	362	798	206	296	432	3225%	-45,9%
Piura		2	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152	177	65	191	199	406%	12,4%
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12	18	10	5	33	-62%	83,3%
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8	35	13	16	6	250%	-82,9%
Tarapoto	2	5				1	2	4	10		13	10	33	14	18	10	560%	-69,7%
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	166	205	189	176	293	475	78%	151,3%
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252	292	100	351	437	1986%	49,7%
Total	319	494	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	965	1 086	1 561	2 147	954	1 642	2 169	335%	1,0%

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

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

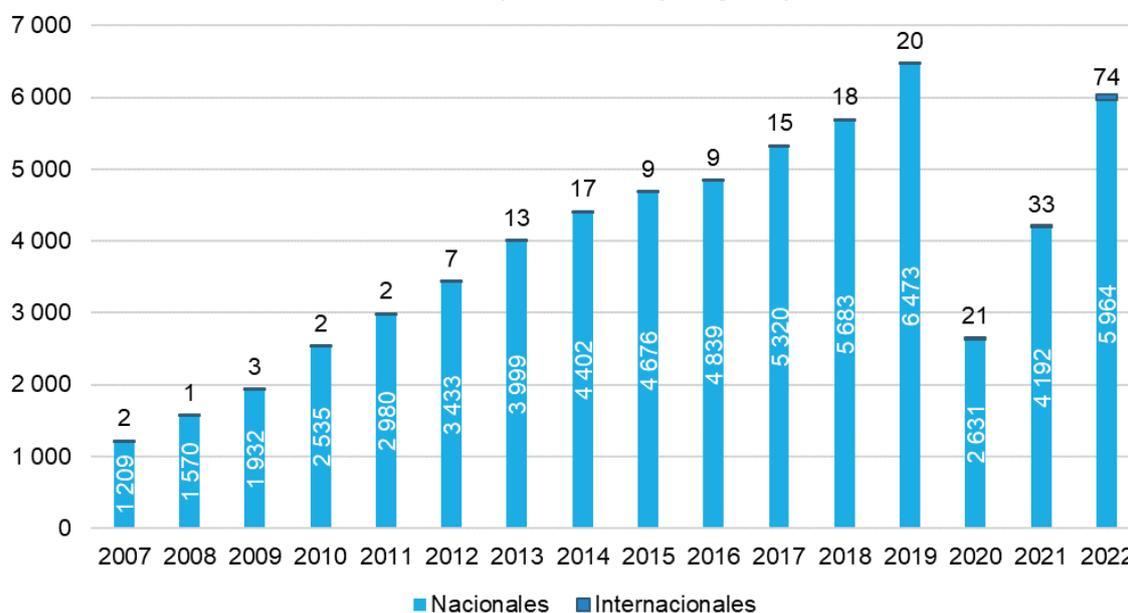
Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Tráfico de pasajeros**

39. Durante el 2022, los pasajeros en vuelos nacionales representaron el 98,8% del total de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, mientras que la participación de los pasajeros en vuelos internacionales representó el 1,2%.
40. 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 oriente⁹, así como de la frecuencia de vuelos principalmente hacia la capital.
41. Sin embargo, debido a las medidas adoptadas por el Gobierno ante el COVID-19, en el año 2020, el tráfico total de pasajeros descendió a 2,7 millones de pasajeros, lo que representó una disminución del 59,2% con relación al año anterior. Por su parte, en el 2021, el tráfico se recuperó parcialmente, alcanzando un total de 4,2 millones de pasajeros, número 59,3% mayor que lo registrado en 2020 pero 34,9% menor que en 2019. Al cierre del 2022 se continuó con la recuperación, pero sin llegar a los niveles pre-pandemia (2019), alcanzando los 6,0 millones de pasajeros, los cuales representaron un 42,9% mayor a lo registrado el año previo, pero 7,0% menor a lo registrado en el 2019.
42. Cabe precisar que el ingreso de la aerolínea *low cost* JetSmart en el año 2022 impulsó el desarrollo de nuevas rutas regionales que conectan los aeropuertos del Primer Grupo; así, se tienen las siguientes rutas: Lima-Iquitos, Lima-Tarapoto, Lima-Talara, Lima-Piura, Lima-Chiclayo, Lima-Cajamarca, Lima-Trujillo y Trujillo-Arequipa.

Gráfico 3 Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 – 2022 (en miles de pasajeros)



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

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. En cuanto a la participación de los pasajeros por aeropuerto, en el año 2022, por primera vez desde el inicio de la concesión, el aeropuerto de Iquitos dejó de ser el aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros. Como se observa en la Ilustración 4, el primer lugar lo ocupó

⁹ 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.



registraron el mayor dinamismo. Sin embargo, en el 2020 se observa una fuerte contracción en el número de pasajeros nacionales en todos los aeropuertos de 59,4%. Al cierre del año 2022 se registró una recuperación parcial, al registrar valores menores a los del 2019 en 7,9%, lo que implicó un incremento del tráfico en 42,3% con relación a lo registrado en el 2021.

46. Cabe precisar que al cierre del 2022 el tráfico de pasajeros nacionales se recuperó totalmente en los aeropuertos de Cajamarca, Trujillo y Tumbes, alcanzando valores superiores a los registrados en el 2019 en 1,1%, 10,4% y 56,4%, respectivamente.
47. Con relación a los pasajeros en vuelos internacionales (ver Cuadro 9), si bien se observa que el tráfico de pasajeros es poco significativo, entre 2007 y 2019, se experimentó una tendencia creciente en la mayoría de los aeropuertos, en especial en los de Chiclayo y Trujillo; mientras que, entre 2019 y 2021 el comportamiento fue desigual. Cabe precisar que, en agregado, desde el año 2021 se recuperó totalmente el tráfico de pasajeros internacionales pre-pandemia (62%); y, al cierre del 2022 los pasajeros internacionales mostraron un crecimiento de 127,2% con relación a lo registrado en el año previo. Este incremento se vio impulsado por el crecimiento de pasajeros internacionales en el aeropuerto de Trujillo, que creció en 1442,2% en el 2022 con relación al 2019.
48. El aeropuerto de Trujillo movilizó en el 2022 el 70,6% del tráfico de pasajeros internacionales del Primer Grupo. Cabe precisar que este aeropuerto lideró el tráfico de pasajeros internacionales producto de la reactivación del sector aeroportuario frente a la pandemia del COVID-19. Así la principal aerolínea que transportó pasajeros internacionales fue Jetsmart (98,8% del total) con vuelos con destino al Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (Chile).

Cuadro 8: Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2022
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var % 2019/2008*	Var % 2022/2019
Anta	10	8	9	9	7	12	11	12	15	9	8	6	1	1	1	0	-92%	-61,6%
Cajamarca	77	97	127	177	201	227	252	258	275	326	359	357	472	170	301	478	386%	1,1%
Chachapoyas	0	2	1	3	2	0	0	1	0	10	20	27	22	5	13	18	1356%	-16,4%
Chiclayo	0	147	204	277	318	373	426	450	468	518	567	556	676	275	404	591	232%	-12,6%
Iquitos	492	549	529	676	676	769	897	1 020	1 064	955	999	1 115	1 196	539	706	873	118%	-27,0%
Pisco	0	2	8	24	47	69	85	70	56	47	53	70	63	10	5	22	701%	-65,3%
Piura	0	27	291	402	546	642	733	764	841	863	906	990	1 149	417	652	1 004	294%	-12,7%
Pucallpa	209	241	240	307	314	365	448	470	503	515	611	690	735	319	511	633	206%	-13,9%
Talara	10	5	3	0	13	12	0	17	107	146	172	196	319	160	231	298	6329%	-6,5%
Tarapoto	181	215	217	270	374	437	548	668	654	681	794	841	924	359	658	915	329%	-1,0%
Trujillo	167	218	223	293	350	405	443	491	504	585	635	620	654	218	403	722	201%	10,4%
Tumbes	63	59	80	96	133	122	153	181	189	184	197	215	261	158	307	409	341%	56,4%
Total	1 209	1 570	1 932	2 535	2 980	3 433	3 999	4 402	4 676	4 839	5 320	5 683	6 473	2 631	4 192	5 964	312%	-7,9%

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

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

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro 9: Tráfico de pasajeros en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2022
(En miles de pasajeros)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var % 2019/2008*	Var % 2022/2019
Anta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Cajamarca	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Chachapoyas	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Chiclayo	0,0	0,1	0,9	0,2	0,4	2,2	0,1	0,1	0,2	7,8	13,5	15,7	14,7	3,2	10,7	19,7	1588%	33,8%
Iquitos	1,4	0,4	0,7	0,6	0,8	3,6	8,5	14,8	7,2	0,4	0,1	0,9	0,3	0,6	0,1	0,4	-30%	38,1%
Pisco	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,7	0,2	0,2	0,3	0,8	0,4	0,1	0,1	0,6	7520%	66,4%
Piura	0,0	0,0	0,1	0,3	0,2	0,4	0,4	0,5	0,5	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	667%	29,8%
Pucallpa	0,3	0,1	0,8	0,6	0,3	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	-74%	-70,0%
Talara	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	269%	-1,7%
Tarapoto	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	16%	-84,4%
Trujillo	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,1	1,8	0,8	0,2	0,5	0,6	0,3	3,4	16,1	21,0	52,3	13460%	1442,2%
Tumbes	0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,3	2,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,4	0,1	0,2	0,3	1300%	-28,6%
Total	2	1	3	2	2	7	13	17	9	9	15	18	20	21	33	74	2177%	268,2%

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

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

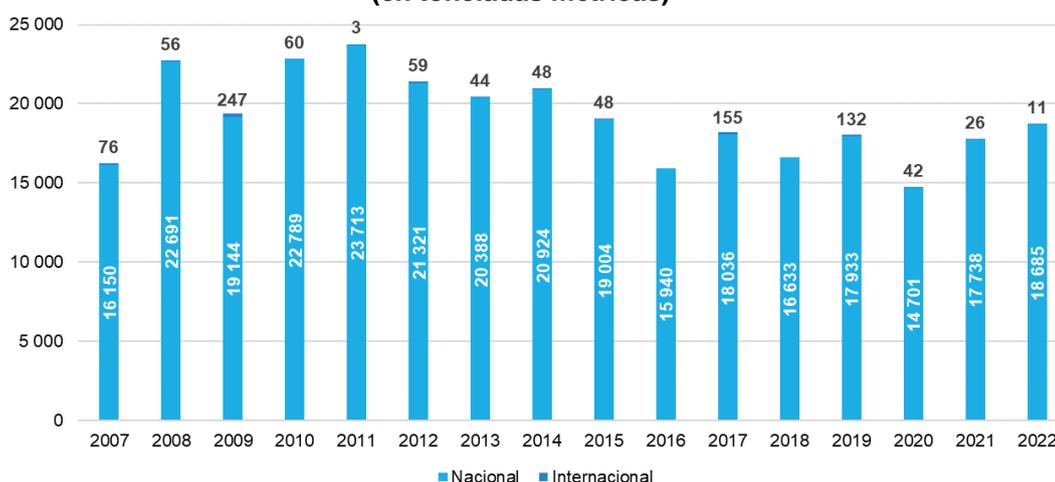
Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Tráfico de carga**

49. 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 2022 se movilizaron 18 696 toneladas de carga, de las cuales el 99,9% corresponde a carga nacional.

Gráfico 4 Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2022 (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.

50. 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 64,9% del tráfico en 2022, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (9,0%) y Tarapoto (9,0%). Además, en el Cuadro 10 se observa que, entre 2007 y 2019, los aeropuertos de Piura y Chiclayo mantuvieron una tendencia creciente. Dada la coyuntura del COVID-19, el tráfico de carga nacional se contrajo; sin embargo, al cierre del 2022 se recuperó totalmente, mostrando un crecimiento de 4,2% con relación a lo registrado en el 2019.
51. 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 2022 solo se movilizó carga internacional por el aeropuerto de Iquitos (11 toneladas), mostrando una reducción de 58,0% con relación a lo registrado en el 2021 y un 70,0% menos a lo registrado en el 2019.

Cuadro 10: Tráfico de carga en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2022
(En toneladas métricas)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var % 2019/2008*	Var % 2022/2019
Anta	42	0	8	1	3	1	0	0	0	0	5	0	0	0	0	1		
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	511	495	461	791	465	599	331	421	501	20%	-16,3%
Chachapoyas	5	13	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	6	0	0	-100%	
Chiclayo	0	452	485	601	693	656	646	717	737	664	880	583	671	412	452	674	38%	0,4%
Iquitos	10454	15959	12110	15118	14135	11940	12307	12752	11518	9316	9182	9901	10524	10939	12369	12131	-34%	15,3%
Pisco	0	0	0	0	0	55	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0		
Piura	0	116	1107	1165	1253	1385	1562	1576	1429	1449	1831	1357	1486	662	901	876	34%	-41,1%
Pucallpa	3342	3246	2693	2907	4435	4027	2696	2723	2291	1931	2245	1820	2135	1204	1662	1679	-34%	-21,3%
Talara	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	0	0	0	0	0	-100%	
Tarapoto	1209	1673	1641	1722	1856	1896	1869	1964	1754	1452	1712	1816	1665	716	1203	1672	0%	0,5%
Trujillo	528	525	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417	551	297	483	767	5%	39,2%
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273	302	133	246	384	52%	26,9%
Total	16 150	22 691	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	16 633	17 933	14 701	17 738	18 685	-21%	4,2%

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

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

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro 11: Tráfico de carga en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2022
(En toneladas métricas)

Aeropuertos	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Var % 2019/2008*	Var % 2022/2019
Anta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Cajamarca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Chachapoyas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Chiclayo	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0		
Iquitos	75	56	231	37	3	25	44	47	48	0	124	0	37	42	26	11	-34%	-70,0%
Pisco	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Piura	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	96	0	0	0		-100,0%
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	-100%	
Talara	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Tarapoto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Trujillo	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Tumbes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Total	76	56	247	60	3	59	44	48	48	0	155	0	132	42	26	11	136%	-91,7%

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

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

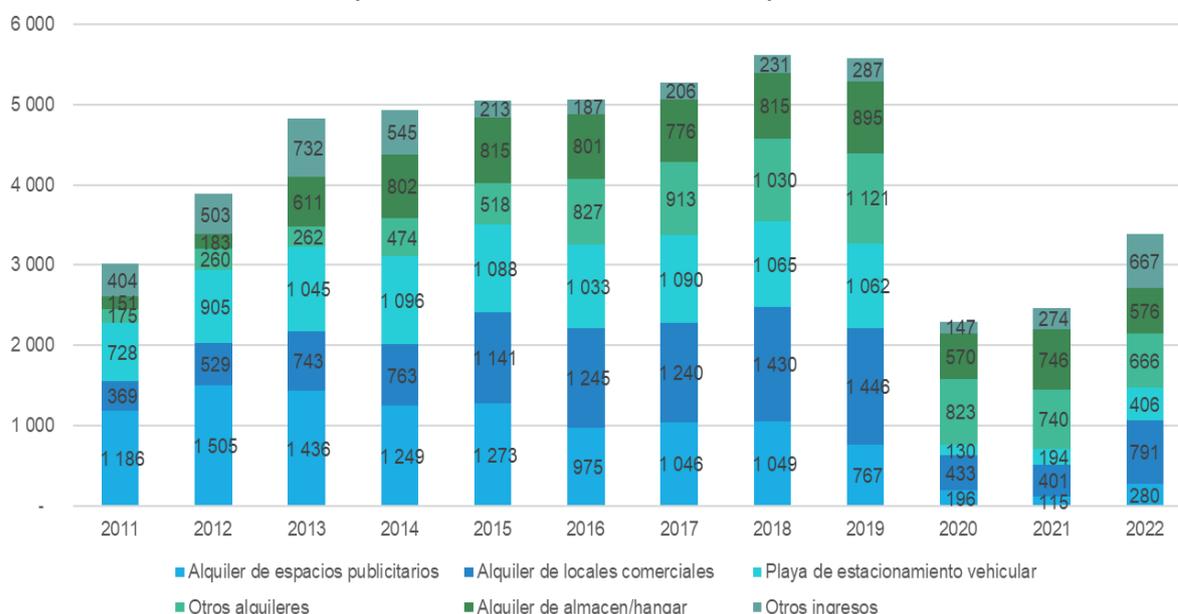
Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IV.2. Servicios no aeroportuarios

53. 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.
54. 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 USD 3,4 millones en el 2022, esto es USD 916,393 superior (37,1%) con respecto al año 2021, pero aún inferior a lo registrado en el año 2019, en 39,3%. Es de mencionar que las principales fuentes de ingreso en el 2022 fueron por alquiler de locales comerciales (23,3%), otros alquileres (19,7%) y alquiler de almacén/hangar (17,0%).

Gráfico 5 Evolución de ingresos por servicios no aeroportuarios, 2011 – 2022
(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

55. 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.
56. 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

57. 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

58. 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 2022. Como puede observarse, el aeropuerto de Tarapoto 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 I, y para la determinación de las demás tarifas por servicios aeroportuarios se ubicó en el Grupo II.

Cuadro 13: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2022

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

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

59. En el siguiente Cuadro se muestra el detalle de las tarifas vigentes durante el año 2022 en los aeropuertos de la Concesión.



**Cuadro 14: Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, año 2022
(En USD, sin IGV)**

Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados				3 aeropuertos restantes		
		Iquitos	Pucallpa, Trujillo y Tarapoto	Cajamarca, Talara y Tumbes	Anta y Chachapoyas	Piura y Chiclayo	Pisco	
Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)								
- TUUA Internacional	Pasajero embarcado	14,61	14,61	14,61	14,61	14,05	14,05	
- TUUA Nacional	Pasajero embarcado	5,26	4,36	4,25	4,25	4,21	4,12	
Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados				3 aeropuertos restantes		
		Iquitos y Tarapoto	Cajamarca, Pucallpa, Trujillo y Tumbes	Talara	Anta y Chachapoyas	Piura	Chiclayo	Pisco
Aterrizaje / Despegue Internacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)* #								
- Hasta 10 TM	Por operación	23,793	17,844	11,897	5,948	22,9	17,175	5,725
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	4,417	3,777	3,152	2,528	4,25	3,636	2,433
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	5,353	4,594	3,822	2,974	5,153	4,423	2,862
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	5,636	4,833	4,03	3,227	5,424	4,652	3,105
- Más de 106 TM	Por TM	5,769	4,951	4,119	3,301	5,553	4,766	3,178
Aterrizaje / Despegue Nacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)* #								
- Hasta 10 TM	Por operación	11,897	8,923	5,948	2,974	11,449	8,587	2,862
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2,573	1,427	1,279	0,996	2,476	1,374	0,959
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3,212	1,487	1,338	1,041	3,091	1,432	1,001
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3,346	1,547	1,398	1,086	3,22	1,488	1,045
- Más de 106 TM	Por TM	3,435	1,592	1,427	1,115	3,307	1,532	1,074
Servicios a la carga								
- Uso de instalaciones de carga	Por kilo	0,015	0,015	0,015	0,015	0,014	0,014	0,014

Notas:

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

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

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

V.2. Régimen de cargos de acceso

60. 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)¹¹ 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 2022.

¹¹ 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 2022
(En USD, sin IGV)**

Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados				3 aeropuertos restantes		
		Iquitos y Tarapoto	Cajamarca, Pucallpa, Trujillo y Tumbes	Talara	Anta y Chachapoyas	Piura	Chiclayo	Pisco
Servicio de Rampa								
Hasta 10 TM	Por operación	3,718	2,974	2,974	2,974	3,578	2,862	2,862
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	17,101	13,383	14,871	14,871	16,459	12,881	14,312
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	40,894	25,280	31,228	31,228	39,359	24,331	30,056
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	56,508	37,176	53,534	53,534	54,387	35,781	51,524
105 TM a más	Por operación	83,275	59,482	92,197	92,197	80,149	57,249	88,737

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. 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 2022. 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 2022
(En USD)**

Aeropuerto	Cargo por galón
Chiclayo	0,084
Iquitos	0,088
Trujillo	0,088
Pisco	0,034
Pucallpa	0,053
Talara	0,035
Tarapoto	0,035

Fuente: Tarifario de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Desempeño comercial

62. 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.
63. En el siguiente gráfico se muestra la evolución anual del ingreso operativo promedio por pasajero y por WLU¹². 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 dichos indicadores cayeron. Al cierre del año 2022 estos indicadores mostraron un incremento, resaltando que el ingreso promedio por pasajero pasó a S/ 39,7 (S/ 3,37 mayor a lo registrado en el 2021) y el ingreso promedio por WLU ascendió a S/ 38,51 (S/ 3,64 mayor a lo registrado en el 2021). Esto se explica por el aumento en los ingresos por la prestación de los servicios.

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



Gráfico 6 Ingreso promedio por pasajero y WLU – Periodo 2007-2022
(En nuevos soles)



Nota: Solo se consideran los ingresos por servicios prestados y cofinanciamiento (PAMO). La información del año 2022 solamente considera información al segundo trimestre de ese año.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.2. Calidad al usuario intermedio y final

▪ Niveles de servicio y productividad

64. El Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario deben llevarse a cabo manteniendo los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión. Conforme a dicho anexo, la red de aeropuertos administrada por ADP debe cumplir con los niveles de servicio C y D de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores, con la finalidad de elevar la calidad del servicio brindado al usuario por la entidad prestadora.
65. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión del Ositrán, se llevaron a cabo las mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión durante 2022¹³.
66. Considerando el tráfico anual de pasajeros alcanzado en cada aeropuerto se verificó el cumplimiento del nivel de servicio C de IATA en los aeropuertos de Trujillo, Iquitos, Piura, Tarapoto, Pucallpa, Chiclayo y Cajamarca; 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.
67. En el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por el Ositrán sobre el nivel de cumplimiento IATA D en los aeropuertos correspondientes durante el año 2022. Como se observa, en cada uno de los aeropuertos, Talara y Tumbes, se cumplieron con 6 de los 8 parámetros medidos. En el caso del aeropuerto de Talara se incumplieron los parámetros medidos en las áreas de sala de espera y de recojo de equipaje; mientras que, en el aeropuerto de Tumbes se incumplieron los parámetros medidos en las áreas de TUUA (área mínima por pasajero) y sala de espera.

¹³ Cabe mencionar que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán contrató a IATA Consulting para realizar las mediciones de los Niveles de Servicio en los Aeropuertos del Primer Grupo.



**Cuadro 17: Nivel de Servicio IATA “D” en los aeropuertos de Talara y Tumbes:
Resultados de las mediciones realizadas en 2022**

Parámetro	"Nivel D" IATA requerido	Aeropuerto de Talara		Aeropuerto de Tumbes	
Check in - Área mínima por pasajero	1.1 m ²	1.5 m ²	Cumple	1.3 m ²	Cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	4 min	Cumple	9 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	0.8 m ²	1.2 m ²	Cumple	1.0 m ²	Cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	2 min	Cumple	1 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	0.8 m ²	0.9 m ²	Cumple	0.3 m ²	No cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	2 min	Cumple	4 min	Cumple
Salas de espera - Área mínima	1.7 m ²	1.3 m ²	No cumple	1.0 m ²	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1.3 m ²	1.2 m ²	No cumple	2.0 m ²	Cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

68. Por otra parte, en el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA C en los aeropuertos de Chiclayo (611 090 pasajeros), Trujillo (774 681 pasajeros), Iquitos (873 423 pasajeros), Piura (1 millón de pasajeros), Pucallpa (633 433 pasajeros), Tarapoto (915 137) y Cajamarca (477 518 pasajeros). Como se observa, el aeropuerto que cumplió con más parámetros de servicio fue el de Cajamarca, el cual cumplió con cinco de los ocho parámetros medidos; mientras que, el aeropuerto de Chiclayo fue el que menos parámetros cumplió, cinco de los doce medidos.



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 2022

Parámetro	"Nivel C" IATA requerido	Aeropuerto de Tarapoto		Aeropuerto de Trujillo		Aeropuerto de Chiclayo	
		Área	Tiempo	Área	Tiempo	Área	Tiempo
Check in - Área mínima por pasajero	1.2 m ²	0.5 m ²	No cumple	1.0 m ²	No cumple	0.7 m ²	No cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	27 min	Cumple	8 min	Cumple	24 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	1.0 m ²	0.5 m ²	No cumple	1.0 m ²	Cumple	1.0 m ²	Cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	2 min	Cumple	2 min	Cumple	4 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	1.0 m ²	0.3 m ²	No cumple	0.6 m ²	No cumple	0.6 m ²	No cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	5 min	Cumple	13 min	No cumple	12 min	No cumple
Control pasaportes salidas - Área mínima por pasajero	1.0 m ²			3.8 m ²	Cumple	1.0 m ²	Cumple
Control pasaportes salidas - Tiempo máximo de espera	10 min			1 min	Cumple	6 min	Cumple
Salas de espera	2.5 m ²	1.0 m ²	No cumple	1.1 m ²	No cumple	2.2 m ²	No cumple
Migraciones Llegadas - Área mínima por pasajero	1.0 m ²			1.0 m ²	Cumple	0.7 m ²	No cumple
Migraciones Llegadas - Máximo tiempo de espera	15 min			47 min	No cumple	49 min	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1.7 m ²	0.9 m ²	No cumple	1.6 m ²	No cumple	5.0 m ²	No cumple

Parámetro	"Nivel C" IATA requerido	Aeropuerto de Cajamarca		Aeropuerto de Piura		Aeropuerto de Pucallpa	
		Área	Tiempo	Área	Tiempo	Área	Tiempo
Check in - Área mínima por pasajero	1.2 m ²	2.7 m ²	Cumple	1.1 m ²	No cumple	0.6 m ²	No cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	7 min	Cumple	5 min	Cumple	14 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	1.0 m ²	0.4 m ²	No cumple	0.8 m ²	No cumple	1.0 m ²	Cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	3 min	Cumple	3 min	Cumple	3 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	1.0 m ²	3.3 m ²	Cumple	0.9 m ²	No cumple	0.4 m ²	No cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	5 min	Cumple	2 min	Cumple	28 min	No cumple
Salas de espera	2.5 m ²	1.1 m ²	No cumple	1.6 m ²	No cumple	1.3 m ²	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1.7 m ²	1.0 m ²	No cumple	2.0 m ²	Cumple	1.5 m ²	No cumple

Parámetro	"Nivel C" IATA requerido	Aeropuerto de Iquitos	
		Área	Tiempo
Check in - Área mínima por pasajero	1.2 m ²	0.7 m ²	No cumple
Check in - Tiempo máximo de espera	30 min	26 min	Cumple
Área de seguridad - Área mínima por pasajero	1.0 m ²	0.8 m ²	No cumple
Área de seguridad - Tiempo máximo de espera	10 min	10 min	Cumple
TUUA - Área mínima por pasajero	1.0 m ²	1.9 m ²	Cumple
TUUA - Tiempo máximo de espera	10 min	4 min	Cumple
Salas de espera	2.5 m ²	2.1 m ²	No cumple
Recojo de equipaje - Área mínima por pasajero	1.7 m ²	1.5 m ²	No cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Satisfacción de usuarios**

69. En el numeral 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión se establece que el Concesionario realizará semestralmente encuestas a los pasajeros y acompañantes, a fin de establecer su grado de satisfacción con los servicios prestados en cada terminal aéreo. Dichas encuestas deben ser realizadas por una empresa encuestadora de prestigio aceptada por el Ositrán y no vinculada al Concesionario. Los resultados deberán ser remitidos al Ositrán, junto con la información técnica utilizada para la formulación de estas.
70. A continuación, se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Usuarios del Primer Grupo de Aeropuertos, realizado por la consultora *Impronta Research* para medir los niveles de satisfacción de pasajeros, acompañantes, líneas aéreas y concesionarios en los aeropuertos de la concesión durante el 2022. Cabe precisar que no se realizaron mediciones en el aeropuerto de Anta debido a la ausencia de vuelos de pasajeros.



- **Pasajeros**

71. La encuesta se aplicó sobre una muestra de 317 pasajeros para el periodo comprendido entre los meses de mayo y junio del 2022¹⁴. En este segmento, se evaluaron los servicios relacionados con el *hall* principal, atención en *counters*, pago de TUUA, control de seguridad, sala de embarque, sala de llegada, pantallas de información, estacionamiento, seguridad e infraestructura y equipamiento. Al final de la encuesta se hace una pregunta de satisfacción general. La encuesta, al igual que otras similares, emplea una escala de puntuación del 1 al 5 (donde 1 es muy insatisfecho, 2 es insatisfecho, 3 es indiferente, 4 es satisfecho y 5 es muy satisfecho).
72. En el siguiente cuadro se presentan los resultados generales con relación a los servicios de *check-in*, embarque, servicios generales e infraestructura y equipos.

Cuadro 19: Pasajeros: Resultado de la evaluación de satisfacción por servicios/procesos, año 2022

Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	TRU	CAJ	ANTA	TUM	CHI	PIU	TAL	PIS	CHA
Proceso Check-In	4.5	4.2	4.0	4.1	4.1	-	4.2	4.3	4.5	4.0	4.9	4.1
1. <i>Hall</i> Principal	4.3	4.3	4.0	4.2	4.1	-	4.1	4.3	4.5	4.0	4.9	4.1
2. Registro de pasajeros en <i>counters</i>	4.3	4.1	4.0	4.1	4.1	-	4.1	4.2	4.5	4.0	4.9	4.1
3. Pago de tarifa aeroportuaria	5.0	4.2	3.9	4.0	-	-	4.3	-	-	4.0	4.9	4.1
Proceso de Embarque	4.3	4.1	4.0	4.2	4.1	-	4.1	4.2	4.5	4.0	4.8	4.1
1. Control de seguridad para embarque	4.3	4.1	4.0	4.3	4.1	-	4.1	4.2	4.5	4.0	4.8	4.1
2. Sala de embarque	4.3	4.1	4.0	4.2	4.0	-	4.0	4.2	4.5	4.0	4.8	4.1
Proceso de Llegada de Pasajeros	4.3	4.1	4.1	4.1	4.1	-	4.0	4.1	4.5	4.0	4.8	4.1
1. Sala de llegada	4.3	4.1	4.1	4.1	4.1	-	4.0	4.1	4.5	4.0	4.8	4.1
Servicios Generales	4.3	4.1	4.1	4.1	4.1	-	4.0	4.1	4.3	4.0	4.7	4.1
1. Perifoneo	4.3	4.1	4.2	4.1	4.2	-	4.0	4.2	4.4	4.0	4.1	4.1
2. Pantallas de información de vuelos	4.3	4.1	4.1	4.1	4.2	-	4.0	4.1	4.3	4.0	4.9	4.1
3. Estacionamiento	4.3	4.1	4.1	4.1	4.1	-	4.0	4.1	4.3	4.0	4.9	4.1
4. Seguridad (<i>Hall</i> Principal / Estacionamiento)	4.3	4.1	4.1	4.1	4.1	-	4.0	4.1	4.3	4.0	4.9	4.1
Infraestructura y Equipamiento	4.2	4.1	4.1	4.1	3.9	-	4.0	4.0	4.2	3.9	4.8	4.1
1. Comodidad instalaciones del aeropuerto	4.4	4.2	4.1	4.1	4	-	4	4.1	4.2	4	4.9	4.1
2. Disponibilidad de baños	4.3	4.1	4.1	4.1	3.9	-	4	4	4.2	4	4.9	4.1
3. Baños (limpieza, funcionamiento).	4.2	4.1	4.1	4.1	4	-	4	4.1	4.3	4	4.9	4.1
4. Disponibilidad de cabinas telefónicas	4.3	4.1	4.1	4.1	4.1	-	4	4.1	4.2	4	4.8	4
5. Disponibilidad de cajeros automáticos	4.2	4.1	4.1	4.1	4	-	4	4	4.2	4	4.7	4
6. Trato/ atención del personal de locales	4.2	4.1	4.1	4.1	4.1	-	4	4.1	4.2	4	4.9	4
7. Conformidad de productos/servicios que ofrece	4.1	3.6	3.9	4	3.3	-	3.6	3.4	3.8	3.1	4.4	-
8. Limpieza de locales comerciales	4.1	4.2	4.1	4.2	4.1	-	4	4.1	4.2	4	4.9	-
Promedio total	4.3	4.1	4.1	4.1	4.1	-	4.1	4.1	4.4	4.0	4.8	4.1

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2022-I.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

73. Como se aprecia, en la mayoría de los aeropuertos, los pasajeros se encuentran en general satisfechos con los servicios de *check in*, los procesos de embarque y llegadas de pasajeros y los servicios generales; mientras que, en el caso de la infraestructura y equipamiento, en algunos aeropuertos, los pasajeros se encuentran entre indiferentes y

¹⁴ Cabe mencionar que no se evaluó el segmento de acompañantes debido a la restricción de su ingreso a los aeropuertos. Asimismo, en el aeropuerto de Anta, tampoco se realizaron las entrevistas a pasajeros por ausencia de vuelos de pasajeros en el periodo de estudio.



satisfechos. Cabe destacar que los mayores niveles de satisfacción se han registrado en el aeropuerto de Pisco, con un promedio total de 4,8; en contraste, el aeropuerto de Talara ha tenido la menor puntuación con un 4,0.

- **Aerolíneas y concesionarios de locales comerciales**

74. La encuesta se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales (27) y concesionarios de locales comerciales (99) que operan en 11 aeropuertos de la concesión para el periodo comprendido de mayo a junio del 2022¹⁵. En el segmento de líneas aéreas se evaluaron los servicios relacionados con la zona de *check in*, zona de embarque, zona de llegada, zona de rampa, otras áreas operativas, perifoneo, pantallas de información de vuelos, otros servicios y administración del aeropuerto; mientras que en el caso de los concesionarios se evaluaron los servicios relacionados con el hall principal, otros servicios y administración del aeropuerto. La encuesta emplea la misma escala de puntuación que la encuesta de pasajeros; es decir, del 1 al 5 (desde muy insatisfecho a muy satisfecho).
75. En el siguiente cuadro se muestran los resultados generales sobre la percepción de las aerolíneas. Los aeropuertos que registraron los menores niveles de satisfacción promedio de las aerolíneas en relación con los distintos servicios y procesos fueron los aeropuertos de Piura (3,4), Tumbes (3,8) e Iquitos (3,9). En particular, en el aeropuerto de Piura esta baja calificación se debe a los procesos de perifoneo y a las pantallas de información de vuelo, donde las calificaciones fueron de 1,5 y 2,8, respectivamente.

Cuadro 20: Aerolíneas: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2022

Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	TRU	CAJ	ANTA	TUM	CHI	PIU	TAL	PIS	CHA
Zonas	3.9	3.8	3.9	4.3	4.0	-	3.8	4.1	3.8	4.1	4.0	3.9
1. Zona de <i>Check-In</i>	4.1	3.9	4.0	4.2	4.1	-	3.9	4.1	3.8	4.0	4.0	4.0
2. Zona de embarque	4.0	3.8	3.8	4.4	4.1	-	3.9	4.3	3.8	4.0	4.0	3.9
3. Zona de llegada	3.6	3.7	4.0	4.3	4.0	-	3.5	3.8	3.7	4.0	4.0	3.8
4. Zona de rampa	3.9	3.7	3.9	4.4	4.0	-	4.0	4.1	3.8	4.3	4.0	4.0
5. Otras áreas operativas	3.9	3.9	4.0	4.4	4.0	-	3.7	4.0	3.8	4.0	4.0	4.0
Servicios Generales	3.8	4.1	4.0	4.4	4.0	-	3.8	4.1	2.9	4.1	4.0	4.0
1. Perifoneo	3.9	4.0	4.0	4.4	4.0	-	3.8	4.0	1.5	4.0	4.0	4.0
2. Pantallas de información de vuelos	3.9	4.0	4.0	4.3	4.0	-	3.8	4.0	2.8	4.5	4.0	4.0
3. Otros Servicios	3.7	3.9	4.0	4.4	4.0	-	3.8	4.2	3.5	4.0	4.0	4.0
4. Administración del aeropuerto	3.9	4.4	4.0	4.4	4.2	-	3.8	4.4	3.9	4.0	4.0	4.0
Promedio total	3.9	4.0	4.0	4.4	4.0	-	3.8	4.1	3.4	4.1	4.0	4.0

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2022-I.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

76. En el siguiente cuadro se muestran los resultados generales sobre la percepción de los concesionarios del aeropuerto. Como se aprecia, en la mayor parte de aeropuertos, los concesionarios se encuentran satisfechos con los servicios en el hall principal, otros servicios y la administración del aeropuerto. No obstante, 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 Talara (4,0), Tarapoto (4,0) y Pucallpa (4,0).

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

Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	TRU	CAJ	ANTA	TUM	CHI	PIU	TAL	PIS	CHA
Procesos	4.1	4.0	4.0	4.3	4.1	--	4.2	4.2	4.1	4.0	4.4	--
Hall Principal	4.1	3.9	4.0	4.2	4.1	--	4.1	4.3	4.0	4.0	4.4	--
Otros servicios	4.1	4.0	4.0	4.3	4.1	--	4.3	4.3	4.0	4.0	4.4	--
Administración del aeropuerto	4.1	4.1	4.0	4.4	4.0	--	4.2	4.1	4.2	4.1	4.6	--
Promedio total	4.1	4.0	4.0	4.3	4.1	--	4.2	4.2	4.1	4.0	4.5	--

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2022-I.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁵ La encuesta a líneas aéreas no se realizó en el aeropuerto de Anta por ausencia de vuelos de pasajeros en el periodo de estudio.



- **Usuarios intermedios**

77. La encuesta se aplicó a los 25 usuarios intermedios,¹⁶ para el periodo comprendido entre mayo y junio de 2022. En particular, se evaluaron los servicios relacionados con zona de *check in*, zona de embarque, zona de llegada, zona rampa, otras áreas operativas, perifoneo, pantallas de información de vuelos, otros servicios y administración del aeropuerto. La encuesta emplea la misma escala de puntuación del 1 al 5.
78. Como se aprecia en el siguiente cuadro, en general, la calificación que han colocado los usuarios intermedios sobre los servicios en los aeropuertos de la Concesión se encuentra más cercana al 4 que al 5; es decir, se encuentran satisfechos, pero no muy satisfechos.

Cuadro 22: Usuarios Intermedios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, año 2022

Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	TRU	CAJ	ANTA	TUM	CHI	PIU	TAL	PIS	PIS
Procesos	4.0	4.0	4.0	4.1	4.0	-	4.0	4.2	4.0	4.1	4.0	4.0
Zona Llegadas	4.0	3.9	3.9	4.2	4.0	-	3.4	4.3	4.0	4.0	4.1	4.0
Zona Rampas	4.0	3.9	4.0	3.9	4.0	-	4.3	4.0	4.0	4.0	3.8	4.0
Otros servicios	4.0	3.9	4.0	4.1	4.0	-	4.3	4.1	4.0	4.0	4.0	4.0
Administración del aeropuerto	4.0	4.0	3.9	4.3	4.0	-	4.0	4.3	4.2	4.5	4.0	4.0
Promedio total	4.0	3.9	4.0	4.1	4.0	-	4.0	4.2	4.1	4.1	4.0	4.0

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2022-I.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3.Reclamos

79. Durante el año 2022, se presentaron 282 reclamos y se resolvieron 276 reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura con relación a los servicios prestados en el Primer Grupo de aeropuertos. Al respecto, se aprecia que el número de reclamos presentados y resueltos mostraron un incremento de 62,1% y 66,3%, respectivamente, con relación a lo registrado en el año 2021.
80. El 43,1% de los reclamos resueltos estuvieron relacionados con la calidad y oportuna prestación del servicio (18,1%), con el acceso a la infraestructura (12,7%) y con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (12,3%). Para mayor detalle ver el siguiente cuadro.

Cuadro 23: Reclamos resueltos, año 2022

Materia	N° de reclamos	% Part.
Facturación o cobro	6	2,17%
Calidad y oportuna prestación del servicio	50	18,12%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	34	12,32%
Acceso a la infraestructura	35	12,68%
Información proporcionada a los usuarios	24	8,70%
Otros	127	46,01%
Total	276	100%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

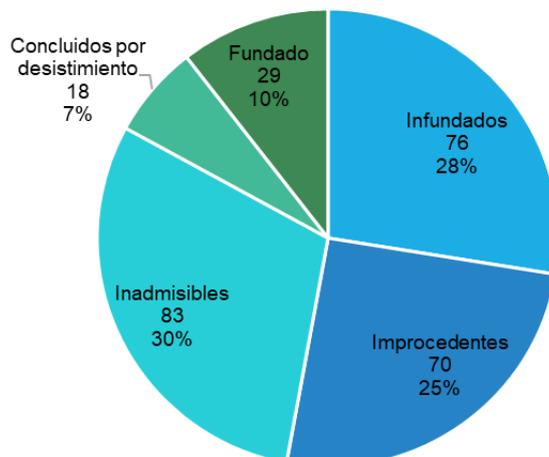
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

81. Por otro lado, de acuerdo con el estado de la resolución del reclamo, de los 276 reclamos resueltos, el 30% fueron declarados inadmisibles, el 28% infundados, el 25% improcedentes, el 10% fundados y un 7% fueron concluidos por desistimiento, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

¹⁶ En los aeropuertos de Anta y Chachapoyas no se realizaron las entrevistas a usuarios intermedios.



Gráfico 7 Tipificación de los reclamos resueltos, año 2022, 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 2022 (29 reclamos), el 69,0% estuvieron relacionados con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios (41,4%) y la calidad y oportuna prestación del servicio (27,6%). En cuanto a la participación de los aeropuertos en los reclamos resueltos, tipificados como fundados, el aeropuerto de Tumbes tuvo la mayor participación (27,6%), seguido de los aeropuertos de Iquitos (17,2%) y Pucallpa (17,2%); mientras que, los aeropuertos de Chiclayo, Piura y Trujillo tuvieron las menores participaciones, cada uno 3,4% (ver Ilustración 5).

Ilustración 5: Participación de los aeropuertos del Primer Grupo en los reclamos resueltos tipificados como fundados, en el 2022 (en porcentaje)



Nota: La participación de 3,4% presentada en la región Piura considera solamente los reclamos del aeropuerto de Piura; debido a que el aeropuerto de Tarma no registro reclamos resueltos tipificados como fundados.

Fuente: ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VI.4. Sanciones

82. Los procedimientos administrativos sancionadores (PAS) se inician luego de haberse verificado que los hechos referidos a incumplimientos de normas, disposiciones del Ositrán o incumplimiento de obligaciones contractuales se configuran como infracciones administrativas tipificadas en el anterior Reglamento de Infracciones y Sanciones¹⁷ o en el actual Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones¹⁸ del Ositrán; cabe señalar que la aplicación de uno u otro reglamento obedece a la aplicación del principio de irretroactividad¹⁹, propio de la potestad sancionadora administrativa.
83. Durante el año 2022, se le impuso una sanción de S/ 276 100 a AdP. Dicha sanción se impuso porque el Concesionario incumplió con contar con un módulo y oficina de atención al usuario en el aeropuerto de Chachapoyas, conforme con lo establecido en el literal h) del artículo 11° y el artículo 14° del Reglamento de Usuarios de las Infraestructuras de Transporte de uso Público.

VI.5. Penalidades

84. Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (MTC) por los incumplimientos contractuales en que incurra el Concesionario. Estas penalidades están fijadas en cada contrato de concesión bajo el ámbito del Ositrán. Al respecto, las penalidades se aplican conforme el procedimiento establecido en el Contrato de Concesión y la aplicación supletoria de la *Directiva de Procedimientos para la aplicación, impugnación y cobro de Penalidades*, emitida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 050-2016-CD-OSITRAN.
85. Durante el año 2022 se le impuso una penalidad a AdP ascendente a S/ 5 842. Cabe precisar que este resultado muestra una reducción de 83,3% con relación a las penalidades impuestas a AdP en el año 2021 (6 penalidades).
86. La penalidad impuesta a AdP en el año 2022 estuvo relacionada con el incumplimiento del literal B.1 del Anexo 27 del Contrato de Concesión, por haber adjudicado y ejecutado la obra denominada "Pintura General del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Piura" sin contar con un Expediente Técnico aprobado por el Concedente.

¹⁷ Reglamento de Infracciones y Sanciones, emitido mediante Resolución de Consejo Directivo N°0023-2003-CD-OSITRAN, vigente a partir del 26 de noviembre de 2003 hasta el 11 de julio de 2018.

¹⁸ Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones, emitido mediante Resolución de Consejo Directivo N°0009-2018-CD-OSITRAN, vigente a partir del 12 de julio de 2018.

¹⁹ **Artículo 248.- Principios de la potestad sancionadora administrativa**

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

(...)

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

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

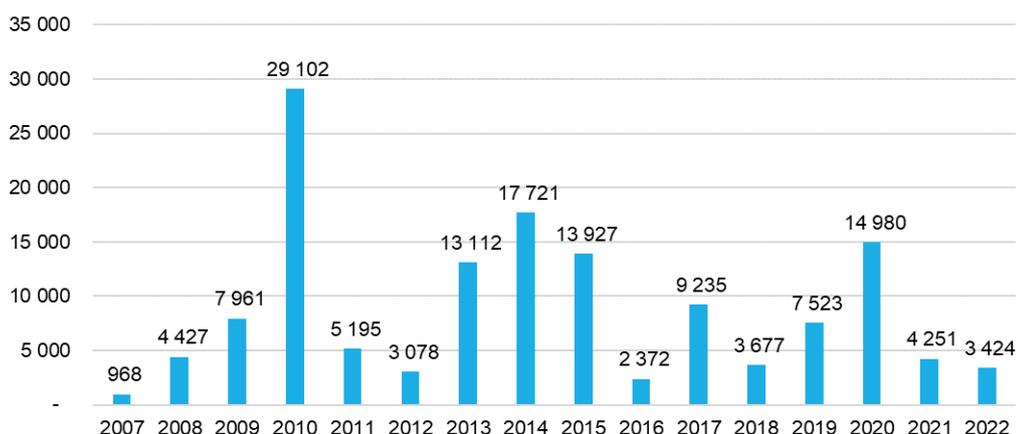


VII. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

VII.1. Inversiones

87. Las inversiones realizadas por el Concesionario son reconocidas como tales por el regulador, previa verificación de que las mismas estén conformes con lo ofrecido en la propuesta técnica presentada por dicha empresa, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión. Siendo así, al mes de diciembre de 2022, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 141,0 millones, lo cual representa un avance de 22,2% en el compromiso total de inversión de ADP (USD 635,2 millones).
88. Durante el año 2022 se han reconocido inversiones por un monto de USD 3,2 millones, lo que representó una reducción 19,5% respecto del monto de inversiones reconocido en el año previo (USD 4,3 millones). 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 diciembre 2022 fue del 70,79%.
89. 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 8 Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2022
(En miles de USD, inc. IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

90. 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.
91. Asimismo, cabe mencionar que, al cierre del año 2022, se encuentran aprobadas por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) las actualizaciones de los Planes Maestros de Desarrollo (PMD) de todos los aeropuertos que conforman el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia. En el siguiente cuadro se detallan los documentos con los que han sido aprobadas las actualizaciones de los respectivos PMD.



Cuadro 24: Planes Maestros de Desarrollo vigentes, año 2022

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

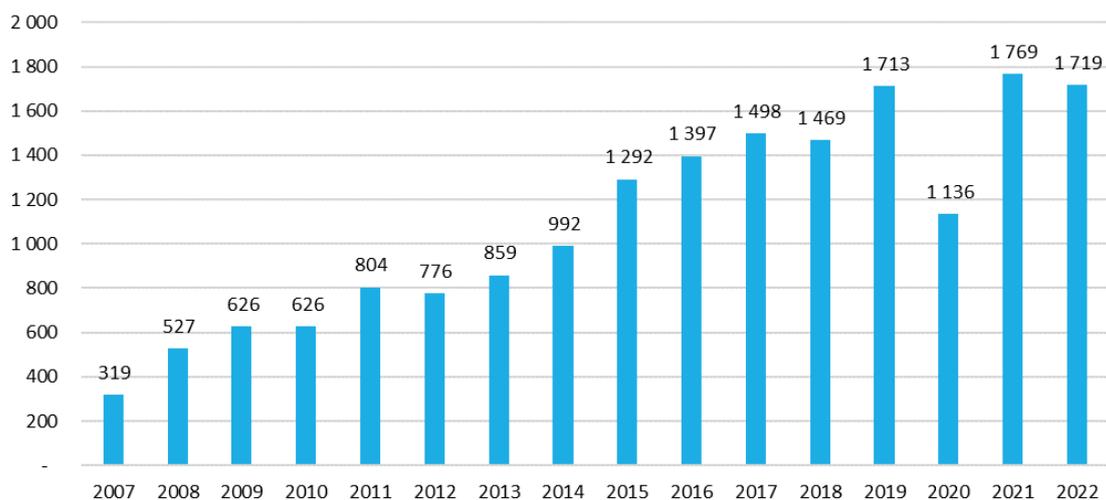
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.2. Aporte por regulación

92. 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-PCM²⁰, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos facturados.
93. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2022, ADP realizó aportes por regulación al Ositrán por la suma de S/ 1 719 387, lo cual representó una pequeña reducción de 2,8% con relación a lo transferido en el año 2021.

Gráfico 9 Aporte por regulación, 2007-2022
(En miles de soles)



Fuente: Gerencia de Administración y Finanzas del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

²⁰ 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

94. 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. A diciembre del año 2022, los ingresos alcanzaron los S/ 95,8 millones, valor 5,8% mayor a lo registrado en el en el 2021 y menor en 11,9% a lo registrado en el 2019.

Gráfico 10 Evolución de los ingresos, por tipo de regulación, 2009-2022
(en millones de soles)²¹



Fuente: Contabilidad Regulatoria de AdP.

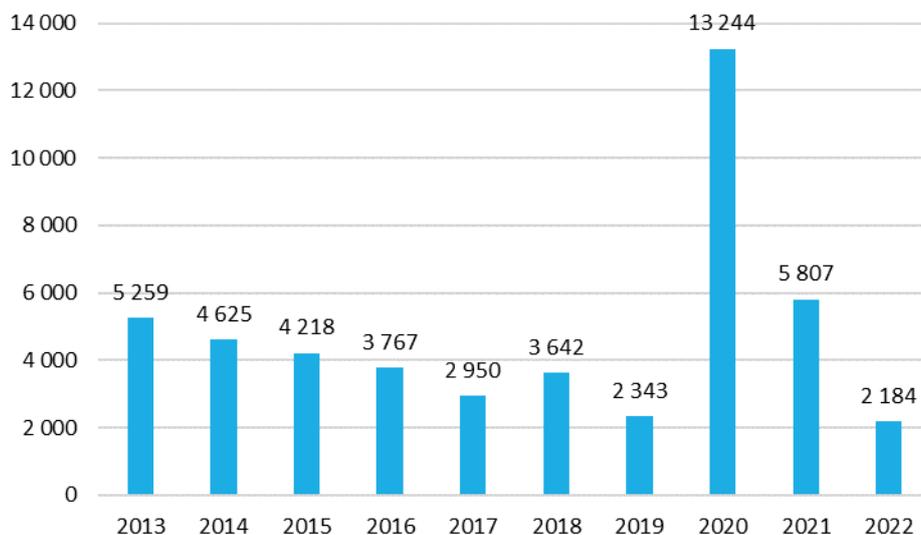
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán.

95. Con relación al cofinanciamiento que ha recibido la Concesión, en el Gráfico 11 se observa que durante el periodo 2013-2022 AdP recibió USD 48,0 millones, por este concepto, de los cuales el 27,6% 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.
96. Con relación al año 2022, es importante indicar que el cofinanciamiento corresponde a los pagos de los dos primeros trimestres del año. Esto, debido a que hasta marzo de 2023 no se le había pagado a AdP el cofinanciamiento del tercer ni cuarto trimestre del año 2022 porque tenían que levantar algunas observaciones.

²¹ Debe precisarse, que de acuerdo con el Contrato de Concesión de AdP se cobra una tarifa por horas extras, por lo que desde el año 2021 se ha realizado una corrección en la clasificación de este servicio en la Contabilidad Regulatoria de AdP.



**Gráfico 11 Cofinanciamiento recibido, en el periodo 2013-2022
(en miles de USD)**

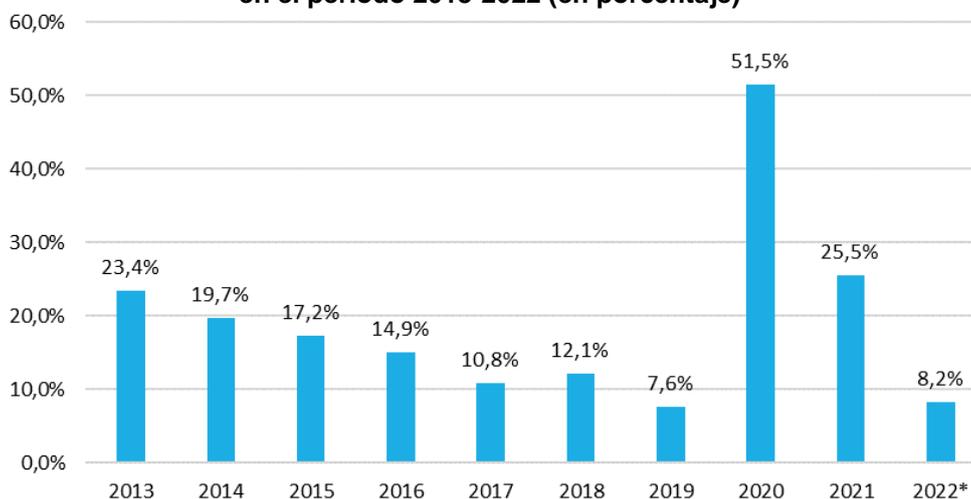


*La información del año 2022 solamente considera información al segundo trimestre de ese año.
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

97. 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 12 Participación del cofinanciamiento con relación a los ingresos totales,
en el periodo 2013-2022 (en porcentaje)**



*La información del año 2022 solamente considera información al segundo trimestre de ese año.

Fuente: AdP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



IX. RESULTADOS FINANCIEROS

IX.1. Resultados de la pandemia

98. La Nota 5 del informe de auditoría a los estados financieros de ADP señala que no se han identificado efectos significativos en los estados financieros del ejercicio 2022 como consecuencia de las acciones realizadas en respuesta a la pandemia por COVID-19.
99. 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.

IX.2. Estados de Resultados Integrales

100. 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.
101. 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.
102. Los ingresos por actividades ordinarias en el ejercicio 2022 ascendieron a S/ 239,7 millones, lo que representa un incremento de S/ 86,2 millones (56,2%) con respecto a los ingresos del ejercicio 2021. En particular, los ingresos por la prestación de servicios ascendieron a S/ 226,2 millones, lo que representa un aumento de S/ 94,8 millones (72,2%) con respecto al ejercicio 2021, mientras que los ingresos por cofinanciamiento ascendieron a S/ 13,1 millones, lo que representa una disminución de S/ 8,6 millones (39,0%) con respecto al ejercicio del año previo. En tal sentido, el crecimiento de los ingresos es explicado por el aumento significativo de los ingresos por servicios.
103. Se aprecia también que el costo de servicios ascendió a S/ 199,0 millones en el 2022, lo que supone un incremento de S/ 88,3 millones (79,8%) respecto del ejercicio 2021. Así, el efecto neto del aumento de ingresos y costos de servicios fue una reducción de S/ 2,1 millones (4,9%) en la Utilidad Bruta, la cual ascendió a S/ 40,7 millones en el ejercicio 2022.
104. Asimismo, la utilidad de operación ascendió a S/ 16,6 millones, lo que supone un incremento de S/ 6,1 millones (58,2%) en comparación con el ejercicio 2021. Al respecto, se aprecia que, a diferencia de la utilidad bruta, la utilidad operativa aumentó, ello debido a que los gastos de administración disminuyeron en S/ 6,3 millones (18,6%).
105. Por su parte, la utilidad neta ascendió a S/ 7,0 millones, lo que supone una disminución de S/ 237 000 (3,3%) respecto del ejercicio del año previo. Esta disminución es explicada principalmente por la disminución de la utilidad bruta y por la pérdida neta por diferencia de cambio, la cual en el 2021 ascendió a S/ 4,4 millones, lo que supone una disminución de S/ 8,4 millones.



Cuadro 25: Estado de Resultados Integrales, periodo 2021-2022
(En miles de soles)

	2022	2021	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2022	2021	2022 / 2021	
Ingresos por servicios	226 200	131 365			72,2%	94 835
Ingresos por cofinanciamiento - PAMO	13 509	22 129			-39,0%	-8 620
Total ingresos por actividades ordinarias	239 709	153 494	100,0%	100,0%	56,2%	86 215
Costo de servicios	-199 038	-110 709	-83,0%	-72,1%	79,8%	-88 329
Utilidad Bruta	40 671	42 785	17,0%	27,9%	-4,9%	-2 114
Gastos de administración	-27 563	-33 874	-11,5%	-22,1%	-18,6%	6 311
Gastos de ventas	-2 501	-1 617	-1,0%	-1,1%	54,7%	-884
Pérdida por deterioro de cuentas por cobrar	-134	-74	-0,1%	0,0%	81,1%	-60
Otros ingresos	6 119	3 268	2,6%	2,1%	87,2%	2 851
Utilidad de operación	16 592	10 488	6,9%	6,8%	58,2%	6 104
Ingresos financieros	7 577	9 850	3,2%	6,4%	-23,1%	-2 273
Costos financieros	-9 559	-13 531	-4,0%	-8,8%	-29,4%	3 972
Diferencia de cambio neta	-4 444	3 912	-1,9%	2,5%	-213,6%	-8 356
Utilidad antes de impuesto a la renta	10 166	10 719	4,2%	7,0%	-5,2%	-553
Impuesto a la renta	-3 210	-3 526	-1,3%	-2,3%	-9,0%	316
Utilidad (pérdida) neta del año	6 956	7 193	2,9%	4,7%	-3,3%	-237

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. Cabe mencionar que, del total de ingresos, el 95,5% correspondieron a ingresos de actividades ordinarias procedentes en su mayoría de contratos con clientes (S/ 228,8 millones), los cuales comprenden la tarifa unificada de uso de aeropuerto, cargos de acceso a las facilidades esenciales, servicios diversos regulados, mantenimiento de espacios alquilados, servicios de Pagos por Obras (PAO) y el cofinanciamiento; mientras que Otros ingresos representa el 4,5% restante e incluye los contratos de alquiler y publicidad.

Cuadro 26: Flujo de ingresos, periodo 2021 - 2022
(En miles de soles)

	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2022	2021	2022 / 2021
Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes	228 815	144 909	95,5%	94,4%	57,9%
Otros ingresos (a)	10 894	8 585	4,5%	5,6%	26,9%
Total	239 709	153 494	100,0%	100,0%	56,2%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. De los ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, en el año 2022, los ingresos por servicios de Obras (PAO) representaron el 57,5%, el Cofinanciamiento representó el 5,9%, los ingresos por TUUA explicaron el 23,9%, y los servicios diversos regulados el 8,8%, representado en conjunto alrededor del 96,2% del total de ingresos por actividades ordinarias. En el siguiente cuadro se muestra la composición de estos ingresos en los años 2021 y 2022.



Cuadro 27: Ingreso de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, periodo 2021 – 2022 (En miles de soles)

Productos / Líneas de servicio principales	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2022	2021	2022 / 2021	
Tarifa única de uso aeroportuario	54 710	40 453	23,9%	27,9%	35,2%	14 257
Cargos de acceso a facilidades esenciales	4 626	3 408	2,0%	2,4%	35,7%	1 218
Servicios diversos regulados	20 193	11 995	8,8%	8,3%	68,3%	8 198
Servicios diversos no regulados	3 298	2 195	1,4%	1,5%	50,3%	1 103
Mantenimiento de espacios alquilados	878	817	0,4%	0,6%	7,5%	61
Servicios de obras PAO	131 601	63 912	57,5%	44,1%	105,9%	67 689
Cofinanciamiento	13 509	22 129	5,9%	15,3%	-39,0%	-8 620
Total	228 815	144 909	100,0%	100,0%	57,9%	83 906

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

108. 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 2022 dichos costos ascendieron a S/ 199,0 millones, lo que supone un aumento de S/ 88,3 millones (79,8%) respecto del ejercicio 2021. Esto es explicado principalmente por la partida Servicios de obras (PAO), la cual ascendió a S/ 142,7 millones, representando un incremento de S/ 79,3 millones (125,2%) respecto del ejercicio 2021; las cargas de personal ascendieron a S/ 19,8 millones, lo cual supone un incremento de S/ 2,6 millones (15,2%) respecto del ejercicio 2021, asimismo, la cuenta de mantenimiento y reparación ascendió a S/ 13,2 millones, significando un incremento de S/ 2,7 millones (26,0%) respecto del ejercicio 2021.

Cuadro 28: Costos por prestación de servicios, periodo 2021 - 2022 (En miles de soles)

Conceptos	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2022	2021	2022 / 2021	
Servicios de obras PAO	142 656	63 356	71,7%	57,2%	125,2%	79 300
Cargas de personal	19 810	17 189	10,0%	15,5%	15,2%	2 621
Mantenimiento y reparación	13 231	10 500	6,6%	9,5%	26,0%	2 731
Servicios prestados por terceros	7 247	6 530	3,6%	5,9%	11,0%	717
Energía y agua	3 909	3 079	2,0%	2,8%	27,0%	830
Tributos	2 381	2 174	1,2%	2,0%	9,5%	207
Seguros	1 809	1 689	0,9%	1,5%	7,1%	120
Honorarios, comisiones y corretajes	2 891	2 126	1,5%	1,9%	36,0%	765
Transporte y almacenamiento	1 642	1 205	0,8%	1,1%	36,3%	437
Depreciación	460	354	0,2%	0,3%	29,9%	106
Amortización	126	124	0,1%	0,1%	1,6%	2
Suministros diversos	446	262	0,2%	0,2%	70,2%	184
Costos de operación no reconocidos por el MTC		613		0,6%	-100,0%	(613)
Diversos	2 430	1 508	1,2%	1,4%	61,1%	922
Total	199 038	110 709	100,0%	100,0%	79,8%	88 329

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

109. Con respecto a los gastos de venta, en el siguiente cuadro se muestra el detalle de sus componentes; apreciándose que dichos gastos ascendieron a S/ 2,5 millones en el ejercicio 2022. Esto representó un incremento de S/ 884 000 (54,7%) respecto del ejercicio previo, lo cual es explicado principalmente por el incremento de las partidas cargas de personal (en S/ 185 000) y honorarios, comisiones y corretajes (486 000) respecto del ejercicio 2021.



Cuadro 29: Gastos de venta, periodo 2021 - 2022
(En miles de soles)

Conceptos	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2022	2021	2022 / 2021	
Cargas de personal	1 281	1 096	51,2%	67,8%	16,9%	185
Honorarios, comisiones y corretajes	727	241	29,1%	14,9%	201,7%	486
Depreciación	192	205	7,7%	12,7%	-6,3%	(13)
Suministros diversos	2		0,1%	0,0%		2
Transporte y almacenamiento	119	15	4,8%	0,9%	693,3%	104
Alquileres	117	10	4,7%	0,6%	1070,0%	107
Diversos	63	50	2,5%	3,1%	26,0%	13
Total	2 501	1 617	100,0%	100,0%	54,7%	884

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

110. En lo que respecta a los gastos de administración, en el 2022 estos ascendieron a S/ 27,6 millones, lo cual representa una reducción de S/ 6,3 millones (18,6%) con respecto al 2021. Los gastos de administración más representativos son: cargas de personal por S/ 16,2 millones, las cuales se incrementaron en S/ 2,2 millones (15,8%) respecto del ejercicio 2021; y, los honorarios, comisiones y corretajes por S/ 4,5 millones, lo que representa un incremento de S/ 555 000 (14,2%) respecto del ejercicio 2021.

Cuadro 30: Gastos de administración, periodo 2021 - 2022
(En miles de soles)

Conceptos	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2022	2021	2022 / 2021	
Cargas de personal	16 236	14 017	58,9%	41,4%	15,8%	2 219
Costo de operación no reconocido por el MTC		9 860	0,0%	29,1%	-100,0%	(9 860)
Honorarios, comisiones y corretajes	4 455	3 900	16,2%	11,5%	14,2%	555
Cargas diversas de gestión	1 156	989	4,2%	2,9%	16,9%	167
Mantenimiento y reparación	719	839	2,6%	2,5%	-14,3%	(120)
Correos y telecomunicaciones	687	844	2,5%	2,5%	-18,6%	(157)
Depreciación por derecho de uso	652	616	2,4%	1,8%	5,8%	36
Servicios prestados por terceros	610	195	2,2%	0,6%	212,8%	415
Transporte y almacenamiento	564	290	2,0%	0,9%	94,5%	274
Depreciación	493	473	1,8%	1,4%	4,2%	20
Tributos	481	383	1,7%	1,1%	25,6%	98
Arrendamientos diversos (a)	429	360	1,6%	1,1%	19,2%	69
Amortización	211	193	0,8%	0,6%	9,3%	18
Diversos	870	915	3,2%	2,7%	-4,9%	(45)
Total	27 563	33 874	100,0%	100,0%	-18,6%	-6 311

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

111. En lo que respecta al EBITDA²², se aprecia que en el ejercicio 2022 ascendió a S/ 18,7 millones, lo que representa un incremento de S/ 6,3 millones (50,4%) con respecto al ejercicio del año previo, que se explica por un incremento de S/ 6,1 millones (58,2%) en la utilidad operativa, la cual representó en el 2022 el 88,6% del total del EBITDA.

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



Cuadro 31: EBITDA, periodo 2021 - 2022
(En miles de soles)

	2022	2021	Análisis vertical		Análisis horizontal	
			2022	2021	2022 / 2021	
Utilidad Operativa	16 592	10 488	88,6%	84,2%	58,2%	6 104
Depreciación	1 797	1 648	9,6%	13,2%	9,0%	149
Amortización	337	317	1,8%	2,5%	6,3%	20
EBITDA	18 726	12 453	100,0%	100,0%	50,4%	6 273

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

IX.3. Estado de Situación Financiera

112. El Activo Total ascendió a S/ 437,7 millones en 2022, representando un incremento de S/ 187,9 millones (75,2%) con respecto al ejercicio 2021. Esta variación es explicada principalmente por un incremento de S/ 118,0 millones (61,0%) en el Activo Corriente, sobre todo por el rubro Otras Cuentas por Cobrar, el cual se incrementó en S/ 72,4 millones al pasar de S/ 894 000 en el ejercicio 2021 a S/ 73,3 millones en el ejercicio 2022.
113. Se aprecia también que el Pasivo Total ascendió a S/ 311,3 millones, representando el 71,1% del Activo Total en el ejercicio 2022, lo cual significó un incremento de S/ 180,9 millones (138,8%) respecto del ejercicio 2021. A su vez, en dicho ejercicio, el Pasivo Corriente ascendió a S/ 141,0 millones, lo que representó el 32,2% del Activo Total, mostrando un incremento de S/ 44,7 millones (46,4%) respecto del ejercicio 2021; la principal cuenta del pasivo corriente es la de préstamos y obligaciones, la que en el ejercicio 2022 ascendió a S/ 96,9 millones, lo cual representa un incremento de S/ 33,0 millones (51,7%). En el caso del pasivo no corriente, en el ejercicio 2022 ascendió a S/ 170,3 millones, lo que representó un incremento de S/ 136,2 millones (400%) respecto del ejercicio 2021; la única cuenta del pasivo no corriente en el 2022 fue el de préstamos y obligaciones.
114. El Patrimonio Neto en el ejercicio 2022 ascendió a S/ 126,4 millones, representando el 28,9% 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/7,0 millones (5,8%) respecto del ejercicio del año previo.



Cuadro 32: Estado de Situación Financiera, periodo 2021 - 2022
(En miles de soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2022	2021		2022	2021
ACTIVO CORRIENTE	311 386	193 417	PASIVO CORRIENTE	141 012	96 287
Efectivo y equivalentes de efectivo	15 220	1 337	Préstamos y obligaciones	96 877	63 849
Deudores comerciales	8 730	5 129	Pasivos por arrendamientos	792	665
Cuentas por cobrar a partes relacion	465	351	Acreedores comerciales	32 715	21 017
Cuentas por cobrar al MTC	211 345	184 030	Cuentas por pagar a partes relacionadas	54	40
Otras cuentas por cobrar	73 254	894	Beneficios a los empleados	5 248	3 504
Pagos anticipados	2 372	1 676	Otras cuentas por pagar	5 326	7 212
ACTIVO NO CORRIENTE	126 280	56 350	PASIVO NO CORRIENTE	170 295	34 077
Cuentas por cobrar al MTC	106 095	40 013	Préstamos y obligaciones	170 295	33 349
Instalaciones, maquinaria y equipo	5 797	5 175	Pasivos por arrendamientos		728
Activos por derecho de uso	666	1 224			
Activos intangibles	1 740	1 993	TOTAL PASIVO	311 307	130 364
Activos por impuestos diferidos	11 982	7 944	PATRIMONIO NETO	126 359	119 403
			Capital en acciones	6 988	6 988
			Reservas	1 398	1 398
			Ganancias acumuladas	117 973	111 017
TOTAL ACTIVO	437 666	249 767	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	437 666	249 767

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro 33: Análisis vertical y horizontal del Estado de Situación Financiera, 2021 - 2022
(En porcentajes)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2022	2021	2022/2021		2022	2021	2022/2021
ACTIVO CORRIENTE	71%	77%	61%	PASIVO CORRIENTE	32%	39%	46,4%
Efectivo y equivalentes de efectivo	3%	1%	1038%	Préstamos y obligaciones	22%	26%	52%
Deudores comerciales	2%	2%	70%	Pasivos por arrendamientos	0%	0%	19%
Cuentas por cobrar a partes relacion	0%	0%	32%	Acreedores comerciales	7%	8%	56%
Cuentas por cobrar al MTC	48%	74%	15%	Cuentas por pagar a partes relacionadas	0%	0%	35%
Otras cuentas por cobrar	17%	0%	8094%	Beneficios a los empleados	1%	1%	50%
Pagos anticipados	1%	1%	42%	Otras cuentas por pagar	1%	3%	-26%
ACTIVO NO CORRIENTE	29%	23%	124%	PASIVO NO CORRIENTE	39%	14%	399,7%
Cuentas por cobrar al MTC	24%	16%	165%	Préstamos y obligaciones	39%	13%	411%
Instalaciones, maquinaria y equipo	1%	2%	12%	Pasivos por arrendamientos	0%	0%	-100%
Activos por derecho de uso	0%	0%	-46%				
Activos intangibles	0%	1%	-13%	TOTAL PASIVO	71%	52%	139%
Activos por impuestos diferidos	3%	3%	51%	PATRIMONIO NETO	29%	48%	6%
				Capital en acciones	2%	3%	0%
				Reservas	0%	1%	0%
				Ganancias acumuladas	27%	44%	6%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	75,2%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	75%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022 de ADP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



IX.4. Indicadores Financieros

▪ Ratios de Liquidez

115. En los ejercicios 2021 y 2022, la empresa presentó ratios de liquidez superiores a 1,00, medidos con los ratios de liquidez clásica²³ y prueba ácida²⁴; en el caso de la liquidez absoluta²⁵, el ratio se ha mantenido en valores menores que 1.
116. En el ejercicio 2022 se experimentó un aumento de los ratios de liquidez con respecto al ejercicio 2021, debido principalmente al incremento del activo corriente; específicamente, a un incremento de S/ 27,3 millones (14,8%) de las cuentas por cobrar al MTC. Así, el ratio de liquidez clásica aumentó de 2,01 a 2,21 y el ratio de la Prueba Ácida aumentó de 1,99 a 2,19. De manera equivalente, se aprecia que los niveles de capital de trabajo requeridos han aumentado de S/ 97,1 millones en el 2021 a S/ 170,4 millones en el 2022.
117. Por otro lado, el ratio de rotación de capital de trabajo²⁶ (rotación K) muestra un menor nivel de eficiencia en el empleo del capital de trabajo en el ejercicio 2022 con respecto al ejercicio 2020, puesto que S/ 1 de capital de trabajo, en el ejercicio 2022, permite obtener S/ 1,41 de Ingresos por Actividades Ordinarias, mientras que en el ejercicio 2021, por cada S/ 1 de capital de trabajo se obtenía S/ 1,58 de ingresos de Actividades Ordinarias.

Cuadro 34: Ratios de liquidez, periodo 2021 - 2022

Ratios	2022	2021
Liquidez clásica	2,21	2,01
Prueba ácida	2,19	1,99
Liquidez absoluta	0,11	0,01
Capital de Trabajo	170 374	97 130
Rotación K	1,41	1,58

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ Ratios de Endeudamiento Financiero

118. En los ejercicios 2021 y 2020, los ratios de endeudamiento Deuda – Patrimonio²⁷, Endeudamiento del Activo²⁸, Calidad de la Deuda²⁹ e Índice de Solvencia³⁰ permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha aumentado. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera, se advirtió que la deuda es principalmente de mediano plazo (pasivo no corriente).
119. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2022 que por cada S/ 246,4 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio. Asimismo, se aprecia un aumento con respecto al ejercicio 2021, pues en dicho año este ratio fue de 109,2%, es decir, por cada S/ 109,2 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio. Este aumento del ratio Deuda - Patrimonio se condice con el aumento en S/ 170,3 millones (400%) de la cuenta de préstamos y obligaciones en el ejercicio 2022 respecto al ejercicio 2021.

²³ Calculado como Activo Corriente / Pasivo Corriente

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

²⁵ Calculado como Efectivo y Equivalente de Efectivo / Pasivo Corriente

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

²⁷ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio

²⁸ Calculado como Pasivo Total / Activo Total

²⁹ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total

³⁰ Calculado como Activo Total / Pasivo Total



120. El ratio endeudamiento del Activo también aumentó en el ejercicio 2022 con respecto al ejercicio 2021. Así, el activo total en el ejercicio 2022 fue financiado en un 71,1% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2021 el valor de este ratio fue de 52,2%, denotando un aumento del financiamiento del activo con recursos de terceros.
121. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2022, el 45,3% del pasivo total estuvo representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), mientras que, en el ejercicio 2021 este indicador fue de 73,9%. Esto refleja que el endeudamiento de corto plazo ha aumentado menos que el pasivo no corriente.
122. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2022 muestra que por cada S/ 1 de Pasivo Total corresponde S/ 1,4 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 2021 este indicador fue de 1,9, se registra una disminución del nivel de solvencia de la empresa en el ejercicio 2022.

Cuadro 35: Ratios de endeudamiento, periodo 2021 – 2022

Ratios	2022	2021
Deuda - Patrimonio	246,4%	109,2%
Endeudamiento del Activo	71,1%	52,2%
Calidad de la Deuda	45,3%	73,9%
Índice de Solvencia	1,4	1,9

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

▪ **Análisis de Ratios de Rentabilidad**

123. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de los recursos propios. Al respecto, el margen bruto³¹ registrado por ADP ha disminuido, puesto que en el ejercicio 2021 ascendió a 27,9% y en el ejercicio 2020 ascendió a 17,0%. En cuanto al margen operativo³², este se mantuvo casi invariante al pasar de 6,8% en el 2021 a 6,9% en el 2022. Por su parte, el margen neto³³ disminuyó, al pasar de a 4,7% en el ejercicio 2021 a 2,9% en el ejercicio 2022; este indicador muestra que por cada S/ 100 de ingresos operativos, en 2021 se obtuvo S/ 4,7 de utilidad neta, y S/ 2,9 de utilidad neta en el ejercicio 2022. La disminución es explicada principalmente por el incremento de los ingresos operativos (56,2%).
124. El margen EBITDA³⁴ 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 2022 fue de 7,8%. Estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
125. El ROE³⁵ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que en el ejercicio 2022 disminuyó con respecto al ejercicio 2022, puesto que en el ejercicio 2021, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo S/ 6,0 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2022 este indicador fue de 5,5%, es decir por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo S/ 5,5 de utilidad neta.
126. De la misma forma el ROA³⁶ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa. Este indicador también presenta una disminución, al pasar de 2,9% en 2021 a 1,6% en el 2022, debido principalmente al incremento de los Activos Totales.

³¹ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación

³² Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación

³³ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación

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

³⁵ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total

³⁶ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total



Cuadro 36: Ratios de rentabilidad, periodo 2021 - 2022

Ratios	2022	2021
Margen Bruto	17,0%	27,9%
Margen Operativo	6,9%	6,8%
Margen Neto	2,9%	4,7%
Margen EBITDA	7,8%	8,1%
ROE	5,5%	6,0%
ROA	1,6%	2,9%

Fuente: Estados Financieros Auditados 2022

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



X. CONCLUSIONES

De la evaluación del desempeño de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias en el año 2022, 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 2022, la Concesión contribuyó con el 24,3%, 37,4% y 42,9% del total de pasajeros, carga y operaciones de vuelos nacionales de la red aeroportuaria nacional, respectivamente.
- (iii) Al cierre del 2022 el número de operaciones alcanzó las 148 024, un 14,9% mayor a lo registrado en el periodo previo. Asimismo, el tráfico de pasajeros superó los 6 millones, cifra superior en 42,9% a lo registrado en el año 2021 (4,2 millones), pero 7,0% menor a lo registrado en el 2019. Es importante mencionar que, por primera vez desde el inicio de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos, en el 2022 el aeropuerto de Iquitos dejó de ser el aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros. El primer lugar lo ocupó el aeropuerto de Piura (16,6%), seguido del aeropuerto de Tarapoto (15,2%); mientras que, el aeropuerto de Iquitos se situó en el tercer lugar, con una participación de 14,5%.
- (iv) Con relación al desempeño operativo de ADP durante el año 2022, se ha verificado lo siguiente:
 - En cuanto al desempeño comercial, durante el 2022 se ha apreciado un incremento en el ingreso promedio por pasajero y por WLU en relación con el año anterior. El ingreso promedio por pasajero pasó a S/ 39,7 (S/ 3,37 mayor a lo registrado en el 2021) y el ingreso promedio por WLU ascendió a S/ 38,51 (S/ 3,64 mayor a lo registrado en el 2021).
 - 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 área mínima de espera en cola en los subsistemas del terminal (*check in*, sala de espera, recojo de equipaje, entre otros).
 - Se resolvieron un total de 276 reclamos relacionados, principalmente, con la calidad y la oportuna prestación del servicio, el acceso a la infraestructura; y con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios.
- (v) Al 31 de diciembre de 2022, el total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 141,0 millones, lo que representa un avance de 22,2% en el compromiso total de inversión de ADP. En 2022, se reconocieron inversiones por un total de USD 3,2 millones, que comprendió la continuación en la ejecución del proyecto de Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo.



- (vi) Las transferencias efectuadas por el Concesionario al Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, correspondientes al año 2021, ascendieron a S/ 1,72 millones, monto menor en 2,8% con respecto a las transferencias efectuadas en el año previo.
- (vii) Durante el año 2022, 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/ 239,7 millones, cifra que representó un incremento de 56,2% en relación con el año anterior. Dicho aumento se explica por los mayores ingresos por servicios (72,2%) con respecto al año 2021. Asimismo, los costos y gastos registrados se incrementaron, pero en mayor proporción que los ingresos, al pasar de S/ 110,7 millones en el 2021 a S/ 199,0 millones en el 2022. A su vez, la utilidad neta ascendió a S/ 7,0 millones, lo que significó una reducción de 3,3% con relación al 2021.



ANEXO N° 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO

Manejo de los fondos del cofinanciamiento	Mediante fideicomiso administrado por la Corporación Financiera de Desarrollo (COFIDE).
Principal fuente de recursos	Retribución que recibe el Estado Peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
Frecuencia de pagos por concepto de PAO y PAMO	Trimestral
Incentivo a la Generación de Ingresos (IGI)	Importe trimestral, que en ningún caso podrá ser menor a cero.
Opciones a elegir por el Concesionario para el pago por obras	<p>1. Pago por Avance de Obra (PAO): Pagos trimestrales en dólares por inversiones en obras, equipamiento y mantenimiento periódico durante periodo inicial y remanente. Existen dos modalidades de pago del Concedente: i) Certificado de Aceptación de Obra (CAO); o ii) Pagos Diferidos con Fondos del Fideicomiso.</p> <p>2. Liquidaciones (Liq): Pagos al contado contra la presentación de liquidaciones efectuadas por el Concesionario.</p> <p>Estas modalidades son alternativas y excluyentes entre sí.</p>
PAMO	<p>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.</p> <p>Cabe precisar que el PAMO fijado en el proceso de licitación se actualizó con: la entrega posterior de los aeropuertos de Chiclayo, Pisco y Piura; y con las ampliaciones de horario de atención de los aeropuertos de Pucallpa y Trujillo</p>
IGI	Reconocimiento por generación de ingresos regulados por movimientos de pasajeros y carga en exceso a su crecimiento vegetativo. Si los ingresos regulados por movimiento de pasajeros y carga en el trimestre son mayores que los ingresos regulados base ajustado, el Concesionario recibirá un porcentaje del excedente.
Cálculo del Cofinanciamiento trimestral (COF_t)	<ul style="list-style-type: none"> - Si PAMO mayor que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB), $COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$ - Si PAMO menor o igual que Ingresos Regulados (IR) más Ingresos No Regulados Base trimestral (INRB), $COF_t = IGI_t - 0.5(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$ <p>donde,</p> <p>RE: Retribución a favor del Estado Peruano trimestral por concepto de ingresos no regulados.</p>

Fuente: Anexo 17 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> Talara –Piura Tumbes –Tumbes Chachapoyas - Amazonas; Iquitos – Loreto Tarapoto –San Martín Pucallpa – Ucayali; Trujillo – La Libertad; Anta – Ancash; Cajamarca –Cajamarca; Chiclayo- Lambayeque; Pisco – Ica; Piura – Piura. 	<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>Adenda 1: 05 de febrero 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Pisco, adiciones al numeral 5.9, modificación e incorporación al numeral 20.1.1, adición al numeral 3.6 al Anexo 11, y modificación del numeral 5 Anexo11.</p> <p>Adenda 2: 06 de marzo de 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Chiclayo, modificación del numeral 5.12.1.</p> <p>Adenda 3: 17 de setiembre 2008. 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>Adenda 4: 24 de noviembre 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Piura, modificación de los Anexos 1 (Apéndice 2 y 3); Anexo 2 (Apéndice 1); Anexo 3 (Apéndice 1 y 2); y Anexo 14.</p> <p>Adenda 5: 23 de diciembre de 2009. Incluye definiciones y procedimiento de pago y aprobación de obras adicionales, agilizar el proceso de aprobación de los planes maestros, entre otros. Se modificó numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del anexo 8; y adicionar numerales 8.24 y 2.6.4 del anexo 17.</p> <p>Adenda 6: 20 de diciembre de 2010. Incorpora mecanismos para la emisión de CAO y CRPAO. Modifica numerales 1.20, 1.35, 1.55; numeral 2.5 del anexo 17; anexo 18. Adiciona numeral 16.6, 2.5.3 anexo 17 y literales n), o) y p) numeral 3 del anexo 17 y el anexo 9.</p> <p>Adenda 7: 31 de marzo de 2011. Modificación del segundo párrafo, del acápite ii), del literal b), del numeral 16.5.1.</p> <p>Adenda 8: 12 de junio de 2015. 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"> • Pérdida del certificado de operación • Reducción participación socio estratégico • Integrar capital inicial en plazo estipulado en contrato • Insolvencia, liquidación, etc. • Cualquier incumplimiento doloso del Concesionario que implique un delito de acción pública • Transferencia de derechos del concesionario • No lograr la Estructuración Financiera • Disposición de bienes afectados a la Concesión • Atraso en ejecución de obras • Otros Faltas No Graves: de US\$ 2 mil a US\$ 30 mil. <ul style="list-style-type: none"> • Atraso en presentar Plan Maestro: Plan Anual de Inversiones, Programa de Mantenimiento, entre otros (entre US\$ 2 y 4 mil por día) • Incumplimiento en los niveles de servicio de áreas de Check in, TUUA, Salas de Embarque (US\$4 mil por vez) • Otros. 	Anexo 9. Cuadro de Penalidades (p.335-339)
12	Solución de controversias	Trato Directo Arbitraje De Conciencia: Controversias Técnicas De Derecho: Controversias No Técnicas - Internacional - CIADI: más de 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"> Reducción de los ingresos anuales en 5% o más; Incremento en los costos y/o gastos anuales en 5% o más; O el efecto compuesto de las dos anteriores: Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico-financiero.	Cláusula 19 (p.109-110)
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"> Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley. Seguros de Responsabilidad y Propiedad: Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño y pérdidas. Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas. Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos y de la naturaleza. Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	Cláusula 11.2 (p.74-75)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la toma de posesión. La cual ocurrirá en un acto único en la fecha de cierre.	Cláusula 3.3 (p.27-30)
18	Estándares de servicio	Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos: <ul style="list-style-type: none"> International Standards Organization (ISO) International Airline Transport Association (IATA) Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) Airport Council International (ACI) 	Cláusula 1.39 (p. 11) Cláusula 1.105 (p. 19) Cláusula 7.1.1 (p. 41)
19	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, puentes de abordaje, uso de instalaciones de carga, Atención en Horas Extras. Cargos de acceso. Almacenamiento y Despacho de Combustible, Uso de Instalaciones para Servicio de Rampa, Alquiler de locales para líneas aéreas y servicios comerciales. 	Cláusula 7.7. (p. 45) Anexo 7 (p 315-321)
20	Reajuste de tarifas	El Concesionario reajustará las tarifas y los cargos de acceso al 1º de enero de cada año en función del IPC nacional y de USA. Ositrán podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda.	Cláusula 7.7.7 (p. 46-47) Cláusula 7.7.8 (p.47)
21	Retribución del Estado	Corresponde al 15% de los ingresos no regulados del Concesionario menos impuestos y participación de empleados; deducidos de las facturas por cobrar a las Fuerzas Armadas. La retribución puede ser mayor o menor que cero.	Cláusula 1.104 (p. 19) Anexo 17, numeral 2.4 (p. 369-370)



Nº	Tema	Contenido	Ref.
22	Pago en efectivo	<p>El pago en efectivo se realiza contra la presentación de liquidaciones por parte del concesionario, en los siguientes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obras de rápido impacto y equipamiento mínimo del período inicial. • Pago del 30% de las inversiones en el período remanente. • Mantenimiento correctivo 	Anexo 17, numeral 2.6 (p. 377-380)
23	PAO	<p>Pago trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el Concedente realizará a favor del Concesionario. Son pagos por Obras correspondientes a las inversiones en equipamiento y mantenimiento periódico durante el periodo inicial y remanente. El concedente decide si el PAO será pagado utilizando Certificados de Avance de Obra (CAO) o con pagos diferidos del Fideicomiso.</p>	Adenda 3 Anexo 17, numeral 2.5 (p. 370-371)
24	CAO	<p>Certificado de avance de obra, emitido por el Ositrán a solicitud del concesionario y que requiere ser certificado por el concedente. Mediante la emisión del CAO, Ositrán otorga su conformidad respecto un Hito ejecutado por el concesionario y el concedente a través de su certificación, reconoce el monto que deberá cancelar por el avance de las obras del Plan Maestro, Plan de Equipamiento, Programa de Mantenimiento y de las obras de rehabilitación y mejoramiento del lado aire a lo establecido en el anexo18</p>	Adenda 6 Cláusula 1.20 (p.9) Adenda 6
25	Hito	Se considerará como Hito al avance de las obras, conforme a lo establecido en el anexo 18.	Adenda 6 Cláusula 1.55 (p.12)
26	CRPAO	Es cada uno de los certificados de reconocimiento de derechos del PAO, a ser emitidos por el concedente, con el motivo de la expedición de cada CAO, que certifica y acredita la obligación directa, general, incondicional e irrevocable del Concedente de pagar el monto establecido en dicho certificado por concepto de PAO, en los plazos establecidos. Cada CRPAO se registrará exclusivamente por los términos y condiciones establecidos en el mismo.	Adenda 6 Cláusula 1.36 (p.9) Anexo 18, numeral 8. (p. 393)
27	PAMO	<p>Pago por Mantenimiento y Operación = US\$ 9.5 millones anuales Corresponde al pago por actividades de mantenimiento rutinario. Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos. PAMOs marginales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aerop. Piura: US\$675,000 • Aerop. Chiclayo: US\$800,000 • Aerop. Pisco: US\$1'000,000 	Anexo 17, numeral 2, 5 y 7 (p. 364 y p. 384-385) Circular N° 046 del 3 de abril del 2006.

**ANEXO N° 3
RESUMEN ESTADÍSTICO**

INDICADORES ANUALES: PRIMER GRUPO DE AEROPUERTOS REGIONALES

Concesionario	AEROPUERTOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2007- 2022

a.Tráfico

Indicador	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Pasajeros totales	Pasajeros	1 211 448	1 570 627	1 934 820	2 537 366	2 981 891	3 439 727	4 011 717	4 419 174	4 685 055	4 848 498	5 335 287	5 701 254	6 492 872	2 652 093	4 224 634	6 037 604
Nacionales	Pasajeros	1 209 426	1 569 743	1 932 080	2 535 409	2 979 584	3 432 839	3 998 509	4 402 107	4 676 339	4 839 103	5 320 105	5 682 824	6 472 744	2 631 149	4 192 023	5 963 500
Internacionales	Pasajeros	2 022	884	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 395	15 182	18 430	20 128	20 944	32 611	74 104
Carga total	Toneladas	16 226	22 747	19 391	22 849	23 716	21 380	20 432	20 972	19 052	15 940	18 191	16 633	18 065	14 744	17 764	18 696
Nacional	Toneladas	16 150	22 691	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	16 633	17 933	14 701	17 738	18 685
Internacional	Toneladas	76	56	247	60	3	59	44	48	48	0	155	0	132	42	26	11
Operaciones totales	Operaciones	35 063	72 507	98 458	98 071	100 731	106 122	99 550	113 125	119 972	128 549	144 688	153 851	166 676	92 310	128 605	148 024
Nacionales	Operaciones	34 744	72 013	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 816	118 752	127 584	143 602	152 290	164 529	91 356	126 963	145 855
Internacionales	Operaciones	319	494	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	965	1 086	1 561	2 147	954	1 642	2 169

b.Ingresos

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

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Estadísticas de tráfico por aeropuerto

1) Tráfico de pasajeros

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
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	873 021
Piura	180 662	27 346	291 344	401 874	545 518	642 436	733 203	763 908	840 955	863 254	905 573	989 544	1 149 295	417 071	652 469	1 003 544
Tarapoto	209 356	215 233	217 466	270 184	374 335	436 505	548 476	668 216	653 688	681 495	793 527	841 117	923 925	359 242	658 198	915 091
Pucallpa	147 032	240 702	240 472	307 281	313 708	364 994	447 826	469 752	503 491	514 536	610 618	690 473	735 473	319 163	511 238	633 427
Chiclayo	167 427	203 529	276 899	317 571	372 934	425 985	450 109	468 403	517 902	567 488	556 209	676 379	275 317	403 995	591 360	
Trujillo	76 650	217 593	223 440	293 017	349 911	404 864	443 334	491 410	503 821	585 255	634 928	619 557	654 245	217 688	402 766	722 400
Cajamarca	9 854	97 187	127 102	177 447	201 235	227 423	252 291	258 425	275 165	326 340	358 954	357 487	472 257	169 828	301 336	477 518
Talara	63 275	4 955	3 016	206	12 579	11 776	421	16 573	106 511	145 634	172 070	195 515	318 552	160 485	230 547	297 819
Tumbes	1 784	59 211	79 525	96 284	132 891	121 648	152 649	180 578	188 747	183 714	197 120	215 184	261 346	157 918	306 734	408 855
Pisco	359	1 784	7 880	23 860	47 314	69 330	85 456	69 731	56 394	46 748	52 627	69 873	63 158	9 896	4 986	21 927
Chachapoyas	9 983	1 504	1 047	3 339	1 669	58	387	569	233	10 012	19 616	26 863	21 893	4 745	12 934	18 294
Anta	8 186	8 186	8 712	9 222	7 340	11 903	11 335	12 419	14 569	8 955	8 141	6 375	636	532	1 210	244
Nacional	1 209 426	1 569 743	1 932 080	2 535 409	2 979 584	3 432 839	3 998 509	4 402 107	4 676 339	4 839 103	5 320 105	5 682 824	6 472 744	2 631 149	4 192 023	5 963 500
Chiclayo	51	51	874	224	388	2 218	89	61	203	7 788	13 542	15 655	14 749	3 248	10 749	19 730
Trujillo	176	25	207	233	248	132	1 769	774	243	480	601	256	3 390	16 095	21 009	52 281
Piura	6	6	63	252	228	381	448	450	475	286	382	539	483	478	451	627
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171	141	231	448	76	205	320
Pisco	6	6	5	-	80	88	135	746	237	163	343	785	381	62	79	634
Tarapoto	5	254	-	-	-	-	-	7	19	-	21	10	295	85	17	46
Iquitos	1 438	418	744	561	847	3 632	8 499	14 770	7 214	436	93	921	291	582	64	402
Talara	30	16	-	32	96	93	23	34	31	3	11	22	59	45	36	58
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	10	20	273	1	6
Anta	8	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	12	-	-	-
Cajamarca	-	-	31	37	11	-	-	41	12	6	26	-	-	-	-	-
Chachapoyas	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional	2 022	884	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 395	15 182	18 430	20 128	20 944	32 611	74 104

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

2) Número de operaciones

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

3) Carga movilizada (toneladas)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Iquitos	10 454	15 959	12 110	15 118	14 135	11 940	12 307	12 752	11 518	9 316	9 182	9 901	10 524	10 939	12 369	12 131
Pucallpa	3 342	3 246	2 693	2 907	4 435	4 027	2 696	2 723	2 291	1 931	2 245	1 820	2 135	1 204	1 662	1 679
Tarapoto	1 209	1 673	1 641	1 722	1 856	1 896	1 869	1 964	1 754	1 452	1 712	1 816	1 665	716	1 203	1 672
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	876
Chiclayo		452	485	601	693	656	646	717	737	664	880	583	671	412	452	674
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	511	495	461	791	465	599	331	421	501
Trujillo	528	525	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417	551	297	483	767
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273	302	133	246	384
Chachapoyas	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	6	0	-
Anta	42	-	8	1	3	1	-	-	-	-	5	-	-	-	-	1
Talara	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	0	-	-	-	-
Pisco		-	-	-	-	55	-	-	0	-	0	-	-	1	-	-
Nacional	16 150	22 691	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	16 633	17 933	14 701	17 738	18 685
Piura		-	-	-	-	0	-	-	-	-	27	-	96	-	-	-
Iquitos	75	56	231	37	3	25	44	47	48	-	124	-	37	42	26	11
Cajamarca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chachapoyas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	-	-	-	-	0	-	-
Talara	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trujillo	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chiclayo		-	-	-	-	18	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
Pisco		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Tarapoto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Internacional	77	56	264	83	3	74	44	49	49	-	155	-	132	42	26	11

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
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

Cintha López Vásquez – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
María Alejandra Mendez Vega - Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Segundo Mio Cortez – Asistente
Haybi Micaela Guillén Delgado – Practicante
Jhonatan Jose David Ccallo Ccari – Practicante
Renato Castañeda Portocarrero – Practicante