



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de
Provincia
2020

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 2020: 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, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión de este organismo regulador.

Primera versión: junio de 2021

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

estudioeconomicos@ositran.gob.pe



ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	5
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN.....	7
I.1. Principales características del Contrato de Concesión	7
I.2. Principales activos	11
I.3. Área de influencia	12
I.4. Hechos de importancia	14
II. OFERTA DE SERVICIOS	15
III. DEMANDA DE SERVICIOS.....	15
III.1. Servicios aeroportuarios.....	16
III.1.1. Principales clientes	16
III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga	16
III.2. Servicios no aeroportuarios.....	22
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO.....	23
IV.1. Régimen tarifario	23
IV.2. Cargos de Acceso	24
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	26
V.1. Inversiones	26
V.2. Pagos de Aporte por Regulación.....	27
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO.....	28
VI.1. Desempeño comercial	28
VI.2. Calidad al Usuario.....	29
VI.2.1. Niveles de servicio y productividad	29
VI.2.2. Satisfacción de los usuarios	30
VI.3. Reclamos.....	33
VII. RESULTADOS FINANCIEROS	34
VII.1. Estado de Resultados Integrales	35
VII.2. Estado de Situación Financiera.....	38
VII.3. Indicadores financieros.....	40
VIII. CONCLUSIONES	42
ANEXO I: ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO.....	44
ANEXO II: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	45
ANEXO III: RESUMEN ESTADÍSTICO DE AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.	49



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Datos generales de la Concesión.....	7
Cuadro 2 Descripción de los Aeropuertos del Primer Grupo	8
Cuadro 3 Obras obligatorias para ejecutar en el Primer Grupo de Aeropuertos	9
Cuadro 4 Adendas suscritas.....	11
Cuadro 5 Principales características de los aeropuertos administrados por ADP	12
Cuadro 6 Servicios aeroportuarios en el Primer Grupo, por tipo de regulación.....	15
Cuadro 7 Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2020	18
Cuadro 8 Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2020	19
Cuadro 9 Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2020.....	20
Cuadro 10 Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2020.....	20
Cuadro 11 Tráfico de carga en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2020	21
Cuadro 12 Tráfico de carga en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2020	22
Cuadro 13 Criterio de clasificación de aeropuertos en función del número de pasajeros	23
Cuadro 14 Clasificación de los terminales aeroportuarios, año 2020	23
Cuadro 15 Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos, año 2020	24
Cuadro 16 Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos, año 2020	25
Cuadro 17 Cargos de acceso aplicables al Servicio de abastecimiento y almacenamiento de combustible, año 2020	25
Cuadro 18 Estado de la actualización de los Planes Maestros de Desarrollo, año 2020.....	27
Cuadro 19 Nivel de Servicio IATA “D” en los aeropuertos de Talara y Tumbes:.....	29
Cuadro 20 Nivel de Servicio IATA “C” en los aeropuertos de Chiclayo, Cajamarca, Tarapoto, Iquitos, Piura, Pucallpa, y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2020	30
Cuadro 21 Pasajeros: Resultado de la evaluación de satisfacción	31
Cuadro 22 Aerolíneas: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, 2020	32
Cuadro 23 Concesionarios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, 2020.....	32
Cuadro 24 Usuarios Intermedios: Resultados de la evaluación de la satisfacción.....	33
Cuadro 25 Reclamos resueltos, año 2020	33
Cuadro 26 Estado de Resultados Integrales, periodo 2019-2020	36
Cuadro 27 Flujo de ingresos, periodo 2019-2020	36
Cuadro 28 Ingreso de actividades ordinarias procedentes de contratos	36
Cuadro 29 Costos por prestación de servicios, 2019-2020	37
Cuadro 30 Gastos de venta, periodo 2019-2020	37
Cuadro 31 Gastos de administración, periodo 2019-2020.....	38
Cuadro 32 EBITDA, periodo 2019-2020.....	38
Cuadro 33 Estado de Situación Financiera 2019-2020.....	39
Cuadro 34 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2019-2020.....	39
Cuadro 35 Ratios de Liquidez, años 2019-2020	40
Cuadro 36 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2019-2020	41
Cuadro 37 Ratios de Rentabilidad, años 2019-2020	42



ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 Ubicación geográfica de los aeropuertos administrados por ADP	13
Gráfico 2 Ubicación geográfica del Aeropuerto de Chiclayo.....	13
Gráfico 3 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2007 - 2020	17
Gráfico 4 Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2007 - 2020.....	19
Gráfico 5 Tráfico de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos, periodo 2007 - 2020	21
Gráfico 6 Evolución de ingresos por servicios no aeroportuarios, 2011 – 2020	22
Gráfico 7 Inversiones reconocidas acumuladas y nivel de avance, 2007-2020	26
Gráfico 8 Inversiones reconocidas por Ositrán, 2007-2020	26
Gráfico 9 Aporte por Regulación, periodo 2007-2020.....	28
Gráfico 10 Ingreso promedio por pasajero y WLU – Periodo 2007-2020	28
Gráfico 11 Tipificación de los reclamos, año 2020	34



RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño a diciembre de 2020 de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, administrada por la empresa Aeropuertos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o ADP).

El 11 de diciembre de 2006, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, Concedente o MTC) y ADP suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú, por un plazo de 25 años (en adelante, 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 2020, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 27,1%, 40,5% y 49,9% 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 2020, ADP registró una reducción en el número de operaciones, pasajeros y carga, como consecuencia 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 2,7 millones, lo cual representa una disminución del 59,2% con relación al año 2019; destacándose que, todos los aeropuertos de la concesión registraron una reducción en el número de pasajeros movilizados en vuelos nacionales. Pese a ello, los aeropuertos de Iquitos, Piura y Tarapoto se mantienen como los terminales aéreos que han transportado el mayor flujo de pasajeros, concentrando, en conjunto, el 49,6% del tráfico total. Cabe señalar que el flujo de pasajeros de vuelos internacionales presenta una baja participación dentro del total de pasajeros atendidos en la red de aeropuertos de ADP, representando solo el 0,79%.

La carga movilizada en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante el 2020 alcanzó 14,7 miles de toneladas, volumen que significó una disminución del 18,4% con relación al volumen movilizado en el año previo. 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 2020, contribuyendo con el 74,5% del volumen total, seguido por los aeropuertos de Pucallpa, Tarapoto y Piura que, en conjunto, representaron el 17,5% del total de carga movilizada en los aeropuertos de ADP.

En 2020, se registraron aproximadamente 92,3 miles de movimientos de aeronaves, cifra inferior en 44,6% a la registrada el año anterior. De este total, el aeropuerto de Pisco concentró el 44,3%, atendiendo principalmente a vuelos de instrucción u operaciones militares, mientras que, en vuelos comerciales, los aeropuertos que registraron el mayor movimiento fueron los de Pucallpa, Chiclayo, Trujillo y Tarapoto.

La prestación de los servicios aeroportuarios se encuentra sujeta a regulación tarifaria, por lo que el Concesionario 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 el Concesionario puede establecer libremente sus precios. Los ingresos por servicios no aeroportuarios presentaron un crecimiento sostenido desde el inicio de las operaciones hasta el año 2018, observándose reducciones en los dos últimos años; específicamente, se experimentó una significativa reducción de 58,8% en el 2020 respecto a lo facturado el año anterior.

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.



La inversión acumulada al 31 de diciembre de 2020 fue de USD 133,3 millones (incluido IGV), lo que equivale al 64,2% del compromiso de inversión total asumido por el Concesionario para el periodo de 25 años de duración del Contrato. Durante el año 2020, las inversiones ejecutadas por ADP y reconocidas por el Ositrán alcanzaron un total de USD 14,98 millones, cifra superior a los USD 7,5 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 USD 1,14 millones en el año 2020, monto inferior en 33,7% a las transferencias efectuadas en el 2019.

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 2020, los ingresos totales obtenidos alcanzaron la suma de S/ 135,8 millones, de los cuales la prestación de servicios representó el 70,4%, mientras que los ingresos por cofinanciamiento devengados representaron el 29,6% de los ingresos totales. Cabe indicar que, en el 2020, los ingresos por cofinanciamiento sumaron alrededor de S/. 40,2 millones, monto significativamente superior a los S/.6,7 millones registrados en el 2019.

Con relación al desempeño financiero del Concesionario, durante 2020, los ingresos totales del Concesionario se contrajeron 23,6% con relación al año anterior, al pasar de S/ 177,6 millones a S/ 135,7 millones, explicado por la importante caída de 44,1% de los ingresos por servicios, pues los ingresos por cofinanciamiento (PAMO) se incrementaron 5 veces con relación al año anterior, al pasar de S/ 6,7 millones a S/ 40,2 millones. Por su parte, los costos totales de servicio se redujeron 22,5%, al pasar de S/ 120,1 millones a S/ 92,9 millones. Así, la utilidad bruta y la utilidad operativa registraron una reducción de 25,7% y 29,2% entre 2019 y 2020, respectivamente. Por su parte, el resultado neto del periodo fue de S/ 18,3 millones, nivel 4,2% mayor al año anterior, lo que se explica por las ganancias generadas por la diferencia de cambio (S/ 5 millones).



I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

1. El 18 de agosto de 2006, el Consorcio conformado por las empresas Swissport GBH Perú S.A. y GBH Investments S.A. (accionistas de la Compañía), se adjudicó la buena pro del Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia.
2. El 11 de diciembre de 2006, el MTC, en representación del Estado Peruano, y ADP celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejora, mantenimiento y explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia (en adelante, el Contrato de Concesión), por un plazo de 25 años.
3. El Contrato de Concesión establece, entre otros aspectos, el esquema de cofinanciamiento (ver Anexo I), 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.
4. Al cierre de 2020, 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.

Cuadro 1 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 207,69 millones (inc. IGV)**
Inversión acumulada al 2020	USD 133,28 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	11 de diciembre de 2006
Vigencia de la Concesión	25 años
Número de Adendas	8

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

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

Fuente: El Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.1. Principales características del Contrato de Concesión

5. 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 2 Descripción de los Aeropuertos del Primer Grupo

	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 Víctor Montes A.	Talara	Piura	15/12/2006
7	CAD. FAP Guillermo del Castillo	Tarapoto	San Martín	16/12/2006
8	CAP. FAP Carlos Martínez	Trujillo	La Libertad	17/12/2006
9	CAP. FAP Pedro Canga R.	Tumbes	Tumbes	18/12/2006
10	CAP. FAP Guillermo Concha I.	Piura	Piura	05/02/2008
11	CAP. FAP Renán Elías Olivera	Pisco	Ica	06/03/2008
12	CAP. FAP José Quiñones G.	Chiclayo	Lambayeque	24/11/2008

Fuente: El Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

6. El periodo de vigencia de la Concesión es de 25 años. Dicho plazo podrá ser prorrogado automáticamente por un periodo de 5 años adicionales, a solicitud del Concesionario siempre y cuando éste no haya incurrido en faltas graves. Asimismo, el Contrato de Concesión prevé que luego de la prórroga automática, el Concesionario podrá solicitar prórrogas adicionales, las cuales serán evaluadas y, de ser el caso, aprobadas por el Concedente, previa opinión favorable del Ositrán.
 7. 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 de construcción y también los riesgos de ingresos
- **Esquema de cofinanciamiento**
8. La modalidad bajo la cual se otorgó la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos es cofinanciamiento del Estado, 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 I del presente Informe.
 9. En caso el PAMO sea mayor a los ingresos regulados, el Concedente procederá al pago de la diferencia del PAMO y los ingresos regulados; mientras que, si el concepto del PAMO resulta menor que tales ingresos, el Concesionario entregará al Concedente una porción de la diferencia de los ingresos regulados y el PAMO. Conforme a lo señalado en el Anexo 17 del Contrato de Concesión, el pago del cofinanciamiento tendrá como principal fuente de recursos la retribución que recibe el Estado Peruano por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
 10. Cabe señalar que el pago del cofinanciamiento se ejecuta trimestralmente. Para ello, al final de cada trimestre el Concesionario debe entregar al Ositrán una factura con el detalle de la información requerida para el cálculo del cofinanciamiento (la que incluye, los ingresos regulados

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.



y no regulados, el PAMO, IGI, PAO y la retribución al Estado). Ositrán dispone de un plazo de 10 días para instruir al fiduciario para que se pague el importe incluido en la factura o podrá rechazar la factura si ésta no cumple con los requerimientos legales vigentes o si el detalle de lo facturado no coincide con los importes aprobados.

- **Compromisos de inversión y mantenimiento**

11. Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total proyectado en USD 207,7 millones. Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprendió los tres primeros años de la concesión y un período remanente, que comprende desde el año 4 al 25.

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

*Fuente: El Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.*

12. 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.
13. Por su parte, las obras del periodo remanente son aquellas que se derivan de la ejecución del Plan Maestro de Desarrollo, del Plan de Equipamiento y del Programa de Rehabilitación y Mejoramiento. Dichas obras deberán ejecutarse en función a las especificaciones técnicas establecidas en 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, se deberá obtener la viabilidad correspondiente conforme al SNIP (ahora Sistema de Inversiones Invierte.pe⁴), debiendo presentar los estudios de pre-inversión requeridos.

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 al día siguiente de la publicación de su reglamento, es decir el 24 de febrero de 2017.



- **Esquema de regulación tarifaria**

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

$$T_t = 0,5 T_{t-1} \frac{IPC_{t-1}}{IPC_{t-2}} + 0,5 T_{t-1} \frac{CPI_{t-1}}{CPI_{t-2}}$$

Donde:

- t : Período de doce meses.
- T_t : Tarifa (o cargo de acceso) al inicio del año calendario t .
- $t - 1$: Tarifa (o cargo de acceso) al inicio del año calendario $t - 1$.
- IPC_t : Índice de precios al consumidor publicado por el INEI durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período t .
- CPI_t : Índice de precios al consumidor de los Estados Unidos durante los últimos doce meses disponibles al momento del cálculo en el período t .
15. El Ositrán tiene la potestad de revisar cada cinco años las tarifas, a fin de adecuar los cobros que realiza el Concesionario por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio y las características de la demanda⁵.

- **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 N° 4).
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.

⁵ En el caso del Primer Grupo de Aeropuertos Regionales, ello se encuentra establecido en la Cláusula 7.7.8 del Contrato de Concesión; mientras que en el Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales se encuentra especificado en la Cláusula 9.1.9 del Contrato de Concesión.

**Cuadro 4 Adendas suscritas**

N°	Fecha	Principales modificaciones
1	5/02/2008	(1) Se establece la entrega en operación del Aeropuerto de Pisco al Concesionario a efectos de que realice la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en el Contrato de Concesión. (2) Ante la exclusión de las pistas de aterrizaje y las calles de rodaje, debido al Acuerdo del Consejo de Seguridad Nacional del Estado, se estableció la figura jurídica de Derecho de Uso, la cual permitirá a ADP la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en el Contrato de Concesión, así como cobrar las tarifas correspondientes por los servicios detallados en el Contrato.
2	6/03/2008	(1) Se establece la entrega en operación del Aeropuerto de Chiclayo al Concesionario a efectos de que realice la explotación de los servicios aeroportuarios previstos en el Contrato de Concesión. (2) Modificación referida a la inscripción de los nuevos Bienes de la Concesión, producto de las obras, en el Registro de la propiedad Inmueble respectivo, con el fin de permitir un mejor control sobre las obras ejecutadas inscritas, toda vez que el régimen de bienes se regula por el Contrato de Concesión.
3	17/09/2008	(1) Modificación de la definición de "Acreedores Permitidos" con el fin de viabilizar el financiamiento de las inversiones establecidas en el Contrato de Concesión mediante el uso de un Patrimonio Fideicometido. (2) Modificación de la definición de "Pago por Obras (PAO)" con el fin de permitir que el Pago por Obras pueda ser efectuado tanto en Nuevos Soles como Dólares Americanos, dependiendo de la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera, mitigando así el riesgo cambiario. (3) Establecer tarifas especiales para el caso de vuelos de ayuda humanitaria, acción cívica, transporte de delegaciones nacionales e internacionales, de salvamento o aquellos vuelos que retornen por malas condiciones meteorológicas.
4	24/11/2008	(1) Entrega en operación del Aeropuerto CAP FAP Guillermo Concha Ibérico de Piura para su construcción, mejora, mantenimiento y explotación bajo los términos y condiciones establecidos en el Contrato de Concesión.
5	23/12/2009	(1) Incluir la definición de "Obras adicionales", así como su procedimiento de aprobación y pago respectivo. (2) Modificación del numeral referido a la tramitación de los Planes Maestros, con el fin de agilizar el trámite correspondiente para su aprobación. (3) Precisar que la obligación de contar con puentes de embarque será incluida en proyectos de inversión pública, la cual será analizada de acuerdo a lo propuesto en el Plan Maestro. (4) Definir la modalidad de pago de los "Estudios técnicos previos".
6	20/12/2010	(1) Incorporar mecanismos para la emisión y pago de los CAO y CRPAO (2) Definir el procedimiento para evaluar el avance de obras: Se establece un procedimiento que permita hacer efectivo el mecanismo de los CAO y su certificación a través de los CRPAO.
7	31/03/2011	(1) Modificar el plazo en el cual debe emitirse el laudo arbitral en un arbitraje de derecho local respecto a conflictos o incertidumbres con relevancia jurídica definidos como Controversias No Técnicas.
8	12/06/2015	(1) Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 24).

Fuente: Adendas al Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.2. 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 5 Principales características de los aeropuertos administrados por ADP

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

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

I.3. Área de influencia

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



Gráfico 1 Ubicación geográfica de los aeropuertos administrados por ADP



Fuente: El Concesionario.

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

Gráfico 2 Ubicación geográfica del Aeropuerto de Chiclayo



Fuente: El Concesionario.



I.4. Hechos de importancia

21. En el año 2020, el sector aeronáutico fue uno de los más afectados por la crisis del COVID-19. Con el fin de mitigar los efectos de la pandemia, el 15 de marzo del 2020, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, el gobierno peruano decretó el Estado de Emergencia Nacional y el cierre de todas las fronteras internacionales durante el periodo que dure la emergencia. Así, desde el 17 de marzo el AIJCh se suspendieron los vuelos de transporte de pasajeros, permitiéndose solo vuelos de carga, vuelos humanitarios y de repatriación.
22. El 26 de junio de 2020, el gobierno peruano emitió el Decreto Supremo N° 116-2020-PCM, mediante el cual se estableció que el transporte interprovincial terrestre y los vuelos nacionales se reactivarán a partir de julio de 2020, observándose que tal reactivación solo tendría lugar en aquellas regiones donde se cuente con el reporte del estado de la pandemia controlada, y respetándose estrictamente los protocolos sanitarios establecidos por las autoridades pertinentes.
23. El 26 de setiembre de 2020, mediante Decreto Supremo N° 157-2020-PCM, se aprobó la fase 4 de la reanudación de actividades económicas dentro del marco de la declaratoria de Emergencia Sanitaria Nacional, entre las que se encontró el reinicio del transporte aéreo internacional a partir del 5 de octubre de 2020, contándose inicialmente con un total de 11 destinos internacionales aprobados.
24. El 03 de octubre de 2020, mediante Decreto Supremo N° 162-2020-PCM, se suspendió la cuarentena focalizada en las diferentes regiones del país debido a las mejoras observadas en el número de contagiados, con lo cual se reanudaron los vuelos internos en dichas regiones. El 22 de octubre de 2020, mediante Resolución Ministerial N° 0727-2020-MTC/01, se autorizaron los vuelos internacionales a un total de 17 países.
25. Así, a partir del 15 de julio de 2020, inició la recuperación gradual de las operaciones regulares relacionadas con el transporte de pasajeros de vuelos nacionales, mientras que el reinicio de los vuelos internacionales se produjo recién en el mes de octubre, como se detalla a continuación:

Nacional:

- Marzo: paralización de vuelos comerciales.
- Julio: reinicio de vuelos comerciales a excepción de Arequipa, Jauja, Puerto Maldonado y Tarapoto (15.07). Cancelación de operaciones a Ilo (30.07).
- Agosto: paralización de operaciones a Jaén (01.08), Juliaca, Cuzco y Tacna (04.08), y Ayacucho (17.08).
- Septiembre: Paralización de operaciones a: Trujillo (01.09). Reinicio de vuelos comerciales a Arequipa y Tarapoto (01.09), Jauja (15.09) y Jaén, Trujillo (23.09).
- Octubre: Reinicio de vuelos comerciales a Puerto Maldonado, Juliaca, Cajamarca, Cuzco y Tacna (01.10) e, Ilo (07.10), Ayacucho (12.10).

Internacional:

- Marzo: paralización de vuelos comerciales (16.03)
- Octubre: reinicio de vuelos comerciales a través de las rutas Bogotá, Panamá, Quito, y Santiago (05.10), Amsterdam, Madrid y Santa Cruz (08.10), y París (09.10).
- Noviembre: reinicio de operaciones comerciales a través de las rutas Buenos Aires, Guayaquil, Houston, La Paz, Los Ángeles, Miami, México, Nueva York y Sao Paulo (01.11), Fort Lauderdale (02.11), y Atlanta (23.11).
- Diciembre: reinicio de operaciones comerciales a través de las rutas Cancún (01.12), Orlando (02.12), Punta Cana (03.12), Cali (17.12), y Medellín (19.12). Cancelación de las rutas Amsterdam, Madrid y París (22.12).



II. OFERTA DE SERVICIOS

26. 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.
27. 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 6 Servicios aeroportuarios en el Primer Grupo, por tipo de regulación

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

28. 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 playa de estacionamiento vehicular.
 - Alquiler de locales.
 - Servicios comerciales.
 - Publicidad en el terminal aéreo.
29. Cabe señalar que estos servicios no se encuentran sujetos al régimen tarifario regulado, a diferencia de los servicios aeroportuarios, por lo que los precios cobrados por la prestación de estos servicios son fijados libremente por la oferta y la demanda.

III. DEMANDA DE SERVICIOS

30. En esta sección se describe la evolución del tráfico de pasajeros y carga, así como del número de operaciones aéreas, en el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante el año 2020, a



partir de la información obtenida de los formatos estadísticos mensuales remitidos por el Concesionario al buzón de Declaración Estadística del Ositrán⁶.

31. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor medida, acentuaron sus efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte aéreo, particularmente durante los primeros meses de la pandemia.
32. Así, en el caso peruano se tiene que, durante el Estado de Emergencia Nacional que se inició a partir de mediados de marzo de 2020, los terminales aéreos del país presentaron restricciones para el normal desarrollo de sus operaciones, lo cual afectó principalmente los niveles de tráfico de pasajeros debido a la suspensión de la movilización de personas y el establecimiento de cuarentenas totales y focalizadas, situación que se ha ido aligerando en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera⁷.
33. Por tanto, las estadísticas del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia en cuanto al tráfico de pasajeros y carga, así como del número de operaciones aéreas, podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en otros años.

III.1. Servicios aeroportuarios

III.1.1. Principales clientes

34. 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 aerolíneas (de vuelos comerciales y de carga) y los operadores aeroportuarios.
35. 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 2020 son los siguientes: LATAM Airlines Peru, Star Up, SKY Airline Peru y Viva Airlines Peru⁸.

III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga

36. A continuación, se presenta información sobre la evolución del tráfico de pasajeros, carga y aeronaves en los aeropuertos administrados por ADP, la cual ha sido obtenida de la declaración estadística mensual remitida por el Concesionario al Ositrán.
37. Cabe mencionar que el Primer Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando en este rubro una importante participación dentro de toda la Red Aeroportuaria

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 declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe; siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.

⁷ En efecto, en el caso peruano, mediante el Decreto Supremo N° 044-2020-PCM, de fecha 15 de marzo de 2020, se establecieron, entre otras medidas, el aislamiento social obligatorio (cuarentena) de la población y el cierre temporal de las fronteras. No obstante, el referido Decreto estableció además que el transporte de carga y mercancía no se encontraría comprendido dentro del cierre temporal, señalando que las autoridades competentes adoptarían las medidas necesarias para garantizar el ingreso y salida de mercancías del país por puertos, aeropuertos y puntos de frontera habilitados. Sobre esto último, cabe indicar que la vigencia de dichas medidas ha sido prorrogada en múltiples oportunidades a lo largo del año 2020.

⁸ En cuanto a las operaciones no comerciales, es de mencionar que la Fuerza Aérea del Perú es la que mayor participación registra del total de operadores, mientras que la Escuela de Aviación Civil Jorge Chavez Darnell, el Ejército Peruano y la Comandancia de la Fuerza de Aviación Naval también tienen participaciones significativas.

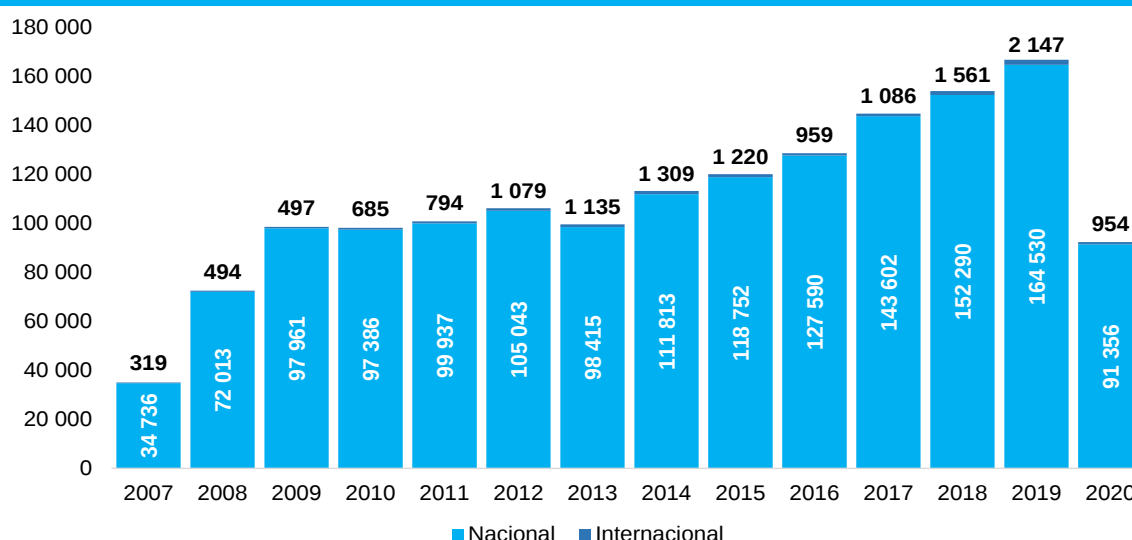


Nacional. Así, durante 2020, a través de los aeropuertos de la concesión se movilizó el 27,1%, 40,5% y 49,9% del total de pasajeros, carga y operaciones de vuelos nacionales de la red aeroportuaria nacional, respectivamente. En cuanto a los vuelos internacionales, ADP mantiene una participación poco significativa en relación con el total de operaciones, pasajeros y carga que se registraron en la red aeroportuaria nacional en dicho año.

a) Tráfico de aeronaves

38. Como ha sido mencionado, los aeropuertos administrados por ADP atienden principalmente vuelos nacionales, los cuales representaron el 99,0% de las operaciones totales durante el año 2020, siendo las operaciones internacionales esporádicas. En el siguiente gráfico se observa la evolución del número de operaciones de aterrizaje y despegue entre los años 2007 y 2020; advirtiéndose una tendencia creciente hasta el año 2019, seguida de una caída en el 2020, alcanzando al cierre de dicho año alrededor de 92,3 miles de operaciones aéreas.

Gráfico 3 Tráfico de aeronaves en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2007 - 2020
(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: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. Es importante mencionar que el incremento del tráfico de aeronaves en el año 2008 se explica principalmente por el dinamismo registrado en el aeropuerto de Pisco (el cual forma parte de la concesión desde febrero de 2008). En efecto, en dicho año, el tráfico de aeronaves en la concesión de ADP se incrementó 107% con relación al 2007, es decir, en 37 452 operaciones, de los cuales el 68% correspondió a la incorporación de las operaciones del aeropuerto de Pisco en la concesión del Primer Grupo (25,4 mil operaciones). No obstante, la mayor parte del tráfico que 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 2020, solo el 4,3% de las operaciones del aeropuerto de Pisco corresponde a vuelos comerciales; mientras que las operaciones de instrucción representaron el 51,6%, y las operaciones militares, el 44,1%.
40. Durante el año 2020, el tráfico total de aeronaves alcanzó un nivel de 92,3 mil movimientos, lo que representó una disminución del 44,6% con relación al año anterior, siendo que el tráfico en vuelos nacionales se redujo en 44,5%; y el tráfico en vuelos internacionales disminuyó en 55,6%. Esta significativa reducción en el número de vuelos es producto de las medidas tomadas para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19, entre las que se dispuso, el aislamiento social



obligatorio, la suspensión del servicio de transporte aéreo de pasajeros y el cierre total de fronteras⁹.

41. Analizando la participación de las operaciones nacionales por aeropuerto, se aprecia que el de Pisco es el más importante del primer grupo de aeropuertos, habiendo representado el 44,5% de las operaciones en 2020¹⁰, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (13,6%), Iquitos (9,0%), Chiclayo (8,5%), Trujillo (8,1%), Tarapoto (7,0%) y Piura (4,1%).
42. En cuanto a la evolución de las operaciones nacionales, entre 2007 y 2019, casi todos los aeropuertos han registrado una tendencia creciente en las operaciones (con excepción del aeropuerto de Huaraz), en tasas promedio anual que varían entre 1,7% y 35,4%. Por otro lado, entre el 2019 y 2020, se experimentó una reducción generalizada, con tasas de variación entre -61,3% y -30,7%.

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

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var% promedio anual	
															2007-2019	2019-2020
Pisco		25 409	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	53 117	60 491	70 504	73 796	40 695	10,2%	-44,9%
Pucallpa	10 112	11 860	10 972	13 973	15 333	15 910	17 848	14 561	16 336	18 026	17 068	17 269	18 949	12 380	5,4%	-34,7%
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	12,5%	-42,7%
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	9,8%	-51,8%
Trujillo	5 507	6 396	6 307	7 365	8 405	7 420	7 836	8 253	11 833	11 373	12 369	13 070	13 229	7 403	7,6%	-44,0%
Iquitos	8 027	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	10 544	9 334	10 774	11 904	8 254	3,3%	-30,7%
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	35,4%	-61,3%
Cajamarca	3 378	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 467	3 368	3 274	3 318	3 032	4 120	1 628	1,7%	-60,5%
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1 043	1 290	1 300	1 483	2 327	1 435	11,0%	-38,3%
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	4,1%	-34,4%
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 216	2 090	1 508	1 348	160	31,4%	-88,1%
Anta - Huaraz	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	564	552	428	344	166	-11,2%	-51,7%
Nacional	34 736	72 013	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 813	118 752	127 590	143 602	152 290	164 530	91 356	13,8%	-44,5%

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. Con relación a las operaciones internacionales, se observa que el tráfico de aeronaves es poco significativo, siendo actualmente los principales aeropuertos el de Pisco, Chiclayo, Tumbes, Iquitos, Trujillo y Piura, los cuales, en conjunto, explicaron el 96,1% del total de tráfico internacional de aeronaves en el Primer Grupo durante el año 2020; mientras que en los aeropuertos de Huaraz, Cajamarca y Chachapoyas no se registraron movimientos internacionales. Entre 2008 y 2019, el tráfico de aeronaves en vuelos internacionales experimentó una tendencia creciente en la mayoría de los aeropuertos, en especial en los de Pisco, Tumbes y Piura. Sin embargo, en 2020, se observa una disminución en casi todos los aeropuertos (excepto Iquitos), registrándose 954 operaciones, esto es 55,6% menos a lo registrado en 2019.

⁹ Decreto Supremo N° 044-2020-PCM de fecha 15 de marzo de 2020 que declara el Estado de Emergencia Nacional, ampliado con Decreto N° 051-2020-PCM del 31 de marzo, Decreto N° 064-2020-PCM del 10 de abril, Decreto N° 075-2020-PCM del 23 de abril y Decreto N° 083-2020-PCM del 09 de mayo.

¹⁰ No obstante, como se señaló anteriormente, la mayor parte del tráfico del aeropuerto de Pisco se concentra en vuelos militares y de entrenamiento, así como vuelos turísticos hacia las líneas de Nazca, presentando una baja participación de vuelos comerciales en comparación al resto de aeropuertos administrados por ADP.



Cuadro 8 Tráfico de aeronaves en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2020
(En número de operaciones de aterrizaje o despegue)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var% promedio anual	
															2007-2019	2019-2020
Pisco		33	24	10	60	83	48	44	108	135	94	362	798	206	33,6%	-74,2%
Chiclayo		116	67	67	104	140	88	125	137	189	307	373	324	72	9,8%	-77,8%
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252	292	100	26,7%	-65,8%
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185	277	298	6,2%	7,6%
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	166	205	189	176	8,3%	-6,9%
Piura		2	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152	177	65	50,3%	-63,3%
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8	35	13	9,3%	-62,9%
Tarapoto	2	5	-	-	-	1	2	4	10	-	13	10	33	14	26,3%	-57,6%
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12	18	10	-11,5%	-44,4%
Anta - Huaraz	2	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4	-	5,9%	-100,0%
Cajamarca	-	-	4	10	6	-	-	4	2	-	2	-	-	-	-	-
Chachapoyas	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Internacional	319	494	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	959	1 086	1 561	2 147	954	17,2%	-55,6%

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

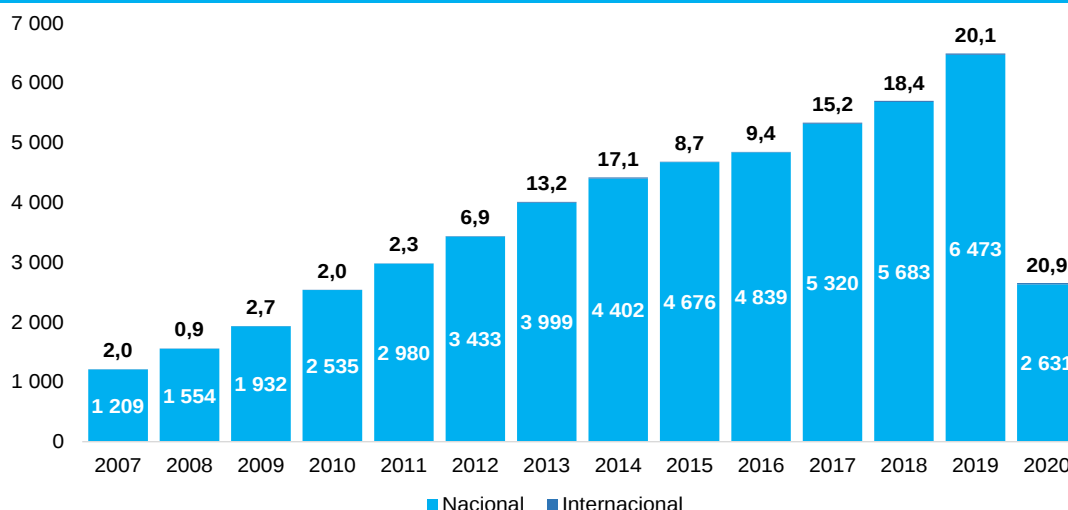
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

b) Tráfico de pasajeros

44. Durante el 2020, los pasajeros en vuelos nacionales representaron el 99,2% del total de pasajeros en el Primer Grupo, mientras que la participación de los pasajeros en vuelos internacionales fue poco significativa a lo largo del periodo analizado.
45. Como se aprecia en el siguiente gráfico, desde el inicio de la concesión hasta el año 2019 se vino 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 oriente¹¹, así como de la frecuencia de vuelos principalmente hacia la capital.

Gráfico 4 Tráfico de pasajeros en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2007 - 2020
(En miles de pasajeros)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

46. Durante 2020, el tráfico total de pasajeros alcanzó un nivel de 2 652,1 miles de pasajeros, lo que representó una disminución del 59,2% con relación al año anterior, debido a las medidas adoptadas por el Gobierno ante el COVID-19. Así, se aprecia que el tráfico de pasajeros en

¹¹ 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.



vuelos nacionales se redujo en 59,4%, mientras que el tráfico de pasajeros internacionales aumentó 4,1% respecto de lo registrado en el año 2019.

47. El aeropuerto de Iquitos permaneció como el más importante del Primer Grupo de Aeropuertos, habiendo captado el 20,5% del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales en 2020, seguido por los aeropuertos de Piura (15,9%), Tarapoto (13,7%) y Pucallpa (12,1%). Como se observa en el siguiente cuadro casi todos los aeropuertos, a excepción del aeropuerto de Huaraz, registraron un crecimiento del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales entre 2007 y 2019, siendo los aeropuertos de Chachapoyas, Piura, Pisco y Talara los que registraron el mayor dinamismo. Sin embargo, en el 2020 se observa una fuerte contracción en el número de pasajeros nacionales en todos los aeropuertos.

Cuadro 9 Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2020
(En número de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var% promedio anual	
															2007-2019	2019-2020
Iquitos	491 783	549 010	528 547	675 796	675 513	768 968	897 146	1 020 417	1 064 362	955 258	999 443	1 114 627	1 195 585	539 264	7,7%	-54,9%
Piura		27 346	291 344	401 874	545 518	642 436	733 203	763 908	840 955	863 254	905 573	989 544	1 149 295	417 071	40,5%	-63,7%
Tarapoto	180 662	215 233	217 466	270 184	374 335	436 505	548 476	668 216	653 688	681 495	793 527	841 117	923 925	359 242	14,6%	-61,1%
Pucallpa	209 351	240 702	240 472	307 281	313 708	364 994	447 826	469 752	503 491	514 536	610 618	690 473	735 473	319 163	11,0%	-56,6%
Chiclayo		147 032	203 529	276 899	317 571	372 934	425 985	450 109	468 403	517 902	567 488	556 209	676 379	275 317	14,9%	-59,3%
Trujillo	167 427	202 080	223 440	293 017	349 911	404 864	443 334	491 410	503 821	585 255	634 928	619 557	654 245	217 688	12,0%	-66,7%
Cajamarca	76 487	97 187	127 102	177 447	201 235	227 423	252 291	258 201	275 165	326 346	358 954	357 487	472 257	169 828	16,4%	-64,0%
Talara	9 854	4 955	3 016	206	12 579	11 776	421	16 573	106 511	145 634	172 070	195 515	318 552	160 485	33,6%	-49,6%
Tumbes	63 275	59 211	79 525	96 284	132 891	121 648	152 649	180 578	188 747	183 714	197 120	215 184	261 346	157 918	12,5%	-39,6%
Pisco		1 784	7 880	23 860	47 314	69 330	85 456	69 731	56 394	46 764	52 627	69 873	63 158	9 896	38,3%	-84,3%
Chachapoyas	359	1 504	1 047	3 339	1 669	58	387	569	233	10 012	19 616	26 863	21 893	4 745	40,9%	-78,3%
Anta - Huaraz	9 983	8 186	8 712	9 222	7 340	11 903	11 335	12 419	14 569	8 955	8 141	6 375	636	532	-20,5%	-16,4%
Nacional	1 209 181	1 554 230	1 932 080	2 535 409	2 979 584	3 432 839	3 998 509	4 401 883	4 676 339	4 839 125	5 320 105	5 682 824	6 472 744	2 631 149	15,0%	-59,4%

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

48. Con relación a los pasajeros en vuelos internacionales, 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 2020 el comportamiento fue desigual.

Cuadro 10 Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2020
(En número de pasajeros)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var% promedio anual 2007-2019 2019-2020	
Chiclayo		51	874	224	388	2 218	89	61	203	7 788	13 542	15 655	14 749	3 248	67,4%	-78,0%
Trujillo	176	21	207	233	248	132	1 769	774	243	480	601	256	3 390	16 095	28,0%	374,8%
Piura		6	63	252	228	381	448	450	475	286	382	539	483	478	49,0%	-1,0%
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171	141	231	448	76	15,7%	-83,0%
Pisco		6	5	-	80	88	135	746	237	147	343	785	381	62	45,8%	-83,7%
Tarapoto	5	254	-	-	-	-	-	7	19	-	21	10	295	85	40,5%	-71,2%
Iquitos	1 438	418	744	561	847	3 632	8 499	14 770	7 214	436	93	921	291	582	-12,5%	100,0%
Talara	30	16	-	32	96	93	23	34	31	3	11	22	59	45	5,8%	-23,7%
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	10	20	273	-19,4%	1265,0%
Anta - Huaraz	8	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	12	-	3,4%	-100,0%
Cajamarca	-	-	31	37	11	-	-	41	12	-	26	-	-	-	-	-
Chachapoyas	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional	2 022	880	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 373	15 182	18 430	20 128	20 944	21,1%	4,1%

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

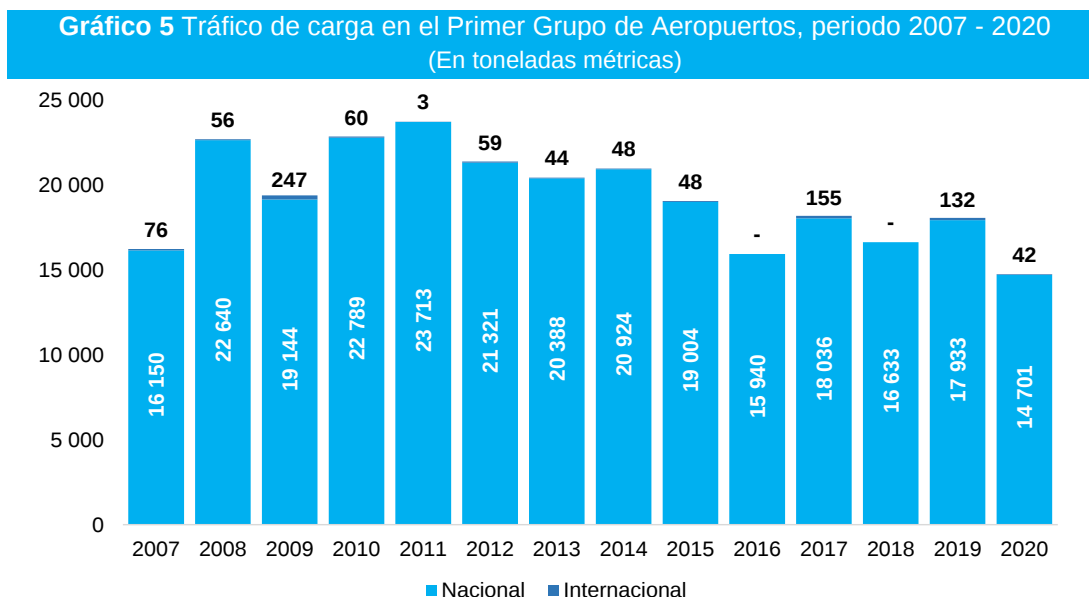
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

49. En particular, durante el último año, se registró una alta tasa de crecimiento en el tráfico de pasajeros internacionales en el aeropuerto de Trujillo, el cual concentró el 76,8% del tráfico total de pasajeros internacionales del año 2020; mientras que el tráfico en el aeropuerto de Chiclayo se experimentó una disminución del 78%, concentrando el 15,5% del tráfico en el 2020.



c) Tráfico de carga

50. El movimiento de carga en el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales ha registrado una tendencia fluctuante a lo largo del periodo analizado. Así, entre 2007 y 2019, el tráfico de carga se redujo a una tasa promedio anual de 0,9%, mientras que, en 2020, se movilizó alrededor de 15,0 mil toneladas de carga, apreciándose que la misma presenta una disminución de 18,4% respecto de lo registrado en el año 2019. Cabe notar que el 99,7% del total de la carga movilizada en el 2020 corresponde a carga nacional, siendo el volumen de la carga internacional poco significativo.



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

51. Analizando la evolución de la carga nacional por aeropuerto, se aprecia que el aeropuerto de Iquitos es el más importante de la Concesión, habiendo captado el 74,4% del tráfico en 2020, seguido por los aeropuertos de Pucallpa (8,2%), Tarapoto (4,9%) y Piura (4,5%). Como se observa en el siguiente cuadro, entre 2007 y 2019, casi todos los aeropuertos (excepto Pucallpa) mantuvieron una tendencia creciente, siendo los aeropuertos de Piura y Tumbes los que presentaron mayor dinamismo en el movimiento de carga, al registrar un crecimiento promedio anual de 26,1% y 5,9%, respectivamente. Sin embargo, durante el 2020, se experimentó una caída del movimiento de carga nacional del 18,0% con respecto al 2019, siendo que solo Iquitos, Chachapoyas y Pisco registraron un ligero incremento.

Cuadro 11 Tráfico de carga en vuelos nacionales, por aeropuerto 2007 – 2020 (En toneladas métricas)															
Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var% promedio anual 2007-2019 2019-2020
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	0,1% 3,9%
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	-3,7% -43,6%
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	2,7% -57,0%
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	26,1% -55,5%
Chiclayo		452	485	601	693	656	646	717	737	664	880	583	671	412	3,7% -38,7%
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	510	495	461	791	465	599	331	3,7% -44,7%
Trujillo	528	474	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417	551	297	0,4% -46,1%
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273	302	133	5,9% -55,9%
Chachapoyas	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	6	- -
Anta - Huaraz	42	-	8	1	3	1	-	-	-	-	5	-	-	-	- -
Talara	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	0	-	-	- -
Pisco		-	-	-	-	55	-	-	0	-	0	-	-	1	- -
Nacional	16 150	22 640	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	16 633	17 933	14 701	0,9% -18,0%

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



52. En el caso de la carga internacional, solo los aeropuertos de Iquitos, Pucallpa, Trujillo, Chiclayo y Piura registraron algún movimiento entre 2007 y 2020, siendo el aeropuerto de Iquitos el que mayor carga internacional ha movilizado y el único aeropuerto que registró movimientos de manera sostenida a lo largo de dicho periodo. Cabe indicar que en el año 2020 se han movilizado 42 toneladas de carga a través de los aeropuertos de Iquitos (99,98%) y Pucallpa (0,02%).

Cuadro 12 Tráfico de carga en vuelos internacionales, por aeropuerto 2007 – 2020

(En toneladas métricas)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var% promedio anual	
															2007-2019	2019-2020
Piura		-	-	-	-	0	-	-	-	-	27	-	96	-	-	-100,0%
Iquitos	75	56	231	37	3	25	44	47	48	-	124	-	37	42	-5,7%	15,0%
Cajamarca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chachapoyas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anta - Huaraz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	-	-	-	-	0,01	-	-
Talara	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trujillo	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chiclayo		-	-	-	-	18	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
Internacional	76	56	247	60	3	59	44	48	48	-	155	-	132	42	4,7%	-68,1%

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

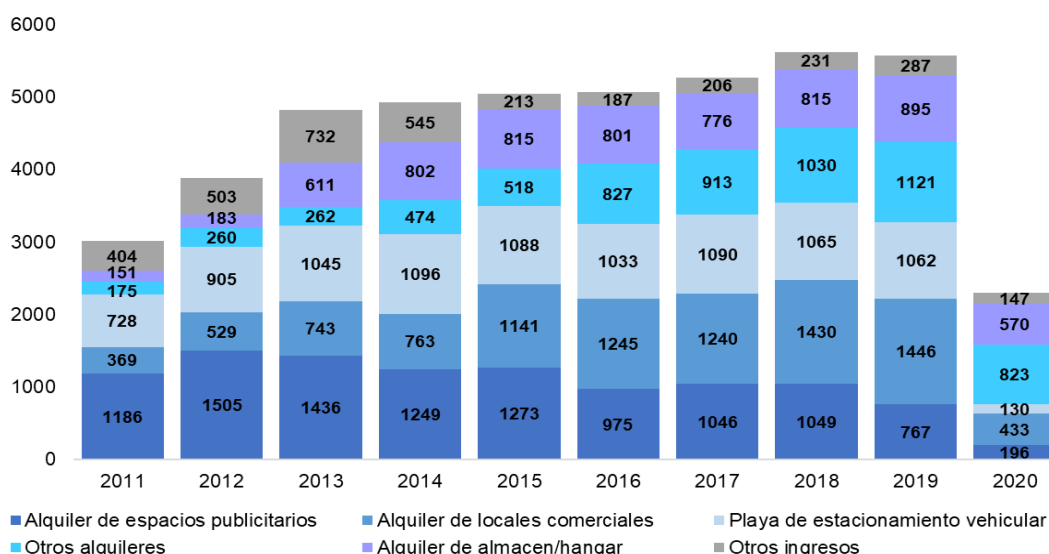
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

III.2. Servicios no aeroportuarios

53. Como se señaló anteriormente, de acuerdo con el Contrato de Concesión, el Concesionario y/o terceros pueden brindar servicios adicionales que no forman parte de los servicios habituales del aeropuerto para el transporte de pasajeros y la carga y descarga de aeronaves, incluyendo las actividades no contempladas en los servicios aeroportuarios, tales como el servicio de playa de estacionamiento de vehículos, alquiler de locales comerciales (*retail*), publicidad, entre otros.
54. De acuerdo con el siguiente gráfico, los ingresos por servicios no regulados han mostrado una tendencia creciente desde el año 2011. No obstante, en el 2020 se observa una clara reducción de estos ingresos, alcanzando los 2 299,48 miles de USD, esto es inferior en 58,8% con respecto al 2019. Es de mencionar que las principales fuentes de ingreso en el 2020 fueron por otros alquileres (35,8%), alquiler de almacén/hangar (24,8%) y alquiler de locales comerciales (18,8%).

Gráfico 6 Evolución de ingresos por servicios no aeroportuarios, 2011 – 2020

(En miles de USD, sin incluir IGV)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



IV. 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.

IV.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. Tal como se establece en dicho anexo, las tarifas serán aplicadas en función del Grupo donde se encuentre ubicado cada aeropuerto, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado en el último año; así, los aeropuertos de la concesión se clasifican en cuatro grupos:

Cuadro 13 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.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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 de aterrizaje y despegue, y estacionamiento de naves. En el siguiente cuadro se presenta ambas clasificaciones aplicables a las tarifas del 2020. Como puede observarse, el aeropuerto de Tumbes se clasificó en dos grupos, en función a la tarifa a establecerse; de manera que, para la determinación de las tarifas por servicio de TUUA perteneció al Grupo III, y para la determinación de las demás tarifas por servicios aeroportuarios se ubicó en el Grupo II.

Cuadro 14 Clasificación de los terminales aeroportuarios, año 2020				
Servicio	Grupos (según número de pasajeros)			
	Grupo I > 500 mil	Grupo II 250 - 500 mil	Grupo III 100 - 250 mil	Grupo IV < 100 mil
TUUA	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa	Cajamarca, Talara	Tumbes	Huaraz, Chachapoyas y Pisco
Otros servicios	Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Chiclayo y Pucallpa	Cajamarca, Talara, Tumbes		Huaraz, Chachapoyas y Pisco

Fuente: Anexo 7 del Contrato de Concesión.

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 2020 en los aeropuertos correspondientes al Primer Grupo.



Cuadro 15 Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos, año 2020
(En USD, sin IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados				3 aeropuertos restantes	
		Iquitos, Tarapoto, Pucallpa y Trujillo	Cajamarca y Talara	Tumbes	Chachapoyas y Huaraz	Piura y Chiclayo	Pisco
<u>Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)</u>							
- TUUA Internacional	Pasajero embarcado	13,74	13,74	13,74	13,74	13,21	13,21
- TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,95	4,11	4,00	4,00	4,75	3,88
<u>Aterrizaje / Despegue Internacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)*</u>							
- Hasta 10 TM	Por operación	21,96	16,47	16,47	5,49	21,14	5,28
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	4,08	3,49	3,49	2,33	3,92	2,25
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	4,94	4,24	4,24	2,75	4,76	2,64
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	5,20	4,46	4,46	2,98	5,01	2,87
- Más de 106 TM	Por tonelada	5,33	4,57	4,57	3,05	5,13	2,93
<u>Aterrizaje / Despegue Nacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)**</u>							
- Hasta 10 TM	Por operación	10,98	8,24	8,24	2,75	10,57	2,64
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	2,38	1,32	1,32	0,92	2,29	0,89
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	2,97	1,37	1,37	0,96	2,85	0,93
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	3,09	1,43	1,43	1,00	2,97	0,96
- Más de 106 TM	Por tonelada	3,17	1,47	1,47	1,03	3,05	0,99
<u>Servicios a la carga</u>							
- Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01

Notas:

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

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

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. Como puede apreciarse, las tarifas de aterrizaje y despegue correspondientes a los aeropuertos que registran la mayor cantidad de tráfico de pasajeros (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa y Chiclayo) se ubican en niveles mayores que las registradas en los aeropuertos con el menor tráfico (Cajamarca, Tumbes, Talara, Chachapoyas, Huaraz y Pisco).
61. Cabe destacar que, en el 2020, las tarifas de la TUUA Nacional incrementaron entre 1,93% y 4,85%, siendo este máximo incremento correspondiente al aeropuerto de Talara, cuya clasificación cambió del Grupo III al Grupo II debido al incremento de pasajeros en el último año. Así también, las tarifas de la TUUA Internacional se incrementaron alrededor del 2,0% en todos los aeropuertos. Por su parte, la tarifa de aterrizaje y despegue internacional se incrementó entre 1,8% y 52,9%, según el grupo al que pertenezca el aeropuerto y el rango del peso máximo de despegue (PMD) de la aeronave; mientras que la tarifa de aterrizaje y despegue nacional registró incrementos entre 1,6% y 53,1%, según el grupo al que pertenezca el aeropuerto y el rango de PMD de la aeronave. En ambos casos de tarifas de aterrizaje y despegue, los incrementos máximos se dieron en los aeropuertos de Talara y Tumbes, debido a que su clasificación cambió del Grupo III al Grupo II.

IV.2. Cargos de Acceso

62. El Anexo 7 del Contrato de Concesión establece los cargos de acceso por el almacenamiento y despacho de combustible, así como por el uso de instalaciones (rampa) para la prestación del servicio de asistencia en tierra. Dichos cargos de acceso son reajustados anualmente de acuerdo con la fórmula establecida en el numeral 7.7.7 del Contrato de Concesión. Por su parte, los cobros por alquiler de locales para líneas aéreas (para la atención de tráfico de pasajeros y



equipaje)¹² 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.

63. En el siguiente cuadro se presentan los cargos de acceso por el uso de rampa durante el año 2020. Como se aprecia, los cargos de acceso en los aeropuertos que registran la mayor cantidad de tráfico de pasajeros (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa y Chiclayo), se ubican en niveles superiores que los cargos aplicados para el resto de los aeropuertos.

Cuadro 16 Tarifas vigentes en el Primer Grupo de Aeropuertos, año 2020 (En USD, sin IGV)						
Servicio	Unidad de cobro	Primeros 9 aeropuertos entregados			3 aeropuertos restantes	
		Iquitos, Tarapoto, Pucallpa y Trujillo	Cajamarca, Talara y Tumbes	Huaraz y Chachapoyas	Piura y Chiclayo	Pisco
Servicio de Rampa						
Hasta 10 TM	Por operación	3,432	2,745	2,745	3,303	2,642
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por operación	15,785	12,353	13,726	15,192	13,211
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por operación	37,747	23,334	28,825	36,330	27,743
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por operación	52,159	34,315	49,414	50,201	47,559
105 TM a más	Por operación	76,866	54,904	85,101	73,980	81,907

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

64. 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 2020. 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 17 Cargos de acceso aplicables al Servicio de abastecimiento y almacenamiento de combustible, año 2020 (En USD, sin IGV)	
Aeropuerto	Cargo por galón
Trujillo	0,069
Iquitos	0,069
Chiclayo	0,066
Pucallpa	0,042
Talara	0,028
Pisco	0,027
Tarapoto	0,028

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán

¹² 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.

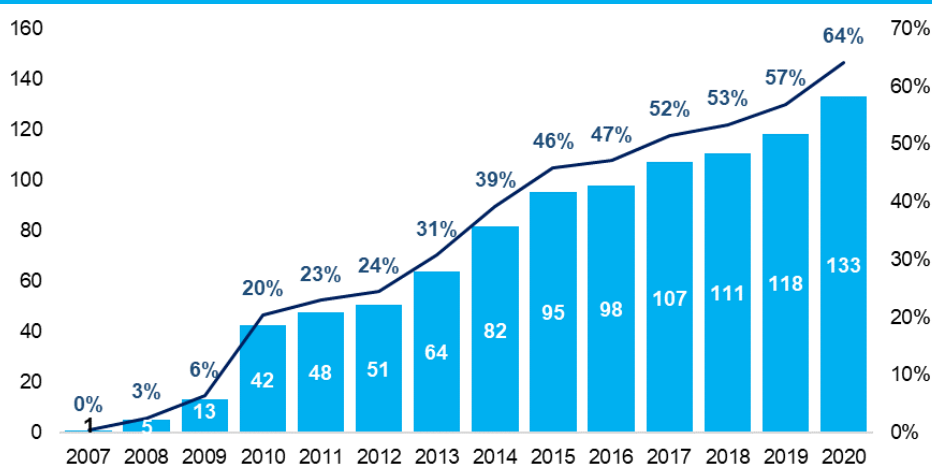


V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

65. 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 2020, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 133,3 millones, lo cual representa un avance de 64,2% en el compromiso total de inversión de ADP (USD 207,7 millones), tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 7 Inversiones reconocidas acumuladas y nivel de avance, 2007-2020
(En millones de USD, inc. IGV)

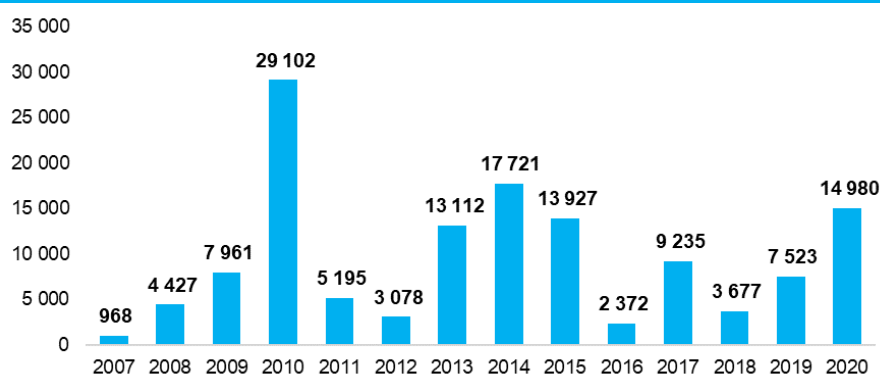


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

66. Durante el año 2020, se han reconocido inversiones por un monto de USD 14,98 millones, lo que representó un incremento importante con respecto a los USD 7,5 millones reconocidos el año anterior (+99,1%). Cabe señalar que, el proyecto de Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo se paralizó desde el 16 de marzo del 2020 a raíz de la declaratoria del Estado de Emergencia Nacional mediante Decreto Supremo N° 044-2020-PCM y del Decreto de Urgencia N° 026-2020, y se reinició, a partir de la implementación de la fase preoperativa del Plan COVID, desde el 09 de septiembre del 2020.
67. 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, 2007-2020
(En miles de USD, inc. IGV)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



68. 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.
69. Asimismo, cabe mencionar que, al cierre del año 2020, el concesionario contó con la aprobación por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) de la actualización de los Planes Maestros de Desarrollo (PMD) de todos los aeropuertos que conforman el Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia. En el siguiente cuadro se presenta el estado de la actualización del PMD de los aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos.

Cuadro 18 Estado de la actualización de los Planes Maestros de Desarrollo, año 2020			
Grupo	Aeropuerto	Estado	Resolución Directoral de aprobación
Grupo 1	Tarapoto	Aprobado	RD N° 494-2019-MTC/12
	Pisco	Aprobado	RD N° 833-2018-MTC/12
	Tumbes	Aprobado	RD N° 1023-2018-MTC/12
Grupo 2	Anta	Aprobado	RD N° 731-2019-MTC/12
	Pucallpa	Aprobado	RD N° 249-2019-MTC/12
	Chiclayo	Aprobado	RD N° 989-2018-MTC/12
Grupo 3	Iquitos	Aprobado	RD N° 408-2019-MTC/12
	Cajamarca	Aprobado	RD N° 315-2019-MTC/12
	Chachapoyas	Aprobado	RD N° 868-2019-MTC/12
Grupo 4	Trujillo	Aprobado	RD N° 164-2019-MTC/12
	Piura	Aprobado	RD N° 180-2019-MTC/12
	Talara	Aprobado	RD N° 251-2020-MTC/12

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

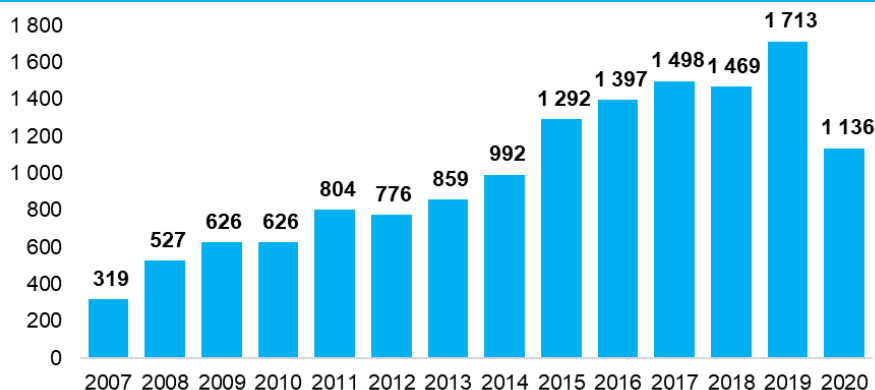
V.2. Pagos de Aporte por Regulación

70. 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-PCM¹³, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos facturados.
71. Tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2020, ADP realizó aportes por regulación al Ositrán por la suma de S/ 1 136 miles, lo cual representó una reducción de 33,7% con relación a lo transferido en el año 2019. Al respecto, dicha disminución, se encuentra en línea con los menores ingresos facturados de la empresa durante el año 2020 por concepto de los servicios que brinda en los aeropuertos bajo su administración. No obstante, en general, se puede observar la evolución creciente en los pagos por concepto de Aporte por Regulación que viene transfiriendo el Concesionario desde el inicio de la Concesión.

¹³ De conformidad con el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM, la alícuota del aporte por regulación a que hace referencia el artículo 10 de la Ley N° 27332 para OSITRAN será del 1% (uno por ciento) de la facturación anual de las empresas y entidades bajo su ámbito, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal.



Gráfico 9 Aporte por Regulación, periodo 2007-2020
(En miles de Soles)



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

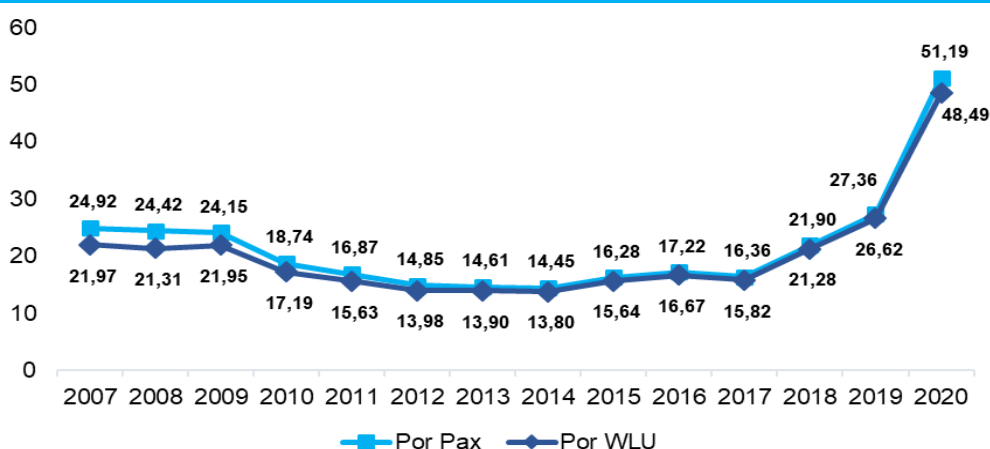
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Desempeño comercial

72. 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.
73. En el siguiente gráfico se muestra la evolución anual del ingreso operativo promedio por pasajero y por WLU¹⁴. Como se aprecia, dichos indicadores registraron una tendencia decreciente entre 2007 y 2014; y luego, una tendencia creciente entre el 2015 y 2020. Cabe notar que, para el 2020 el ingreso promedio por pasajero aumentó significativamente a S/ 51,19, lo cual representó un incremento del 87,1% respecto del nivel registrado el año anterior. Asimismo, y de forma similar, se observó un aumento en el indicador de ingresos por WLU, el cual alcanzó los S/ 48,49, cifra superior en 82,2% a la registrada el año anterior. Esto se explica por la reducción en el tráfico de pasajeros y carga durante el año 2020; mientras que el ingreso mínimo garantizado que representa el PAMO no disminuyó.

Gráfico 10 Ingreso promedio por pasajero y WLU – Periodo 2007-2020
(En Soles)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁴ Work Load Unit. Medida que surge del establecimiento de la equivalencia entre carga y pasajeros (100 kg = 1 pasajero).



VI.2. Calidad al Usuario

VI.2.1. Niveles de servicio y productividad

74. 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.
75. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión del Ositrán, se llevó a cabo las mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia durante 2020¹⁵.
76. Considerando el tráfico anual de pasajeros alcanzado en cada aeropuerto se verificó el cumplimiento del nivel de servicio C de IATA en los aeropuertos de Trujillo, Iquitos, Piura, Pucallpa y Chiclayo; mientras que en los aeropuertos de Talara y Tumbes se verificó el cumplimiento del nivel de servicio D de IATA. En el caso de los aeropuertos de Pisco, Chachapoyas y Huaraz no corresponde verificar el cumplimiento de los niveles de servicio de IATA, pues ninguno de ellos ha alcanzado por dos años consecutivos un tráfico anual superior a 100 mil pasajeros.
77. 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 2020. Como se observa, las mediciones del tiempo de espera en cola manifiestan que tanto en el aeropuerto de Talara como en el de Tumbes (con tráfico de 161 mil pasajeros y 158 mil pasajeros en el 2020, respectivamente) se cumplieron con todos los niveles de servicio evaluados, al ser el tiempo de espera en cola inferior a los máximos permitidos.

Cuadro 19 Nivel de Servicio IATA “D” en los aeropuertos de Talara y Tumbes:
Resultados de las mediciones realizadas en 2020

Subsistema del terminal	Requisitos "Nivel D" IATA	Aeropuerto de Talara		Aeropuerto de Tumbes	
	Tiempo de espera en cola (min)	Tiempo de espera en cola (min)	Estado	Tiempo de espera en cola (min)	Estado
Check-In	30	00:02:50	Cumple	00:02:30	Cumple
Control Boarding Pass	10	00:00:53	Cumple	00:00:28	Cumple
Control de Seguridad	10	00:01:12	Cumple	00:00:58	Cumple

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

78. 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 (279 mil pasajeros), Trujillo (234 mil pasajeros), Iquitos (540 mil pasajeros), Piura (418 mil pasajeros) y Pucallpa (319 mil pasajeros). Como se observa, los resultados son homogéneos. Así, considerando el parámetro de tiempo de espera en cola, todos los aeropuertos cumplen con los niveles de servicio evaluados, al ser el tiempo de espera en cola inferior a los máximos permitidos.

¹⁵ Debido al estado de emergencia nacional y situación de pandemia generada por el COVID-19, la ejecución de la medición de los niveles de servicio en el segundo semestre del 2020 fue parcial, no llevándose a cabo en Cajamarca y Tarapoto. Asimismo, no se realizaron las mediciones de espacio (m²/pasajero).



Cuadro 20 Nivel de Servicio IATA "C" en los aeropuertos de Chiclayo, Cajamarca, Tarapoto, Iquitos, Piura, Pucallpa, y Trujillo: Resultados de las mediciones realizadas en 2020

Subsistema del terminal	Tiempo de espera en cola (min)	Tiempo de espera en cola (min)	Estado	Tiempo de espera en cola (min)	Estado
	Requisitos "Nivel C"	Aeropuerto de Cajamarca		Aeropuerto de Chiclayo	
Check-In	30	nd		00:01:58	Cumple
Control Boarding Pass	10	nd		00:00:40	Cumple
Control de Seguridad	10	nd		00:01:10	Cumple
Subsistema del terminal	Requisitos "Nivel C"	Aeropuerto de Iquitos		Aeropuerto de Piura	
Check-In	30	00:01:59	Cumple	00:02:12	Cumple
Control Boarding Pass	10	00:01:41	Cumple	00:01:15	Cumple
Control de Seguridad	10	00:01:14	Cumple	00:01:27	Cumple
Subsistema del terminal	Requisitos "Nivel C"	Aeropuerto de Pucallpa		Aeropuerto de Tarapoto	
Check-In	30	00:02:30	Cumple	nd	
Control Boarding Pass	10	00:01:13	Cumple	nd	
Control de Seguridad	10	00:00:53	Cumple	nd	
Subsistema del terminal	Requisitos "Nivel C"	Aeropuerto de Trujillo		Aeropuerto de Chiclayo	
Check-In	30	00:01:18	Cumple		
Control Boarding Pass	10	00:01:23	Cumple		
Control de Seguridad	10	00:01:37	Cumple		
Migraciones Salidas	10	00:02:23	Cumple	nd	
Migraciones Llegadas	15	00:01:33	Cumple	nd	

Notas:

1/ Por el Estado de Emergencia debido a la pandemia del COVID y las restricciones, no se realizó la medición en los aeropuertos de Cajamarca y Tarapoto.

2/ En el aeropuerto de Chiclayo no hubo vuelos internacionales en el semestre 2020-II.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

79. De acuerdo con las mediciones efectuadas en el 2020, si bien el Concesionario ha logrado el cumplimiento de ciertos parámetros de calidad, con base en el indicador de tiempo de espera en cola; no ha sido posible verificar el cumplimiento de otros parámetros como el área mínima por pasajero. Esto, debido a las restricciones dictadas por el Estado Peruano a fin de prevenir la propagación del COVID-19.
80. Cabe mencionar que los resultados de las mediciones han sido puestos en conocimiento del Concesionario a fin de que adopte las acciones necesarias (incluidas la planificación de la infraestructura aeroportuaria, las proyecciones de tráfico y el análisis de demanda/capacidad) para cumplir con los Niveles de Servicio IATA, de acuerdo con lo señalado en el numeral 1.4 del Anexo 8 del Contrato de Concesión. En caso de incumplimiento, el Ositrán se encuentra facultado para aplicar la correspondiente penalidad a través de un acto administrativo sustentado.

VI.2.2. Satisfacción de los usuarios

81. 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.
82. A continuación, se presentan los resultados del Estudio de Satisfacción de Usuarios del Primer Grupo de Aeropuertos, realizado por la consultora *Cuore Consumer Research – CCR* para medir los niveles de satisfacción de pasajeros, acompañantes, líneas aéreas y concesionarios de los doce aeropuertos de la concesión durante el segundo semestre de 2020¹⁶.

¹⁶ En el 2020, no se realizó el Estudio de Satisfacción de Pasajeros y Acompañantes correspondiente al semestre I, debido al Estado de Emergencia Nacional y otras medidas dictadas por el gobierno ante el COVID-19.



a) Pasajeros

83. La encuesta se aplicó sobre una muestra representativa de 2844 pasajeros para el periodo comprendido entre el 27 de noviembre y el 23 de diciembre del 2020¹⁷. 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).
84. 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 21 Pasajeros: Resultado de la evaluación de satisfacción por servicios/procesos, 2020												
Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	TRU	CAJ	HUA	TUM	CHI	PIU	TAL	PIS	CHA
Proceso Check-In	4,2	4,4	4,1	4,3	4,1	-	4,0	4,3	4,2	4,0	-	4,2
1. Hall Principal	4,2	4,4	4,1	4,3	4,1	-	4,0	4,2	4,2	4,0	-	4,2
2. Registro de pasajeros en counters	4,2	4,4	4,0	4,2	4,1	-	4,0	4,4	4,2	4,0	-	4,2
3. Pago de tarifa aeroportuaria	-	4,8	4,0	4,0	4,0	-	4,5	3,8	-	4,0	-	4,1
Proceso de Embarque	4,2	4,3	4,1	4,3	4,0	-	4,0	4,2	4,2	4,0	-	4,1
1. Control de seguridad para embarque	4,2	4,3	4,0	4,3	4,0	-	4,0	4,2	4,2	4,0	-	4,1
2. Sala de embarque	4,2	4,3	4,1	4,2	4,0	-	4,0	4,2	4,2	4,0	-	4,1
Proceso de Llegada de Pasajeros	4,3	4,3	4,1	4,8	4,1	-	4,2	4,6	4,3	4,2	-	4,1
1. Sala de llegada	4,3	4,3	4,1	4,8	4,1	-	4,2	4,6	4,3	4,2	-	4,1
Servicios Generales	4,2	4,3	4,1	4,3	4,1	-	4,0	4,1	4,1	4,1	-	4,1
1. Perifoneo	4,2	4,4	4,0	4,4	4,1	-	4,1	4,1	4,1	4,0	-	4,0
2. Pantallas de información de vuelos	4,1	4,3	4,0	4,1	4,0	-	4,0	4,1	4,1	4,0	-	4,1
3. Estacionamiento	4,2	4,3	4,1	4,4	4,1	-	4,0	4,1	4,1	4,3	-	4,2
4. Seguridad (Hall Principal / Estacionamiento)	4,2	4,3	4,1	4,2	4,1	-	4,0	4,2	4,2	4,0	-	4,2
Infraestructura y Equipamiento	4,4	4,3	4,2	4,5	4,1	-	4,1	4,3	4,3	4,1	-	3,9
1. Comodidad instalaciones del aeropuerto	4,2	4,4	4,0	4,2	3,9	-	4,0	4,1	4,1	4,0	-	4,1
2. Disponibilidad de baños	4,3	4,4	4,1	4,3	4,1	-	4,1	4,4	4,1	4,0	-	4,1
3. Baños (limpieza, funcionamiento).	4,5	4,2	4,0	4,7	4,3	-	4,2	4,6	4,2	4,0	-	4,1
4. Disponibilidad de cabinas telefónicas	4,4	4,4	4,1	4,8	4,5	-	4,6	4,4	4,5	4,0	-	3,8
5. Disponibilidad de cajeros automáticos	4,3	4,4	4,1	4,8	4,3	-	4,6	4,3	4,2	4,4	-	2,8
6. Trato/ atención del personal de locales	4,0	4,4	4,3	4,9	4,1	-	4,0	4,4	4,4	4,4	-	4,3
7. Conformidad de productos/servicios que ofrecen los locales comerciales	4,8	3,9	5,0	3,8	3,8	-	3,4	4,2	4,8	4,0	-	-
8. Limpieza de locales comerciales	4,7	4,3	4,1	4,5	4,1	-	4,0	4,3	4,2	4,0	-	4,1
Promedio total	4,3	4,3	4,1	4,4	4,1	-	4,1	4,3	4,2	4,1	-	4,1

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2020-II.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

85. Como se aprecia, en la mayoría de los aeropuertos, los pasajeros se encuentran en general satisfechos con los servicios de *check in*, los procesos de embarque y llegadas de pasajeros y los servicios generales; mientras que, en el caso de la infraestructura, en algunos aeropuertos, los pasajeros se encuentran entre indiferentes y satisfechos. Cabe destacar que los mayores niveles de satisfacción se registran en el aeropuerto de Trujillo; en contraste, el aeropuerto donde se registra el menor nivel de satisfacción es Chachapoyas, con relación a la disponibilidad de cajeros automáticos.

¹⁷ Cabe mencionar que en el semestre II, no se evaluó el segmento de acompañantes debido a la restricción de su ingreso a los aeropuertos. Asimismo, en los aeropuertos de Huaraz y Pisco, tampoco se realizó las entrevistas a pasajeros por ausencia de vuelos de pasajeros en el periodo de estudio.



b) Aerolíneas y concesionarios locales comerciales

86. La encuesta se aplicó sobre el total de aerolíneas comerciales (25) y concesionarios de locales comerciales (117) que operan en los 12 aeropuertos de la concesión para el periodo comprendido del 1 al 30 de diciembre del 2020¹⁸. 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).
87. 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 Iquitos (3,7) y Tarapoto (4,0).

Cuadro 22 Aerolíneas: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, 2020												
Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	TRU	CAJ	HUA	TUM	CHI	PIU	TAL	PIS	CHA
Zonas	3,8	4,2	4,1	4,4	4,3	-	4,2	4,2	4,0	4,4	-	4,2
1. Zona de <i>Check-In</i>	4,0	4,3	4,0	4,0	4,0	-	4,0	4,3	4,0	4,0	-	4,0
2. Zona de embarque	3,0	4,0	3,8	4,0	4,3	-	4,0	4,0	4,0	4,0	-	4,0
3. Zona de llegada	3,5	4,0	4,0	5,0	4,3	-	4,0	4,3	4,0	4,0	-	4,0
4. Zona de rampa	4,1	4,3	4,0	4,8	4,5	-	4,0	4,1	4,1	5,0	-	4,8
5. Otras áreas operativas	4,2	4,4	4,5	4,0	4,4	-	5,0	4,1	3,8	5,0	-	4,3
Servicios Generales	3,7	4,0	3,9	4,5	4,2	-	4,5	3,9	4,3	4,0	-	4,3
1. Perifoneo	3,0	3,3	3,8	5,0	4,3	-	4,0	4,0	4,7	4,0	-	5,0
2. Pantallas de información de vuelos	3,5	4,3	3,8	4,0	3,7	-	5,0	4,0	4,0	4,0	-	4,0
3. Otros Servicios	4,0	4,0	4,0	4,0	4,3	-	4,0	4,0	4,0	4,0	-	4,0
4. Administración del aeropuerto	4,3	4,3	4,0	5,0	4,3	-	5,0	3,7	4,3	4,0	-	4,0
Promedio total	3,7	4,1	4,0	4,4	4,3	-	4,3	4,1	4,1	4,2	-	4,2

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2020-II.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

88. En el siguiente cuadro se muestran los resultados generales sobre la percepción de los concesionarios del aeropuerto. Como se aprecia, en la mayor parte de aeropuertos, los concesionarios se encuentran satisfechos con los servicios en el *hall* principal, otros servicios y la administración del aeropuerto. No obstante, el aeropuerto que registró el menor nivel de satisfacción promedio de las aerolíneas en relación con los distintos servicios y procesos fue el aeropuerto de Tarapoto (4,0).

Cuadro 23 Concesionarios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, 2020												
Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	TRU	CAJ	HUA	TUM	CHI	PIU	TAL	PIS	CHA
Procesos	4,4	4,2	4,0	4,3	4,3	--	4,4	4,4	4,3	4,4	4,3	--
Hall Principal	4,4	4,3	4,0	4,2	4,1	--	4,4	4,5	4,3	4,3	4,6	--
Otros servicios	4,3	4,2	4,0	4,4	4,4	--	4,3	4,2	4,3	4,5	4,1	--
Administración del aeropuerto	4,4	4,2	4,0	4,2	4,3	--	4,4	4,4	4,3	4,3	4,3	--
Promedio total	4,4	4,2	4,0	4,3	4,3	--	4,4	4,4	4,3	4,4	4,3	--

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2020-II.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁸ La encuesta a líneas navieras no se realizó en Huaraz y Pisco, y la encuesta a concesionarios en Huaraz y Chachapoyas.



c) Usuarios Intermedios

89. La encuesta se aplicó a los 27 usuarios intermedios, tanto de abastecimiento de combustible como de rampas, que operan en 11 de los aeropuertos de la concesión¹⁹ para el periodo comprendido entre el 1 y el 30 de diciembre de 2020. 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.
90. Como se aprecia en el siguiente cuadro, en general, los usuarios intermedios se encuentran menos satisfechos con los procesos y servicios brindados en los aeropuertos de Tarapoto, Chiclayo y Chachapoyas; mientras que en el aeropuerto de Talara es donde se registra un mayor nivel de satisfacción.

Cuadro 24 Usuarios Intermedios: Resultados de la evaluación de la satisfacción por servicios/procesos, 2020												
Proceso/servicio	IQU	PUC	TAR	TRU	CAJ	HUA	TUM	CHI	PIU	TAL	PIS	CHA
Procesos	4,0	4,0	3,8	4,3	4,3	-	4,3	3,8	4,1	4,4	4,1	3,8
Zona Llegadas	4,0	4,0	3,8	4,7	5,0	-	4,0	3,0	4,0	5,0	4,0	3,0
Zona Rampas	4,0	4,3	3,9	4,3	4,0	-	5,0	4,1	4,3	4,5	4,5	4,0
Otros servicios	4,0	3,8	3,8	4,3	4,0	-	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Administración del aeropuerto	4,3	3,5	3,5	4,7	4,0	-	4,0	4,5	5,0	5,0	4,0	5,0
Promedio total	4,0	4,0	3,8	4,3	4,3	-	4,3	3,8	4,1	4,4	4,1	3,8

Fuente: Estudio de Satisfacción de Usuarios de Aeropuertos del Primer Grupo de Aeropuertos 2020-II.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Reclamos

91. Durante el año 2020, se resolvieron 79 reclamos presentados por los usuarios de la infraestructura con relación a los servicios prestados en el primer grupo de aeropuertos, cifra que representa una reducción de 67,6% con relación al número total de reclamos resueltos en 2019 (244). Cabe recordar que en dicho año se redujo también el tráfico de pasajeros; así, el número de reclamos por cada mil pasajeros disminuyó de 0,038 en 2019 a 0,030 reclamos en el 2020, lo que evidencia una ligera reducción efectiva de la cantidad de reclamos, independientemente del volumen de pasajeros.
92. El 48,1% de los reclamos resueltos estuvieron asociados con la calidad y la oportuna prestación del servicio, el 17,7% con la información proporcionada a los usuarios, el 16,5% con el acceso a la infraestructura y el 17,7% restante con daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, facturación o cobro y reclamos que surgen de la aplicación del REMA

Cuadro 25 Reclamos resueltos, año 2020		
Materia	Nº de reclamos	% Part.
Calidad y oportuna prestación del servicio	38	48,1%
Información proporcionada a los usuarios	14	17,7%
Acceso a la infraestructura	13	16,5%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	10	12,7%
Facturación o cobro	3	3,8%
Reclamos que surgen de la aplicación del REMA	1	1,3%
Condicionamiento de la atención del reclamo al pago previo del servicio reclamado	0	0,0%
Total	79	100%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

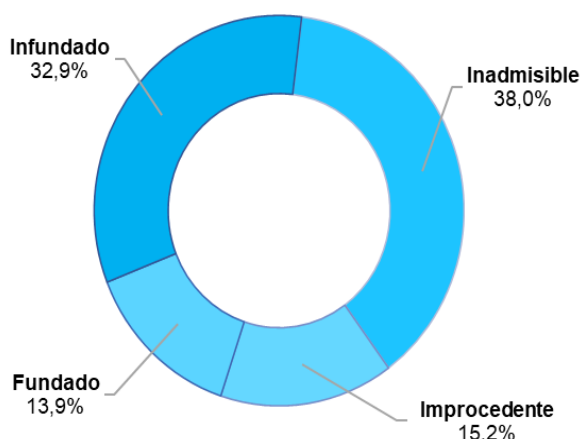
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

¹⁹ En el Aeropuerto de Huaraz no se realizó las entrevistas a usuarios intermedios.



93. Por otro lado, de acuerdo con el estado de la resolución del reclamo, de los 79 reclamos tipificados, 26 reclamos fueron declarados infundados, 12 fueron declarados improcedentes, 30 reclamos fueron declarados inadmisibles y 11 fueron declarados fundados, representando esto último el 13,9% del total de reclamos resueltos, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 11 Tipificación de los reclamos, año 2020
(En porcentajes)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Cabe mencionar que, del total de reclamos resueltos declarados fundados en el 2020, la mayor parte estuvieron relacionados con el acceso a la infraestructura, los cuales representaron el 36,4%, seguido por reclamos relacionados a la calidad y la oportuna prestación del servicio, los cuales representaron el 27,3%.

VII. RESULTADOS FINANCIEROS

95. La Nota 6 del informe de auditoría a los estados financieros de ADP da cuenta sobre el impacto de la pandemia por COVID 19 sobre su desempeño financiero. De acuerdo con las medidas establecidas por el Gobierno para el inicio de las actividades, la Compañía implementó el Plan de vigilancia, prevención y control de COVID-19.
96. Asimismo, de acuerdo con lo indicado en la Nota 6, el Gobierno dispuso la suspensión de la actividad aérea por un periodo de tres meses a partir del 16 de marzo de 2020, cerrando parcial o totalmente los aeropuertos del país; pero manteniendo abierto el transporte de carga, priorizando los productos de primera necesidad, para salud y los que se requieran para atender la emergencia sanitaria, así como vuelos humanitarios de pasajeros.
97. La Nota 6 también indica que la Compañía no dejó de operar ninguno de sus servicios, pues mantuvo el servicio en los aeropuertos a su cargo para vuelos de carga y humanitarios, así como el mantenimiento en línea de sus clientes. Sin embargo, se produjo una contracción de los volúmenes, sobre todo el servicio en aeropuertos que alcanzó un 4% de los promedios mensuales antes del inicio de la pandemia. A partir del mes de julio de 2020, se reactivaron los viajes a nivel nacional y en octubre de 2020, los viajes internacionales, reanudando las actividades relacionadas con el servicio en aeropuertos, lo cual impulsó la recuperación de los negocios de la Compañía.
98. De acuerdo con lo indicado en la Nota 6, los principales impactos financieros producto de esta situación fueron los siguientes:
- El volumen de las operaciones en general se impactó con mayor incidencia en los servicios en aeropuertos por el transporte de pasajeros y disminución en los niveles presentados en el servicio de atención de aeronaves. Los servicios de carga no presentaron restricciones para el desarrollo de las operaciones.



- Los gastos se impactaron por la mayor compra de materiales de bioseguridad y salud de los trabajadores, para el cumplimiento de los protocolos requeridos en esta situación de pandemia. No obstante, otros costos se redujeron significativamente ante las medidas que tomó la Compañía para proteger sus resultados, liquidez y no alterar la cadena de pagos.
 - Con fecha 8 de mayo de 2020, la Compañía recibió en miles de S/ 10 000 de préstamo por el programa Reactiva Perú como capital de trabajo, el mismo que fue pre cancelado el 7 de septiembre de 2020.
99. La Compañía evaluó los impactos en los estados financieros, relacionados con las acciones de respuesta a la pandemia COVID 19 ejecutadas durante el año 2020 y registró los efectos en los estados financieros al 31 de diciembre de 2020; no identificando efectos contables significativos, de acuerdo con las Normas Internacionales de Información y su correspondiente impacto tributario.

VII.1. Estado 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 (comprende el ingreso reconocido por PAMO).
102. Los ingresos por actividades ordinarias en el ejercicio 2020 ascendieron a S/ 136 millones, lo que representa una disminución de 23,6% con respecto a los ingresos del ejercicio 2019. En particular, los ingresos por la prestación de servicios disminuyeron en 44,1%, mientras que los ingresos por cofinanciamiento aumentaron en 501,0%, lo cual significa que la empresa ha requerido de un mayor cofinanciamiento para cubrir sus ingresos operativos.
103. Se aprecia también que el costo de servicios disminuyó en 22,5% en el ejercicio 2020 con respecto al ejercicio 2019. Así, el efecto neto de la disminución de ingresos y costos de servicios fue una disminución de 25,7% en la Utilidad Bruta, lo que implicó que el margen bruto disminuyera de 32,4% en el ejercicio 2019 a 31,5% en el 2020. Asimismo, la utilidad de operación disminuyó en 29,2%, mientras que la utilidad neta se incrementó en 4,2%. Al respecto, se aprecia que la utilidad operativa cayó en mayor proporción que la utilidad bruta toda vez que los gastos de administración aumentaron a diferencia de los demás gastos operativos. Por su parte, la utilidad neta tuvo un incremento de S/ 741 mil (4,22%), debido a una diferencia de cambio favorable para la empresa que se incrementó en S/ 11 millones.



Cuadro 26 Estado de Resultados Integrales, periodo 2019-2020
(Expresado en miles de Soles)

	2020	2019	ANÁLISIS		ANÁLISIS HORIZONTAL	
			2020	2019	2020 / 2019	
Ingresos por servicios	95 590	170 955			-44,1%	-75 365
Ingresos por cofinanciamiento - PAMO	40 161	6 682			501,0%	33 479
Total ingresos por actividades ordinarias	135 751	177 637	100,0%	100,0%	-23,6%	-41 886
Costo de servicios	92 997	120 069	68,5%	67,6%	-22,5%	-27 072
Utilidad Bruta	42 754	57 568	31,5%	32,4%	-25,7%	-14 814
Gastos de administración	25 520	23 965	18,8%	13,5%	6,5%	1 555
Gastos de ventas	1 925	2 332	1,4%	1,3%	-17,5%	-407
Pérdida por deterioro de cuentas por cobrar	986	442	0,7%	0,2%	123,1%	544
Otros gastos	-	257	0,0%	0,1%	-100,0%	-257
Otros ingresos	9 632	3 256	7,1%	1,8%	195,8%	6 376
Utilidad de operación	23 955	33 828	17,6%	19,0%	-29,2%	-9 873
Ingresos financieros	2 977	2 175	2,2%	1,2%	36,9%	802
Costos financieros	7 147	4 537	5,3%	2,6%	57,5%	2 610
Diferencia de cambio neta	5 012	-5 830	3,7%	-3,3%	-186,0%	10 842
Utilidad antes de impuesto a la renta	24 797	25 636	18,3%	14,4%	-3,3%	-839
Impuesto a la renta	6 452	8 032	4,8%	4,5%	-19,7%	-1 580
Utilidad (pérdida) neta del año	18 345	17 604	13,5%	9,9%	4,2%	741

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. Cabe mencionar que, del total de ingresos, el 94,8% correspondieron a ingresos de actividades ordinarias procedentes en su mayoría de contratos con clientes (S/ 128,7 millones), los cuales comprenden la tarifa unificada de uso de aeropuerto, cargos de acceso a las facilidades esenciales, servicios diversos regulados, mantenimiento de espacios alquilados, servicios de Pagos por Obras (PAO) y el cofinanciamiento; mientras que Otros ingresos representa el 5,2% restante e incluye los contratos de alquiler y publicidad.

Cuadro 27 Flujo de ingresos, periodo 2019-2020
(Expresado en miles de Soles)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2020	2019	2020 / 2019
Ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes	128 654	164 845	94,8%	92,8%	-22,0%
Otros ingresos (a)	7 097	12 792	5,2%	7,2%	-44,5%
Total	135 751	177 637	100,0%	100,0%	-23,6%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

105. De los ingresos de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, en el año 2020, los ingresos por servicios de Obras PAO representaron el 40%, el Cofinanciamiento representó el 31,2%, los ingresos por TUUA explicaron el 17,2%, y los servicios diversos regulados el 7,9%, representado en conjunto alrededor del 96,6% del total de ingresos por actividades ordinarias. En el cuadro siguiente se muestra la composición de estos ingresos en los años 2020 y 2019.

Cuadro 28 Ingreso de actividades ordinarias procedentes de contratos con clientes, periodo 2019-2020
(Expresado en miles de Soles)

Productos / Líneas de servicio principales	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2020	2019	2020 / 2019
Tarifa única de uso aeroportuario	22 124	51 415	17,2%	31,2%	-57,0%
Cargos de acceso a facilidades esenciales	2 372	4 982	1,8%	3,0%	-52,4%
Servicios diversos regulados	10 134	21 639	7,9%	13,1%	-53,2%
Servicios diversos no regulados	1 645	7 117	1,3%	4,3%	-76,9%
Mantenimiento de espacios alquilados	744	1 566	0,6%	0,9%	-52,5%
Servicios de obras PAO	51 473	71 444	40,0%	43,3%	-28,0%
Cofinanciamiento	40 162	6 682	31,2%	4,1%	501,0%
Total	128 654	164 845	100,0%	100,0%	-22,0%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



106. 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 dichos costos disminuyeron en 22,5% en el ejercicio 2020 con respecto al ejercicio 2019, lo cual es explicado por una disminución de la partida Servicios de obras PAO en S/ 22 millones (-31%). Por otro lado, los principales componentes del costo por la prestación de los servicios en el ejercicio 2020 se relacionan con los servicios por obras PAO y con las cargas de personal, los cuales representaron el 53,5% y 17,5% de los costos totales, respectivamente.

Cuadro 29 Costos por prestación de servicios, 2019-2020 (Expresado en miles de Soles)					
Conceptos	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2020	2019	2020 / 2019
Servicios de obras PAO	49 715	72 009	53,5%	60,0%	-31,0%
Cargas de personal	16 284	18 196	17,5%	15,2%	-10,5%
Mantenimiento y reparación	9 285	8 923	10,0%	7,4%	4,1%
Servicios prestados por terceros	6 270	7 008	6,7%	5,8%	-10,5%
Energía y agua	2 602	3 100	2,8%	2,6%	-16,1%
Tributos	2 441	2 668	2,6%	2,2%	-8,5%
Seguros	1 476	1 372	1,6%	1,1%	7,6%
Honorarios, comisiones y corretajes	1 665	2 609	1,8%	2,2%	-36,2%
Transporte y almacenamiento	811	1 117	0,9%	0,9%	-27,4%
Depreciación	396	345	0,4%	0,3%	14,8%
Amortización	116	114	0,1%	0,1%	1,8%
Suministros diversos	228	385	0,2%	0,3%	-40,8%
Costos de operación no reconocidos por el MTC	308	385	0,3%	0,3%	-20,0%
Diversos	1 400	1 715	1,5%	1,4%	-18,4%
Total	92 997	119 946	100,0%	100,0%	-22,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. Respecto a los gastos de venta, en el siguiente cuadro se muestra el detalle de sus componentes; apreciándose que dichos gastos disminuyeron en 17,5% en el ejercicio 2020 con respecto al ejercicio 2019, lo cual es explicado principalmente por la disminución de la partida Servicios Prestados por Terceros. Por otro lado, los principales componentes del gasto de venta en el ejercicio 2020 se relacionan con las Cargas de Personal y con los Honorarios, Comisiones y Corretajes, los cuales representaron el 59,9% y 17,4% de los gastos de venta, respectivamente.

Cuadro 30 Gastos de venta, periodo 2019-2020 (Expresado en miles de Soles)					
Conceptos	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal
			2019	2018	2019 / 2018
Cargas de personal	1 154	958	59,9%	41,1%	20,5%
Honorarios, comisiones y corretajes	335	466	17,4%	20,0%	-28,1%
Depreciación	280	345	14,5%	14,8%	-18,8%
Suministros diversos	1	77	0,1%	3,3%	-98,7%
Servicios prestados por terceros	-	330	0,0%	14,2%	-100,0%
Diversos	155	156	8,1%	6,7%	-0,6%
Total	1 925	2 332	100,0%	100,0%	-17,5%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

108. En lo que respecta a los gastos de administración, en el 2020 estos se incrementaron un 6,4% con respecto al 2019, pasando de S/ 24 millones a S/ 25 millones. Los gastos de administración más representativos son Cargas de Personal (54,8%), y Honorarios, Comisiones y Corretajes (18,3%), los que en conjunto representan el 73,1% del total. Además, los Honorarios, Comisiones y Corretajes se incrementaron en 48,7%, siendo la principal partida que explica el incremento de los gastos de administración



Cuadro 31 Gastos de administración, periodo 2019-2020
(Expresado en miles de Soles)

Conceptos	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal 2020 / 2019
			2020	2019	
Cargas de personal	13 960	13 844	54,8%	57,8%	0,8%
Honorarios, comisiones y corretajes	4 667	3 138	18,3%	13,1%	48,7%
Depreciación por derecho de uso	1 195	1 235	4,7%	5,2%	-3,2%
Cargas diversas de gestión	1 132	1 027	4,4%	4,3%	10,2%
Correos y telecomunicaciones	853	925	3,3%	3,9%	-7,8%
Transporte y almacenamiento	227	752	0,9%	3,1%	-69,8%
Arrendamientos diversos (a)	589	658	2,3%	2,7%	-10,5%
Depreciación	546	534	2,1%	2,2%	2,2%
Amortización	170	159	0,7%	0,7%	6,9%
Mantenimiento y reparación	823	404	3,2%	1,7%	103,7%
Servicios prestados por terceros	135	396	0,5%	1,7%	-65,9%
Costos de enajenación de activos	388	-	1,5%	0,0%	-
Diversos	805	893	3,2%	3,7%	-9,9%
Total	25 490	23 965	100,0%	100,0%	6,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

109. En lo que respecta al EBITDA²⁰, se aprecia que en el ejercicio 2020 esta tuvo una disminución de 27,1% con respecto al ejercicio 2019, que se explica por una disminución de 29,2% en la utilidad operativa, la cual representó en el 2020 el 89,9% del total del EBITDA.

Cuadro 32 EBITDA, periodo 2019-2020
(Expresado en miles de Soles)

	2020	2019	Análisis vertical		Análisis horizontal 2020 / 2019
			2020	2019	
Utilidad Operativa	23 955	33 828	89,9%	92,5%	-29,2%
Depreciación	2 416	2 459	9,1%	6,7%	-1,7%
Amortización	286	273	1,1%	0,7%	4,8%
EBITDA	26 657	36 560	100,0%	100,0%	-27,1%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VII.2. Estado de Situación Financiera

110. El Activo Total ascendió a S/ 223 millones en 2020, representando un incremento del 12% con respecto al ejercicio 2019. Esta variación es explicada principalmente por un incremento de 36,2% de las Cuentas por Cobrar al MTC (partes corriente y no corriente), las cuales están asociadas a los costos por construcción vinculados a la mejora de la infraestructura de la concesión y representan derechos del Concesionario a ser cobrado al Concedente mediante el mecanismo de PAO, dada la modalidad cofinanciada de la concesión.
111. Otro factor que explica el mayor Activo Total es el incremento de los Activos Intangibles en 6%. El resto de las cuentas del Activo han experimentado una disminución significativa; así, la cuenta Efectivo y Equivalente de Efectivo representa el 1% del Activo Total en el ejercicio 2020, en el ejercicio 2019 representaba el 10% del Activo Total, lo cual supone una disminución de S/ 18 millones (-85%) con respecto al ejercicio 2019, siendo este el mayor impacto negativo de las cuentas del activo. Asimismo, el segundo impacto negativo más significativo, en el ejercicio 2020, se encuentra en Otras Cuentas por Cobrar con una disminución de S/ 5 millones (-70%) con respecto al ejercicio 2019.

²⁰ 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.



112. Se aprecia también que el Pasivo Total representó el 50% del Activo Total en el ejercicio 2020. A su vez, en dicho ejercicio, el Pasivo Corriente representó el 47% del Activo Total y el Pasivo no Corriente, el 3% del Activo Total. En el ejercicio 2019, el Pasivo Total representó el 53% del Activo Total, siendo el Pasivo Corriente, el 43% y el Pasivo no Corriente, el 10% del Activo Total, con lo cual se evidencia que las deudas de la empresa son principalmente de corto plazo. Asimismo, la cuenta Préstamos y Obligaciones representa el 35% del Activo Total, de los cuales el 31% (S/ 70 millones) corresponde al corto plazo (Pasivo Corriente).
113. El Patrimonio Neto en el ejercicio 2020 ascendió a S/ 112,2 millones, representando el 50% del Activo Total. Su principal cuenta, las Ganancias Acumuladas, representaron el 46% del Activo Total; destacándose que esta se incrementó en 21%, haciendo que a su vez la cuenta de Patrimonio Neto se incremente en el ejercicio 2020 en 20% con respecto al ejercicio 2019.

Cuadro 33 Estado de Situación Financiera 2019-2020

(Expresado en miles de Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2020	2019		2020	2019
ACTIVO CORRIENTE	184 744	168 503	PASIVO CORRIENTE	105 078	86 079
Efectivo y equivalentes de efectivo	3 154	20 704	Préstamos y obligaciones	70 051	47 640
Deudores comerciales	4 655	9 576	Pasivos por arrendamientos	551	1 194
Cuentas por cobrar al MTC	173 028	129 502	Acreedores comerciales	22 604	23 396
Otras cuentas por cobrar	2 284	7 532	Beneficios a los empleados	3 038	4 838
Pagos anticipados	1 623	1 189	Otras cuentas por pagar	8 834	9 011
ACTIVO NO CORRIENTE	38 726	31 822	PASIVO NO CORRIENTE	6 183	20 381
Cuentas por cobrar al MTC	26 356	16 924	Préstamos y obligaciones	4 706	17 059
Instalaciones, maquinaria y equipo	5 216	5 854	Pasivos por arrendamientos	1 477	3 322
Activos por derecho de uso	1 960	4 426			
Activos intangibles	2 163	2 042	TOTAL PASIVO	111 261	106 460
Activos por impuestos diferidos	3 031	2 576	PATRIMONIO NETO	112 209	93 865
			Capital en acciones	6 988	6 988
			Reservas	1 398	1 398
			Ganancias acumuladas	103 823	85 479
TOTAL ACTIVO	223 470	200 325	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	223 470	200 325

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Cuadro 34 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2019-2020

(Expresado en miles de Soles)

ACTIVO	Al 31 de diciembre			PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre		
	2020	2019	2020/2019		2020	2019	2020 / 2019
ACTIVO CORRIENTE	83%	84%	10%	PASIVO CORRIENTE	47%	43%	22%
Efectivo y equivalentes de efectivo	1%	10%	-85%	Préstamos y obligaciones	31%	24%	47%
Deudores comerciales	2%	5%	-51%	Pasivos por arrendamientos	0%	1%	-54%
Cuentas por cobrar al MTC	77%	65%	34%	Acreedores comerciales	10%	12%	-3%
Otras cuentas por cobrar	1%	4%	-70%	Beneficios a los empleados	1%	2%	-37%
Pagos anticipados	1%	1%	37%	Otras cuentas por pagar	4%	4%	-2%
ACTIVO NO CORRIENTE	17%	16%	22%	PASIVO NO CORRIENTE	3%	10%	-70%
Cuentas por cobrar al MTC	12%	8%	56%	Préstamos y obligaciones	2%	9%	-72%
Instalaciones, maquinaria y equipo	2%	3%	-11%	Pasivos por arrendamientos	1%	2%	-56%
Activos por derecho de uso	1%	2%	-56%				
Activos intangibles	1%	1%	6%	TOTAL PASIVO	50%	53%	5%
Activos por impuestos diferidos	1%	1%	18%	PATRIMONIO NETO	50%	47%	20%
				Capital en acciones	3%	3%	0%
				Reservas	1%	1%	0%
				Ganancias acumuladas	46%	43%	21%
TOTAL ACTIVO	100%	100%	12%	TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO	100%	100%	12%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VII.3. Indicadores financieros

Análisis de ratios de liquidez

114. En los ejercicios 2020 y 2019, la empresa presentó ratios de liquidez clásica²¹ y prueba ácida²² superiores a 1,00; mientras que, en el caso de la liquidez absoluta²³, el ratio se ha mantenido en valores menores que 1.
115. En el ejercicio 2020 se experimentó una disminución de los ratios de liquidez con respecto al ejercicio 2019, debido al incremento del pasivo corriente; específicamente, a un incremento de los Préstamos y Obligaciones (47%). Así, el ratio de liquidez clásica disminuyó de 1,96 a 1,76 y el ratio de la Prueba Ácida disminuyó de 1,94 a 1,74. De manera equivalente, se aprecia que los niveles de capital de trabajo requeridos han disminuido de S/ 82 424 en el 2019 a S/ 79 666 en el 2020.
116. Por otro lado, el ratio de rotación de capital de trabajo²⁴ (rotación K) muestra un menor nivel de eficiencia en el empleo del capital de trabajo en el ejercicio 2020 con respecto al ejercicio 2019, puesto que S/ 1 de capital de trabajo, en el ejercicio 2020, permite obtener S/ 1,70 de Ingresos por Actividades Ordinarias, mientras que en el ejercicio 2019, por cada Sol de capital de trabajo se obtenía S/ 2,16 de ingresos de Actividades Ordinarias.

Cuadro 35 Ratios de Liquidez, años 2019-2020		
Ratios	2020	2019
Liquidez clásica	1,76	1,96
Prueba ácida	1,74	1,94
Liquidez absoluta	0,03	0,24
Capital de Trabajo	79 666	82 424
Rotación K	1,70	2,16

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

117. En los ejercicios 2020 y 2019, los ratios de endeudamiento Deuda – Patrimonio²⁵, Endeudamiento del Activo²⁶, Calidad de la Deuda²⁷ e Índice de Solvencia²⁸ permiten concluir que el nivel de apalancamiento de la empresa ha disminuido. Asimismo, del análisis del estado de situación financiera se aprecia que la deuda es principalmente de corto plazo (pasivo corriente).
118. El ratio Deuda – Patrimonio muestra para el ejercicio 2020 que por cada S/ 99 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio. Asimismo, se aprecia una significativa disminución con respecto al ejercicio 2019, pues en dicho año este ratio fue de 113,4%, es decir, por cada S/ 113 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio. Como se indicó anteriormente, esta disminución del ratio Deuda - Patrimonio se condice con el aumento de las Cuentas por Cobrar al MTC, por la ejecución de inversiones que otorgan el derecho de cobro al Concesionario a través del mecanismo de PAO y con un aumento de la cuenta de patrimonio neto por aumento de la utilidad neta, principalmente.

²¹ El cálculo es el siguiente: Liquidez clásica = Activo Corriente / Pasivo Corriente.

²² El cálculo es el siguiente: Prueba ácida = (Efectivo + Cuentas por cobrar) / Pasivo Corriente.

²³ El cálculo es el siguiente: Liquidez absoluta = Efectivo y equivalente de efectivo / Pasivo Corriente.

²⁴ Calculado como Ingresos Operativos / Capital de Trabajo, a su vez, Capital de Trabajo = Activo Corriente – Pasivo Corriente.

²⁵ Calculado como Pasivo Total / Total Patrimonio.

²⁶ Calculado como Pasivo Total / Activo Total.

²⁷ Calculado como Pasivo Corriente / Pasivo Total.

²⁸ Calculado como Activo Total / Pasivo Total.



119. El ratio endeudamiento del Activo también disminuyó en el ejercicio 2020 con respecto al ejercicio 2019. Así, el activo total en el ejercicio 2020 fue financiado en un 49,8% por el pasivo total, mientras que en el ejercicio 2019 el valor de este ratio fue de 53,1%, denotando una disminución del financiamiento del activo con recursos de terceros.
120. El ratio de calidad de la deuda muestra que para el ejercicio 2020, el 94,4% del pasivo total estuvo representado por el pasivo de corto plazo (pasivo corriente), mientras que en el ejercicio 2019 este indicador fue de 80,9%. Esto refleja que la deuda total ha sido representada mayoritariamente por pasivos de corto plazo en ambos ejercicios.
121. Finalmente, el índice de solvencia para el ejercicio 2020 muestra que por cada Sol de Pasivo Total corresponde S/ 2,0 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 2019 este indicador fue de 1,9, se registra un aumento del nivel de solvencia de la empresa en el ejercicio 2020.

Cuadro 36 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2019-2020

Ratios	2020	2019
Deuda - Patrimonio	99,2%	113,4%
Endeudamiento del Activo	49,8%	53,1%
Calidad de la Deuda	94,4%	80,9%
Índice de Solvencia	2,0	1,9

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

Análisis de los ratios de rentabilidad

122. 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 bruto²⁹ registrado por AAP ha disminuido, puesto que en el ejercicio 2020 ascendió a 31,5% y en el ejercicio 2019 ascendía a 32,4%. En cuanto al margen operativo³⁰, este disminuyó de 19,0% en el 2019 a 17,6% en el 2020; estos resultados se deben a que la disminución de ingresos ha sido de manera proporcional menor que la disminución de los costos y gastos operativos. Por su parte, el margen neto³¹ aumentó, toda vez que en 2019 ascendía a 10% y en el 2020 ascendió a 14%; este indicador muestra que por cada S/ 100 de ingresos operativos, en 2020 se obtuvo S/ 14 de utilidad neta, y S/10 de utilidad neta en el ejercicio 2019. El aumento es explicado principalmente por el resultado por diferencia de cambio positivo en favor de la empresa.
123. El margen EBITDA³² es una estimación del flujo de caja operativo generado por la empresa por unidad de ingresos operativos. Así, en el ejercicio 2020 el margen de EBITDA fue de 19,6%, y en el ejercicio 2019 fue de 20,6%. Estos resultados se condicen con los obtenidos al calcular el Margen Neto y el Margen Operativo de dichos periodos.
124. El ROE³³ permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que en el ejercicio 2020 disminuyó con respecto al ejercicio 2019, puesto que en el ejercicio 2020, por cada S/ 100 de patrimonio se obtuvo S/ 16,3 de utilidad neta, mientras que en el ejercicio 2019 este indicador fue de 20,6%.

²⁹ Calculado como Ingresos Netos / Ingresos de Operación.

³⁰ Calculado como Utilidad de Operación / Ingresos de Operación.

³¹ Calculado como Utilidad Neta / Ingresos de Operación.

³² Calculado como EBITDA / Ingresos de Operación, a su vez EBITDA se calcula como la suma de la Utilidad de Operación + Depreciación + Amortización de Intangibles.

³³ Calculado como Utilidad Neta / Patrimonio Total.



125. De la misma forma el ROA³⁴ mide la eficiencia en el uso de los Activos Totales de la empresa. Este indicador también presenta una disminución, de 8,8% en 2019 a 8,2% en el 2020, debido al aumento del activo fijo, en especial de las cuentas por cobrar al MTC.

Cuadro 37 Ratios de Rentabilidad, años 2019-2020

Ratios	2020	2019
Margen Bruto	31,5%	32,4%
Margen Operativo	17,6%	19,0%
Margen Neto	13,5%	9,9%
Margen EBITDA	19,6%	20,6%
ROE	16,3%	18,8%
ROA	8,2%	8,8%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII. CONCLUSIONES

126. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú para el año 2020, 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 2020, la Concesión contribuyó con el 27,1%, 40,5% y 49,9% del total de pasajeros, carga y operaciones del ámbito nacional, respectivamente. No obstante, el tráfico de aeronaves, pasajeros y carga en dicho año disminuyó en 44,6%, 59,2% y 18,4%, respectivamente, con respecto al 2019.
- (iii) Con relación al desempeño operativo de ADP durante el año 2020, se ha verificado lo siguiente:
 - En cuanto al desempeño comercial, durante el 2020 se ha apreciado un incremento de 87,1% y 82,2% en el ingreso promedio por pasajero y por WLU en relación con el año anterior, respectivamente.
 - En aquellos aeropuertos del Primer Grupo en los que corresponde verificar el cumplimiento de los niveles de servicio IATA D (Talara y Tumbes) y IATA C (Iquitos, Piura, Tarapoto, Trujillo, Pucallpa, Cajamarca y Chiclayo), se ha verificado el incumplimiento del parámetro relacionado con el tiempo de espera en cola en los subsistemas del terminal (check in, control de Boarding Pass, control de seguridad, entre otros).
 - Se resolvieron un total de 79 reclamos relacionados, principalmente con la calidad y la oportuna prestación del servicio, la información proporcionada a los usuarios y con el acceso a la infraestructura, cifra que representó una reducción de 67,6% con

³⁴ Calculado como Utilidad Neta / Activo Total.



relación al número de reclamos presentados el año anterior. Cabe indicar que esta reducción obedece también a la disminución del tráfico de pasajeros.

- (iv) Al 31 de diciembre de 2020, el total de inversiones realizadas por el Concesionario y reconocidas por el Ositrán ascendieron a USD 133,3 millones, lo que representa un avance de 64,2% en el compromiso total de inversión de ADP. En 2020, se reconocieron inversiones por un total de USD 14,98 millones, que comprendió la continuación en la ejecución del proyecto de Mejoramiento del Sistema de Pistas y Cerco Perimétrico del Aeropuerto de Chiclayo.
- (v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario al Ositrán bajo el concepto de aporte por regulación, correspondientes al año 2020, ascendieron a USD 1,14 millones, monto inferior en 33,7% con respecto a las transferencias efectuadas en el 2019.
- (vi) Durante el año 2020, 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/ 135,7 millones, cifra que representó una reducción de 23,6% en relación con el año anterior. Dicha disminución se explica por los menores ingresos por servicios (-44,1%) con respecto al año 2019. Asimismo, los costos y gastos registrados se redujeron, pero en menor proporción que los ingresos, incidiendo negativamente en la utilidad operativa, la cual alcanzó los S/ 23,9 millones, esto es, 29,1% por debajo de lo obtenido en el ejercicio 2019. No obstante, la utilidad neta ascendió a S/ 18,3 millones, que significó un incremento de 4,2% con relación al 2019, así como un margen neto de 13,5%.
- (vii) Con relación al desempeño financiero del Concesionario, durante 2020, los ingresos totales del Concesionario se contrajeron 23,6% con relación al año anterior, al pasar de S/ 177,6 millones a S/ 135,7 millones, explicado por la importante caída de 44,1% de los ingresos por servicios, pues los ingresos por cofinanciamiento (PAMO) se incrementaron 5 veces con relación al año anterior, al pasar de S/ 6,7 millones a S/ 40,2 millones. Por su parte, el resultado neto del periodo fue de S/ 18,3 millones, nivel 4,2% mayor al año anterior, lo que se explica por las ganancias generadas por la diferencia de cambio (S/ 5 millones).



ANEXOS

ANEXO I: ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO

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

Fuente: Anexo 17 del Contrato de Concesión.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



ANEXO II: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Aeropuertos del Perú S.A. Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	- Talara –Piura - Tumbes –Tumbes - Chachapoyas - Amazonas; - Iquitos – Loreto - Tarapoto –San Martín - Pucallpa – Ucayali; - Trujillo – La Libertad; - Anta – Ancash; - Cajamarca –Cajamarca; - Chiclayo- Lambayeque; - Pisco – Ica; - Piura – Piura.	Cláusula 5.7.1. (p 33-34) Anexo 1. Descripción General de los Aeropuertos del Primer Grupo Cláusula 5.9. (p.35) Adenda 1 Adenda 2 Adenda 4
2	Fecha de suscripción	11 de diciembre de 2006	Circular N° 60
3	Plazo de concesión	25 años	Cláusula 4.1 (p.30-31)
4	Adendas	Adenda 1: 05 de febrero 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Pisco, adiciones al numeral 5.9, modificación e incorporación al numeral 20.1.1, adición al numeral 3.6 al Anexo 11, y modificación del numeral 5 Anexo11. Adenda 2: 06 de marzo de 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Chiclayo, modificación del numeral 5.12.1. Adenda 3: 17 de setiembre 2008. Modificación numeral 1.1 "Acreedores Permitidos", 1.83 "Pago por Obras (PAO)", 7.7.9 "tarifa de 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". Adenda 4: 24 de noviembre 2008. Entrega en operación del aeropuerto de Piura, modificación de los Anexos 1 (Apéndice 2 y 3); Anexo 2 (Apéndice 1); Anexo 3 (Apéndice 1 y 2); y Anexo 14. Adenda 5: 23 de diciembre de 2009. Incluye definiciones y procedimiento de pago y aprobación de obras adicionales, agilizar el proceso de aprobación de los planes maestros, entre otros. Se modificó numerales 1.77, 8.3.3 y literal b) del numeral 1.4 del anexo 8; y adicionar numerales 8.24 y 2.6.4 del anexo 17. Adenda 6: 20 de diciembre de 2010. Incorpora mecanismos para la emisión de CAO y CRPAO. Modifica numerales 1.20, 1.35, 1.55; numeral 2.5 del anexo 17; anexo 18. Adiciona numeral 16.6, 2.5.3 anexo 17 y literales n), o) y p) numeral 3 del anexo 17 y el anexo 9. Adenda 7: 31 de marzo de 2011. Modificación del segundo párrafo, del acápite ii), del literal b), del numeral 16.5.1. Adenda 8: 12 de junio de 2015. Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 24)	Adenda 1 Adenda 2 Adenda 3 Adenda 4 Adenda 5 Adenda 6 Adenda 7 Adenda 8
5	Factor de competencia	Menor Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)	Circular N°025 (p. 2)
6	Modalidad	Cofinanciada	Cláusula 2.3 (p.22)



**Concesionario: Aeropuertos del Perú S.A.
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia**

N°	Tema	Contenido	Ref.
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	Penalizaciones	Faltas graves: de US\$100 mil a US\$500 mil • Pérdida del certificado de operación • Reducción participación socio estratégico • Integrar capital inicial en plazo estipulado en contrato • Insolvencia, liquidación, etc. • Cualquier incumplimiento doloso del Concesionario que implique un delito de acción pública • Transferencia de derechos del concesionario • No lograr la Estructuración Financiera • Disposición de bienes afectados a la Concesión • Atraso en ejecución de obras • Otros Faltas No Graves: de US\$ 2 mil a US\$ 30 mil. • 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. Tabla 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)
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)



**Concesionario: Aeropuertos del Perú S.A.
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia**

N°	Tema	Contenido	Ref.
14	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: - Reducción de los ingresos anuales en 5% o más; - Incremento en los costos y/o gastos anuales en 5% o más; O el efecto compuesto de las dos anteriores: Entonces el concedente tendrá que restaurar el equilibrio económico-financiero.	Cláusula 19 (p.109-110)
15	Garantías a favor de acreedores permitidos	Se pueden otorgar en garantía el derecho de Concesión, los ingresos netos de la Concesión y las acciones o participaciones que correspondan a la Participación Mínima.	Cláusula 10.4 (p.69-73)
16	Pólizas de seguros	- Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley. - Seguros de Responsabilidad y Propiedad: - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño y pérdidas. - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas. - Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos y de la naturaleza. - Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto.	Cláusula 11.2 (p.74-75)
17	Inicio de operaciones	La fecha de inicio de la explotación se computará a partir de la toma de posesión. La cual ocurrirá en un acto único en la fecha de cierre.	Cláusula 3.3 (p.27-30)
18	Estándares de servicio	Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos: <i>International Standards Organization (ISO)</i> <i>International Airline Transport Association (IATA)</i> - Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) <i>Airport Council International (ACI)</i>	Cláusula 1.39 (p. 11) Cláusula 1.105 (p. 19) Cláusula 7.1.1 (p. 41)
19	Tarifas	- Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, puentes de abordaje, uso de instalaciones de carga, Atención en Horas Extras. - Cargos de acceso. Almacenamiento y Despacho de Combustible, Uso de Instalaciones para Servicio de Rampa, Alquiler de locales para líneas aéreas y servicios comerciales.	Cláusula 7.7. (p. 45) Anexo 7 (p 315-321)
20	Reajuste de tarifas	El Concesionario reajustará las tarifas y los cargos de acceso al 1º de enero de cada año en función del IPC nacional y de USA. Ositrán podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda.	Cláusula 7.7.7 (p. 46-47) Cláusula 7.7.8 (p.47)
21	Retribución del Estado	Corresponde al 15% de los ingresos no regulados del Concesionario menos impuestos y participación de empleados; deducidos de las facturas por cobrar a las Fuerzas Armadas. La retribución puede ser mayor o menor que cero.	Cláusula 1.104 (p. 19) Anexo 17, numeral 2.4 (p. 369-370)
22	Pago en efectivo	El pago en efectivo se realiza contra la presentación de liquidaciones por parte del concesionario, en los siguientes casos: - Obras de rápido impacto y equipamiento mínimo del período inicial. - Pago del 30% de las inversiones en el período remanente. - Mantenimiento correctivo	Anexo 17, numeral 2.6 (p. 377-380)



**Concesionario: Aeropuertos del Perú S.A.
Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia**

N°	Tema	Contenido	Ref.
23	PAO	Pago trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el Concedente realizará a favor del Concesionario. Son pagos por Obras correspondientes a las inversiones en equipamiento y mantenimiento periódico durante el periodo inicial y remanente. El concedente decide si el PAO será pagado utilizando Certificados de Avance de Obra (CAO) o con pagos diferidos del Fideicomiso.	Adenda 3 Anexo 17, numeral 2.5 (p. 370-371)
24	CAO	Certificado de avance de obra, emitido por el Ositrán a solicitud del concesionario y que requiere ser certificado por el concedente. Mediante la emisión del CAO, Ositrán otorga su conformidad respecto un Hito ejecutado por el concesionario y el concedente a través de su certificación, reconoce el monto que deberá cancelar por el avance de las obras del Plan Maestro, Plan de Equipamiento, Programa de Mantenimiento y de las obras de rehabilitación y mejoramiento del lado aire a lo establecido en el anexo 18	Adenda 6 Cláusula 1.20 (p.9) Adenda 6
25	Hito	Se considerará como Hito al avance de las obras, conforme a lo establecido en el anexo 18.	Adenda 6 Cláusula 1.55 (p.12)
26	CRPAO	Es cada uno de los certificados de reconocimiento de derechos del PAO, a ser emitidos por el concedente, con el motivo de la expedición de cada CAO, que certifica y acredita la obligación directa, general, incondicional e irrevocable del Concedente de pagar el monto establecido en dicho certificado por concepto de PAO, en los plazos establecidos. Cada CRPAO se registrará exclusivamente por los términos y condiciones establecidos en el mismo.	Adenda 6 Cláusula 1.36 (p.9) Anexo 18, numeral 8. (p. 393)
27	PAMO	Pago por Mantenimiento y Operación = 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: - 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 III: RESUMEN ESTADÍSTICO DE AEROPUERTOS DEL PERÚ S.A.

Concesionario	AEROPUERTOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Período:	2007- 2020

a.Tráfico															
Indicador	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pasajeros totales	Pasajeros	1 211 203	1 555 110	1 934 820	2 537 368	2 963 096	3 439 727	4 011 717	4 418 950	4 685 055	4 848 498	5 335 287	5 701 254	6 492 872	2 652 093
Nacionales	Pasajeros	1 209 181	1 554 230	1 932 080	2 535 409	2 979 584	3 432 839	3 998 509	4 401 883	4 676 339	4 839 125	5 320 105	5 682 824	6 472 744	2 631 149
Internacionales	Pasajeros	2 022	880	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 373	15 182	18 430	20 128	20 944
Carga total	Toneladas	16 226	22 696	19 391	22 849	23 706	21 380	20 432	20 972	19 052	15 940	18 191	16 633	18 065	14 744
Nacional	Toneladas	16 150	22 640	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	16 633	17 933	14 701
Internacional	Toneladas	76	56	247	60	3	59	44	48	48	0	155	0	132	42
Operaciones totales	Operaciones	35 055	72 507	98 458	98 071	100 680	106 122	99 550	113 122	119 972	128 549	144 688	153 851	166 677	92 310
Nacionales	Operaciones	34 736	72 013	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 813	118 752	127 590	143 602	152 290	164 530	91 356
Internacionales	Operaciones	319	494	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	959	1 086	1 561	2 147	954

b.Ingresos															
Ingresos	UNIDAD	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
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
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
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
Total	Miles de Soles	30 179,16	37 978,26	46 717,00	47 538,00	50 317,40	51 085,59	58 611,05	63 861,90	76 267,62	83 495,00	87 297,00	96 474,00	106 193,00	84 278,00

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

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
Iquitos	491 783	549 010	528 547	675 796	675 513	768 968	897 146	1 020 417	1 064 362	955 258	999 443	1 114 627	1 195 585	539 264
Piura		27 346	291 344	401 874	545 518	642 436	733 203	763 908	840 955	863 254	905 573	989 544	1 149 295	417 071
Tarapoto	180 662	215 233	217 466	270 184	374 335	436 505	548 476	668 216	653 688	681 495	793 527	841 117	923 925	359 242
Pucallpa	209 351	240 702	240 472	307 281	313 708	364 994	447 826	469 752	503 491	514 536	610 618	690 473	735 473	319 163
Chiclayo		147 032	203 529	276 899	317 571	372 934	425 985	450 109	468 403	517 902	567 488	556 209	676 379	275 317
Trujillo	167 427	202 080	223 440	293 017	349 911	404 864	443 334	491 410	503 821	585 255	634 928	619 557	654 245	217 688
Cajamarca	76 487	97 187	127 102	177 447	201 235	227 423	252 291	258 201	275 165	326 346	358 954	357 487	472 257	169 828
Talara	9 854	4 955	3 016	206	12 579	11 776	421	16 573	106 511	145 634	172 070	195 515	318 552	160 485
Tumbes	63 275	59 211	79 525	96 284	132 891	121 648	152 649	180 578	188 747	183 714	197 120	215 184	261 346	157 918
Pisco		1 784	7 880	23 860	47 314	69 330	85 456	69 731	56 394	46 764	52 627	69 873	63 158	9 896
Chachapoyas	359	1 504	1 047	3 339	1 669	58	387	569	233	10 012	19 616	26 863	21 893	4 745
Anta - Huaraz	9 983	8 186	8 712	9 222	7 340	11 903	11 335	12 419	14 569	8 955	8 141	6 375	636	532
Nacional	1 209 181	1 554 230	1 932 080	2 535 409	2 979 584	3 432 839	3 998 509	4 401 883	4 676 339	4 839 125	5 320 105	5 682 824	6 472 744	2 631 149
Chiclayo		51	874	224	388	2 218	89	61	203	7 788	13 542	15 655	14 749	3 248
Trujillo	176	21	207	233	248	132	1 769	774	243	480	601	256	3 390	16 095
Piura		6	63	252	228	381	448	450	475	286	382	539	483	478
Tumbes	78	32	29	54	93	284	2 235	156	163	171	141	231	448	76
Pisco		6	5	-	80	88	135	746	237	147	343	785	381	62
Tarapoto	5	254	-	-	-	-	-	7	19	-	21	10	295	85
Iquitos	1 438	418	744	561	847	3 632	8 499	14 770	7 214	436	93	921	291	582
Talara	30	16	-	32	96	93	23	34	31	3	11	22	59	45
Pucallpa	267	76	784	564	316	60	10	28	119	62	22	10	20	273
Anta - Huaraz	8	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	12	-
Cajamarca	-	-	31	37	11	-	-	41	12	-	26	-	-	-
Chachapoyas	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Internacional	2 022	880	2 740	1 957	2 307	6 888	13 208	17 067	8 716	9 373	15 182	18 430	20 128	20 944

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



2) Número de operaciones

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pisco		25 409	46 592	39 302	38 561	44 301	32 229	44 832	41 468	53 117	60 491	70 504	73 796	40 695
Pucallpa	10 112	11 860	10 972	13 973	15 333	15 910	17 848	14 561	16 336	18 026	17 068	17 269	18 949	12 380
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
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
Trujillo	5 507	6 396	6 307	7 365	8 405	7 420	7 836	8 253	11 833	11 373	12 369	13 070	13 229	7 403
Iquitos	8 027	13 009	11 525	13 732	10 502	10 713	12 475	13 597	13 203	10 544	9 334	10 774	11 904	8 254
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
Cajamarca	3 378	2 844	2 885	2 288	2 683	3 138	3 256	3 467	3 368	3 274	3 318	3 032	4 120	1 628
Talara	666	320	376	354	472	541	178	391	1 043	1 290	1 300	1 483	2 327	1 435
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
Chachapoyas	51	146	72	220	118	10	64	84	92	1 216	2 090	1 508	1 348	160
Anta - Huaraz	1 434	1 279	1 330	1 242	1 078	1 131	956	786	780	564	552	428	344	166
Nacional	34 736	72 013	97 961	97 386	99 937	105 043	98 415	111 813	118 752	127 590	143 602	152 290	164 530	91 356
Pisco		33	24	10	60	83	48	44	108	135	94	362	798	206
Chiclayo		116	67	67	104	140	88	125	137	189	307	373	324	72
Tumbes	17	14	14	92	110	210	186	171	169	194	209	252	292	100
Iquitos	134	153	203	191	180	235	375	534	345	131	138	185	277	298
Trujillo	73	106	82	86	134	128	196	167	154	158	166	205	189	176
Piura		2	35	140	93	179	201	183	210	116	144	152	177	65
Talara	12	10	9	30	62	57	18	49	35	6	5	8	35	13
Tarapoto	2	5	-	-	-	1	2	4	10	-	13	10	33	14
Pucallpa	78	47	58	59	45	46	21	28	49	30	8	12	18	10
Anta - Huaraz	2	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4	-
Cajamarca	-	-	4	10	6	-	-	4	2	-	2	-	-	-
Chachapoyas	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Internacional	319	494	497	685	794	1 079	1 135	1 309	1 220	959	1 086	1 561	2 147	954

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



3) Carga movilizada (toneladas)

Aeropuerto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
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
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
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
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
Chiclayo		452	485	601	693	656	646	717	737	664	880	583	671	412
Cajamarca	388	501	497	519	589	601	499	510	495	461	791	465	599	331
Trujillo	528	474	479	571	609	569	602	493	546	444	948	417	551	297
Tumbes	152	199	85	136	117	153	195	186	230	219	430	273	302	133
Chachapoyas	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	6
Anta - Huaraz	42	-	8	1	3	1	-	-	-	-	5	-	-	-
Talara	31	8	38	50	23	40	12	2	3	5	3	0	-	-
Pisco		-	-	-	-	55	-	-	0	-	0	-	-	1
Nacional	16 150	22 640	19 144	22 789	23 713	21 321	20 388	20 924	19 004	15 940	18 036	16 633	17 933	14 701
Piura		-	-	-	-	0	-	-	-	-	27	-	96	-
Iquitos	75	56	231	37	3	25	44	47	48	-	124	-	37	42
Cajamarca	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chachapoyas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anta - Huaraz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pucallpa	1	0	16	23	0	15	0	1	1	-	-	-	-	0
Talara	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trujillo	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chiclayo		-	-	-	-	18	-	-	-	-	3	-	-	-
Internacional	76	56	247	60	3	59	44	48	48	-	155	-	132	42

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

Calle Los Negocios 182, Piso 4, Surquillo. Lima - Perú
Teléfono: (511) 440 5115
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.gob.pe/ositran

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De la Sotta
Jefa de Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Jorge Paz Panizo – Especialista
Cintha Lopez Vasquez – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Thalía Altamirano Méndez - Practicante
Marcelo Rodríguez Arellano – Practicante
Geraldine Ordoñez BendeZú – Practicante