



INFORME DE DESEMPEÑO 2017

Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos





CONTENIDO

I.	RESUMEN EJECUTIVO	3
II.	ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	5
	II.1. Composición accionaria del Concesionario.....	5
	II.2. Principales características de la Concesión	5
	II.3. Principales activos.....	7
	II.4. Área de influencia	8
III.	OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA	9
IV.	DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS	9
	IV.1. Servicios aeroportuarios.....	9
	IV.2. Servicios no aeroportuarios.....	15
V.	ESQUEMA TARIFARIO	16
VI.	DESEMPEÑO OPERATIVO.....	19
	VI.1. Desempeño comercial.....	19
	VI.2. Calidad al usuario intermedio y final.....	20
	VI.3. Reclamos	26
VII.	INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	26
	VII.1. Inversiones	26
	VII.2. Aporte por regulación.....	28
VIII.	INDICADORES COMERCIALES	29
IX.	CONCLUSIONES.....	31
	ANEXO 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO	35
	ANEXO 2 FICHA DE CONTRATO	36
	ANEXO 3 RESUMEN ESTADÍSTICO	41



CUADROS

Cuadro N° 1 Aeropuertos concesionados a AAP – 2017	7
Cuadro N° 2 Servicios aeroportuarios por tipo de regulación.....	9
Cuadro N° 3 AAP: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2011 – 2017	10
Cuadro N° 4 Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto	12
Cuadro N° 5 Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto.....	14
Cuadro N° 6 Tráfico de carga*, por aeropuerto 2011 – 2017	15
Cuadro N° 7 Principales clientes del rubro alquiler de locales comerciales, por aeropuerto.....	15
Cuadro N° 8 Tarifas Máximas en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2017.....	17
Cuadro N° 9 Cargos de acceso en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2017	19
Cuadro N° 10 Nivel de Servicio IATA “C” en el aeropuerto de Arequipa, Juliaca y Tacna – 2017	22
Cuadro N° 11 Nivel de Servicio IATA “D” en el aeropuerto de Puerto Maldonado y Ayacucho – 2017.....	23
Cuadro N° 12 Pasajeros: Indicadores de calidad percibida por aeropuerto – 2017.....	25
Cuadro N° 13 Aerolíneas: Indicadores de calidad percibida por aeropuerto – 2017.....	25
Cuadro N° 14 Reclamos resueltos - 2017.....	26
Cuadro N° 15 Inversión comprometida y reconocida por aeropuerto al 2017	27
Cuadro N° 16 Participación de cada aeropuerto en los ingresos totales de AAP 2011 y 2017...	31

GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Tráfico de aeronaves 2002 – 2017	11
Gráfico N° 2 Tráfico de pasajeros 2002 – 2017	13
Gráfico N° 3 Tráfico de carga 2002 – 2017.....	14
Gráfico N° 4 Ingresos y costos promedio por pasajero y por WLU, 2011 – 2017.....	20
Gráfico N° 5 Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2012 – 2017	27
Gráfico N° 6 Aporte por regulación 2011 – 2017.....	29
Gráfico N° 7 Evolución de los ingresos totales 2011 – 2017.....	30
Gráfico N° 8 Composición de los ingresos regulados y no regulados – 2017.....	30



INFORME DE DESEMPEÑO 2017

SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

I. Resumen Ejecutivo

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño, a diciembre de 2017 de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, así como del consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

El 5 de enero de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y Aeropuertos Andinos del Perú S.A. suscribieron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (en adelante, el Contrato de Concesión), por un periodo de 25 años. La concesión incluye los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca (Puno), Puerto Maldonado (Madre de Dios), Tacna, y eventualmente Andahuaylas (Apurímac). En el siguiente cuadro se muestran los principales datos de la Concesión.

DATOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	
Concesionario	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Accionistas de la Concesión	Andino Investment Holding S.A.C.:50% Corporación América S.A.:50%
Tipo de Concesión	Asociación Público-Privada Cofinanciada
Factor de competencia	Menor pago por cofinanciamiento
PAMO requerido*	USD 3,885 millones
Inversión comprometida**	USD 79,2 millones (inc. IGV)
Inversión acumulada al 2017	USD 62,46 millones (inc. IGV)
Inicio de la Concesión	5 de enero de 2011
Vigencia de la Concesión	25 años
Adendas	3

(*) No incluye Aeropuerto de Andahuaylas.

(**) Monto referido en Contrato de Concesión por pago de Obras Obligatorias.

Los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna fueron entregados al Concesionario en la fecha de suscripción del contrato. Por su parte, el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años contados desde la fecha de suscripción del contrato de concesión. No obstante, mediante la suscripción de la primera adenda al Contrato de Concesión, se precisó que el plazo antes aludido se contabilizará desde la fecha en que la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC) le haya transferido dicho aeropuerto debidamente saneado.



En el 2017, los aeropuertos administrados por AAP registraron un total de 28,95 mil operaciones de aeronaves, cifra ligeramente inferior (-1,3%) a la registrada el año anterior, siendo los vuelos nacionales los que concentraron más del 99,6% de dichas operaciones. Ese mismo año, se movilizaron un total de 3,1 millones de pasajeros, lo cual significó un crecimiento de 3,5% respecto del año 2016, manteniéndose por sexto año consecutivo la tendencia creciente en el número de pasajeros atendidos. Por otro lado, AAP transportó un volumen de carga ascendente a 5 mil toneladas, volumen ligeramente superior (0,8%) al registrado en 2016.

Con relación a la estructura del tráfico por aeropuerto, el terminal de Arequipa fue el que tuvo la mayor contribución a la actividad del Concesionario, al concentrar el 54,5% del tráfico de pasajeros, el 54,6% del tráfico de carga y el 48,2% del tráfico de aeronaves. En contraste, los aeropuertos con menor contribución relativa fueron el de Ayacucho y Puerto Maldonado.

La prestación de los servicios aeroportuarios se encuentra sujeta a regulación tarifaria, y a partir del año 2016, conforme estaba establecido en el Contrato de Concesión, la entidad prestadora pudo actualizar sus tarifas por inflación, ubicándose al mismo nivel de las tarifas establecidas en el Primer Grupo de Aeropuertos Regionales.

Los ingresos operativos de AAP durante el 2017 alcanzaron los S/. 47,9 millones, de los cuales el 71,7% procedieron de ingresos por la prestación de servicios regulados. La principal fuente de recaudación provino de la Tarifa Única por Uso de Aeropuertos (TUUA), la cual representó el 63% del total de ingresos regulados, seguida por los ingresos por servicios de Aterrizaje y Despegue, con 19,4%. Asimismo, cabe resaltar que dentro de los servicios no regulados el rubro *alquiler de locales comerciales* también ha constituido una importante fuente de ingresos para la empresa, logrando contribuir con el 37,5% de la recaudación total por servicios no regulados este último año.



INFORME DE DESEMPEÑO 2017

SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA



II. Aspectos generales de la Concesión

II.1. Composición accionaria del Concesionario

1. El 5 de enero de 2011, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en representación del Estado Peruano, y el consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o AAP) celebraron el Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, conservación y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia (en adelante, el Contrato de Concesión).
2. La empresa concesionaria es una sociedad anónima constituida en el Perú el 22 de noviembre de 2010 que se dedica a la explotación de los derechos que el otorga el Contrato de Concesión, se trata de un negocio conjunto que tiene como inversionistas al holding peruano Andino Investment Holding S.A.A. y a la Corporación América S.A. ubicada en Argentina, ambas con la misma participación en el capital social:

- Andino Investment Holding S.A.A. 50,0%
- A.C.I. Airports International de Argentina 50,0%

II.2. Principales características de la Concesión

3. Los principales aspectos contemplados en el Contrato de Concesión están referidos a la metodología de cofinanciamiento, las garantías a favor de cada una de las partes, los compromisos de inversión asumidos por el Concesionario, el esquema de regulación tarifaria de los servicios a ser prestados y los estándares de servicio. A diciembre de 2017, se han suscrito tres adendas al Contrato.

Esquema de cofinanciamiento

4. La Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos es una Asociación Público-Privada cofinanciada por el Estado Peruano. Mediante este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario por los siguientes conceptos: Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO)¹, Pago por Obras (PAO) y Pago por Obras Obligatorias (PPO)². El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente informe.

¹ El monto anual asciende a USD 3,6 millones. Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos.

² Cabe señalar que, el factor de competencia para la adjudicación del Segundo Grupo de Aeropuertos fue el menor pago por cofinanciamiento.



5. Si el PAMO es mayor a los ingresos regulados, el Concedente procederá al pago de la diferencia del PAMO y los ingresos regulados. No obstante, cuando el importe por el concepto del PAMO resulte 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 16 del Contrato de Concesión, el pago del cofinanciamiento en ambas concesiones tendrá como principal fuente de recursos la retribución que recibe el Estado Peruano por la concesión del AIJCH.
6. Cabe señalar que, el pago del cofinanciamiento se ejecutará trimestralmente. Para ello, al final de cada trimestre, el Concesionario debe entregar al OSITRAN una factura con el detalle de la información requerida para el cálculo del cofinanciamiento (la que incluye, los ingresos regulados y no regulados, el PAMO, IGI, PAO y la retribución al estado). OSITRAN tendrá un plazo de 10 días para instruir al fiduciario para que se pague el importe incluido en la factura o podrá rechazar la factura si ésta no cumple con los requerimientos legales vigentes o si el detalle de lo facturado no coincide con los importes aprobados.

Compromisos de inversión y mantenimiento

7. Respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total de USD 79,2 millones. Este monto se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprende los tres primeros años de la concesión y un período remanente, que comprende desde el cuarto año hasta el fin de la concesión.
8. Durante el Periodo Inicial se deben ejecutar 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. Durante el Periodo Remanente, se ejecutarán las obras de equipamiento y actividades de mantenimiento periódico, definidas en los Planes Maestro, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico de cada aeropuerto, los cuales serán aprobados por el Concedente, previa opinión del Regulador.
9. Conforme a lo establecido en el Contrato de Concesión, la ejecución de las obras obligatorias del periodo inicial deberá iniciarse a más tardar a los 30 de que se cumplan las siguientes condiciones: a) se haya efectuado la toma de posesión del área de la concesión; b) se haya aprobado el EDI correspondiente a estas obras; c) se haya aprobado los estudios ambientales requeridos; y, d) se haya efectuado la verificación de viabilidad del proyecto. Así, en el caso que las obras constituyan proyectos de inversión pública, es obligación del Concesionario gestionar y obtener las autorizaciones y aprobaciones que establece la Ley N° 27293 "*Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública*", y su reglamento.

Esquema de regulación tarifaria

10. El Concesionario cobrará las tarifas y cargos de acceso definidos en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, los cuales no podían ser modificados hasta el tercer año de la Concesión, fecha a partir de la cual los montos a cobrar son aquellos que cobra el Concesionario del Primer Grupo de Aeropuertos. De igual forma, a partir del quinto año el Concesionario puede actualizar las tarifas por IPC (Índice de Precios al Consumidor de Lima) y CPI (Índice de Precios al Consumidor en Estados Unidos).



11. De este modo, las tarifas que se deberán cobrar en cada terminal del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias dependerá de la categoría en la que éstos sean clasificados, las mismas que se establecen en función al tráfico de pasajeros registrado en año anterior.
12. A partir del quinto año de la concesión, las tarifas podrán ser reajustadas anualmente de acuerdo a 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 : Tarifa

IPC : Índice de precios al consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI

CPI : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (The Bureau of Labor Statistics)

13. Asimismo, OSITRAN tendrá la potestad de revisar quinquenalmente las tarifas, a fin de adecuar los cobros que realiza por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio y las características de la demanda.

II.3. Principales activos

14. El objeto de la concesión es el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación, por un plazo de 25 años, de 6 aeropuertos ubicados en las provincias del Sur del Perú (ver siguiente cuadro). No obstante, a la fecha de suscripción del contrato fueron entregados 5 aeropuertos, quedando pendiente de entrega el aeropuerto de Andahuaylas actualmente bajo la administración de CORPAC (ver siguiente cuadro).

Cuadro N° 1 Aeropuertos concesionados a AAP – 2017			
Aeropuerto	Ciudad	Departamento	Categoría
1 Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa	Arequipa	Internacional
2 CNEL. FAP Alfredo Mendivil	Ayacucho	Ayacucho	Nacional
3 Inca Manco Capac	Juliaca	Puno	Internacional
4 Padre Aldamiz	Puerto Maldonado	Madre de Dios	Internacional
5 CNEL. FAP Carlos Ciriani Santa Rosa	Tacna	Tacna	Internacional
6 Andahuaylas ¹	Andahuaylas	Apurímac	Nacional

1/. Este aeropuerto aún no ha sido entregado al Concesionario.

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

15. Cabe señalar que, el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario el Aeropuerto de Andahuaylas en el plazo de dos años contados a partir de que CORPAC le haya transferido dicho aeropuerto debidamente saneado³. Vencido dicho plazo, de no

³ Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.



ser entregado, será excluido de la Concesión, sin responsabilidad alguna del Concedente o derecho alguno del Concesionario para formular reclamaciones sobre el particular.

II.4. Área de influencia

16. Conforme a lo señalado en el acápite anterior, la Concesión actual está conformada por 5 aeropuertos ubicados en las provincias del sur del Perú. De este modo, la infraestructura aeroportuaria a cargo de AAP conecta las provincias del sur del Perú con la capital de la República, que es la puerta de ingreso y salida al Perú por vía aérea (ver Ilustración N° 1).
17. Cabe indicar que si bien 4 aeropuertos de la Concesión ostentan la categoría de aeropuertos internacionales, conforme se desarrollará en acápites posteriores, el tráfico internacional en la red de aeropuertos de AAP, ha sido poco significativo.

Ilustración N° 1
Aeropuertos administrados por AAP



Nota: El aeropuerto de Andahuaylas aún no ha sido entregado al Concesionario.



III. Oferta de servicios prestados en la infraestructura

18. Como parte de la explotación de la infraestructura, directamente o por otros agentes económicos (intermediarios), los servicios prestados en los distintos aeropuertos que forman parte de la Concesión, pueden clasificarse en dos categorías: servicios aeroportuarios y no aeroportuarios.
19. Los servicios aeroportuarios constituyen una cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga. En su mayoría, estos se encuentran sujetos a regulación tarifaria o de acceso debido a que son actividades derivadas 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 los terminales del Segundo Grupo de Aeropuertos, así como el tipo de regulación que le corresponde a cada uno.

Cuadro N° 2 Servicios aeroportuarios por tipo de regulación	
SERVICIO	TIPO DE REGULACIÓN
Uso del terminal aeroportuario	Regulación tarifaria
Aterrizaje y despegue	Regulación tarifaria
Estacionamiento de aeronaves	Regulación tarifaria
Puentes de embarque (mangas)	Regulación tarifaria
Movimiento de carga	Regulación tarifaria
Almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves	Regulación por acceso
Servicio de rampa	Regulación por acceso
Uso de counters	Regulación por acceso
Oficinas operativas	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves	Regulación por acceso

(*) Este servicio solo se brinda en el aeropuerto de Arequipa.
Fuente: Contrato de Concesión
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

20. Por su parte, los servicios no aeroportuarios son aquellos que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria. Las tarifas cobradas por la prestación de estos servicios son fijadas libremente por la empresa concesionaria. Entre estos se tiene:
 - Uso de playa de estacionamiento vehicular,
 - Alquiler de locales comerciales
 - Publicidad dentro de los aeropuertos

IV. Demanda de los servicios prestados

IV.1. Servicios aeroportuarios

i. Principales clientes

21. Como parte de lo establecido en el Contrato de concesión, el Concesionario se encarga de mantener la operatividad de 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.

22. En el caso de los servicios aeroportuarios corresponde al Concesionario brindar a las aerolíneas facilidades y servicios con altos estándares para que puedan desarrollar sus operaciones. Los operadores aéreos o aerolíneas que han operado en la red de aeropuertos que componen el Segundo Grupo de Aeropuertos de provincia durante el 2017 son los siguientes:
- Lan Peru
 - LCPeru
 - Peruvian Airlines
 - StarPeru
 - Avianca
 - Amazonas
 - ATSA
 - Aerolink
 - Viva Air Perú
 - Helicopteros del Sur
 - Servicios Aereos de los Andes

ii. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

23. El Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos Regionales señala que los aeropuertos se clasifican en cuatro grupos de acuerdo al tráfico de pasajeros registrado durante el último año. Así, desde el inicio de explotación de la concesión, la clasificación de los aeropuertos ha ido cambiando debido al incremento en el tráfico de pasajeros (ver cuadro N° 3). Como se aprecia, la variación del tráfico de pasajeros ha ocasionado que los aeropuertos del Segundo Grupo se concentren en el Grupo II; mientras que sólo el Aeropuerto de Arequipa ha alcanzado un tráfico superior a los 500 mil pasajeros.

Cuadro N° 3 AAP: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2011 – 2017				
Año	Grupos (según número de pasajeros al año)			
	Grupo I > 500 mil	Grupo II 250 - 500 mil	Grupo III 100 - 250 mil	Grupo IV < 100 mil
2011	-	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho
2012	Arequipa	Juliaca	Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho
2013	Arequipa	Juliaca y Tacna	Puerto Maldonado	Ayacucho
2014	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	-	Ayacucho
2015	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho	-
2016	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho	-

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

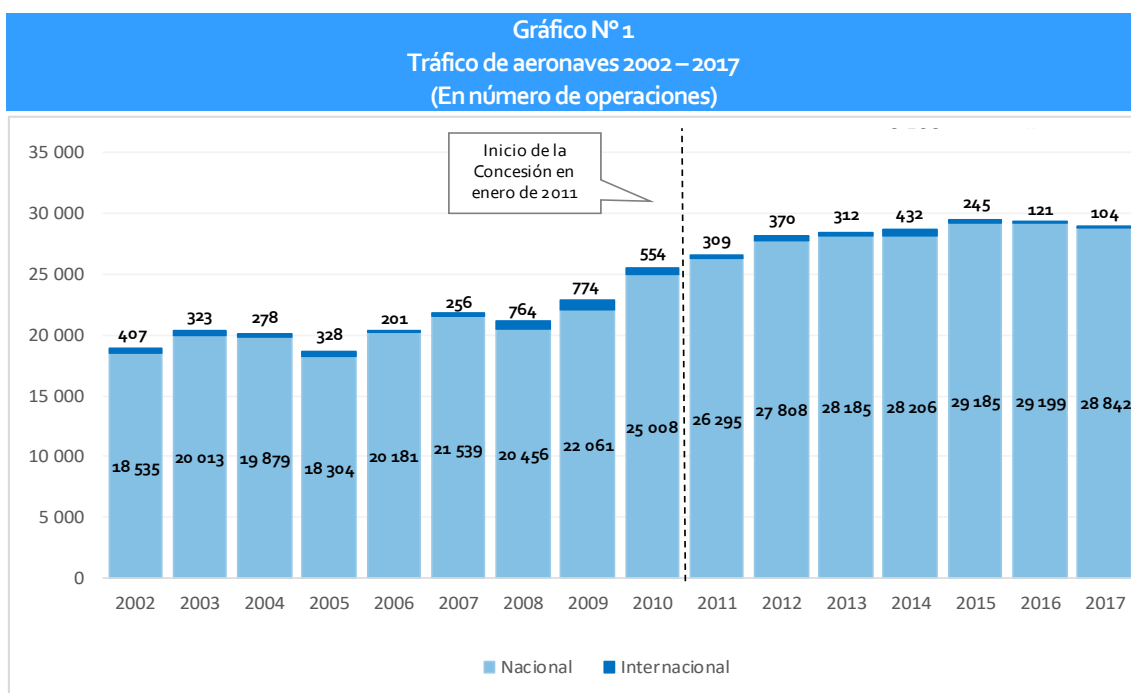
24. El Segundo Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional. Así, en 2017 los aeropuertos



operados por ADP concentraron el 7,7%, 13,2% y 9,0% del total de operaciones nacionales, número de pasajeros y volumen de carga, respectivamente. Por su parte, en el ámbito de vuelos internacionales, dichos aeropuertos prácticamente no han participado en el tráfico de aeronaves, carga y pasajeros.

Tráfico de aeronaves

25. Como se aprecia en el gráfico N° 1, el tráfico de aeronaves en el segundo grupo de aeropuertos básicamente corresponde a vuelos internos, apreciándose que a lo largo del periodo 2002 – 2017, las operaciones nacionales representaron el 99,6% del total de operaciones.
26. En el periodo previo al inicio de la concesión (2002 – 2010), el número total de operaciones de los aeropuertos concesionados a AAP, registró un crecimiento promedio anual de 3,8% (de 18,9 mil a 25,6 mil), principalmente explicado por el aumento de las operaciones en el aeropuerto de Arequipa en 2010. En el periodo posterior (2011 – 2017), se observa un menor dinamismo, al registrarse un moderado crecimiento promedio anual de 1,4%, (de 26,6 mil a 28,9 mil operaciones). En dicho periodo, las operaciones nacionales registraron un crecimiento promedio anual de 1,6%; mientras que las operaciones internacionales registraron una reducción promedio anual de 16,6%.



Fuente: AAP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

27. En 2017, AAP registró un total de 28 946 movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue, lo cual reflejó un ligera caída del 1,3% con respecto al año anterior. De este tráfico total de aeronaves, los movimientos nacionales concentraron el 99,6%.
28. Analizando la evolución de las operaciones nacionales por aeropuerto desde el inicio de la concesión, se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante del segundo grupo de aeropuertos, habiendo explicado el 54,6% de las operaciones en 2017; mientras



que los aeropuertos de Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho explicaron el 14,3%, 13,6%, 9,7% y 7,8%, respectivamente. Como se observa en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos) han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2011 y 2017, en tasas promedio anual que varían entre 7,6% y 28,9%. Durante 2017, los aeropuertos de Ayacucho y Juliaca registraron el mayor incremento en el número de operaciones nacionales, con tasas de 28,9% y 9,8%.

Cuadro N° 4 Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto 2011 – 2017 (En número de operaciones)								
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual
Arequipa	13,271	13,675	14,319	14,009	14,254	14,348	13,915	0.8%
Juliaca	2,935	3,331	2,948	3,306	3,887	3,602	3,310	2.0%
Tacna	3,853	4,008	3,836	4,095	4,318	4,261	4,015	0.7%
Puerto Maldonado	2,961	3,491	3,401	3,212	3,237	3,395	3,648	3.5%
Ayacucho	3,275	3,303	3,681	3,584	3,489	3,593	3,954	3.2%
Nacional	26,295	27,808	28,185	28,206	29,185	29,199	28,842	1.6%
Arequipa	249	292	264	361	181	35	47	-24.3%
Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-
Juliaca	2	7	6	12	11	-	2	0.0%
Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	5	1	-31.9%
Tacna	48	63	39	42	49	81	54	2.0%
Internacional	309	370	312	432	245	121	104	-16.6%

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

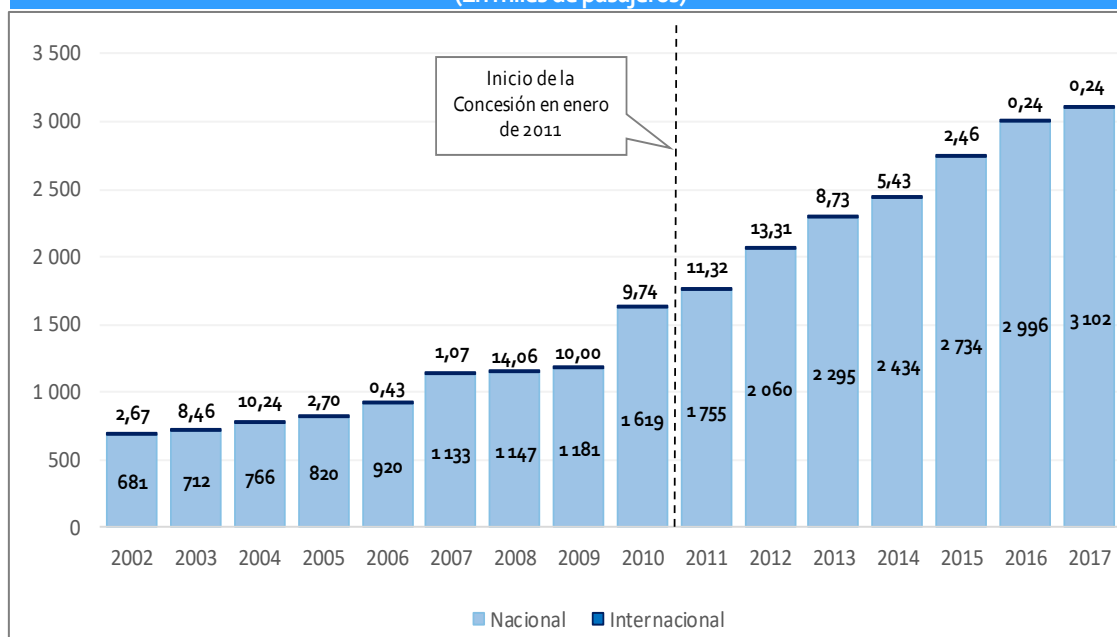
29. En el caso de las operaciones internacionales, se observa que el aeropuerto de Arequipa fue el más importante entre 2011 y 2017, habiendo captado el 75% del tráfico total de aeronaves en vuelos internacionales del segundo grupo de aeropuertos. No obstante, durante 2017, el número de vuelos internacionales se redujo en un 16,6% pasando de 121 a 104 vuelos, siendo el aeropuerto de Tacna el que retuvo mayor participación de vuelos internacionales con 54 operaciones (52%) frente a las 47 operaciones del aeropuerto de Arequipa, principalmente en vuelos al norte de Chile. En el caso de las operaciones en el aeropuerto de Arequipa, estas se redujeron debido a que la aerolínea boliviana Línea Aérea Amazonas S.A. dejó de operar la ruta Arequipa – La Paz (Bolivia) a mediados de 2015, debido al bajo tráfico de pasajeros en dicha ruta.

Tráfico de pasajeros

30. Como se aprecia en el gráfico N° 2, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos concesionados a AAP es básicamente nacional, apreciándose que a lo largo del periodo 2002 – 2017, el movimiento de pasajeros nacionales representó el 99,6% del total, siendo el número de pasajeros internacionales poco significativo.
31. Entre 2002 y 2010, periodo previo al inicio de la concesión, el número total de pasajeros registró un crecimiento promedio anual de 11,5% (de 683 mil a 1 629 mil), principalmente explicado por el aumento de 58,4% registrado en el tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa entre 2009 y 2010 (de 593 mil a 939,4 mil). En el periodo posterior (2011 – 2017), el tráfico total de pasajeros experimentó un crecimiento promedio anual de 9,8%, también explicado en mayor medida por el incremento de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa (de 1 007 mil a 1 694 mil).



Gráfico N° 2
Tráfico de pasajeros 2002 – 2017
(En miles de pasajeros)



Fuente: AAP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

32. Durante 2017, el número total de pasajeros registró un aumento de 3,5% en relación con el año anterior, básicamente impulsado por mayor el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales en el Aeropuerto de Arequipa.
33. Analizando la evolución del tráfico de pasajeros en vuelos nacionales por aeropuerto (ver cuadro N° 5), se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante del segundo grupo de aeropuertos, habiendo captado el 54,6% del total de pasajeros nacionales en 2017; mientras que los aeropuertos de Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho, captaron el 14,3%, 13,5%, 9,7% y 7,8%, respectivamente. Como se observa en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos han registrado un crecimiento del tráfico de pasajeros nacionales entre 2011 y 2017, siendo el aeropuerto de Ayacucho el que ha experimentado el mayor crecimiento.
34. En el caso de los pasajeros de vuelos internacionales aeropuerto (ver cuadro N° 5), se observa que el aeropuerto de Arequipa fue el más importante entre 2011 y 2017, habiendo captado el 98,5% del tráfico total de pasajeros internacionales del segundo grupo de aeropuertos, siendo el flujo en el resto de aeropuertos poco significativo. No obstante, durante 2017 se observa un leve incremento, principalmente por el incremento de vuelos entre Arica e Iquique a la ciudad de Tacna.



Cuadro N° 5
Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto
2007 – 2017 (En miles de pasajeros)

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual
Arequipa	13,271	13,675	14,319	14,009	14,254	14,348	13,915	0.8%
Juliaca	2,935	3,331	2,948	3,306	3,887	3,602	3,310	2.0%
Tacna	3,853	4,008	3,836	4,095	4,318	4,261	4,015	0.7%
Puerto Maldonado	2,961	3,491	3,401	3,212	3,237	3,395	3,648	3.5%
Ayacucho	3,275	3,303	3,681	3,584	3,489	3,593	3,954	3.2%
Nacional	26,295	27,808	28,185	28,206	29,185	29,199	28,842	1.6%
Arequipa	249	292	264	361	181	35	47	-24.3%
Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-
Juliaca	2	7	6	12	11	-	2	0.0%
Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	5	1	-31.9%
Tacna	48	63	39	42	49	81	54	2.0%
Internacional	309	370	312	432	245	121	104	-16.6%

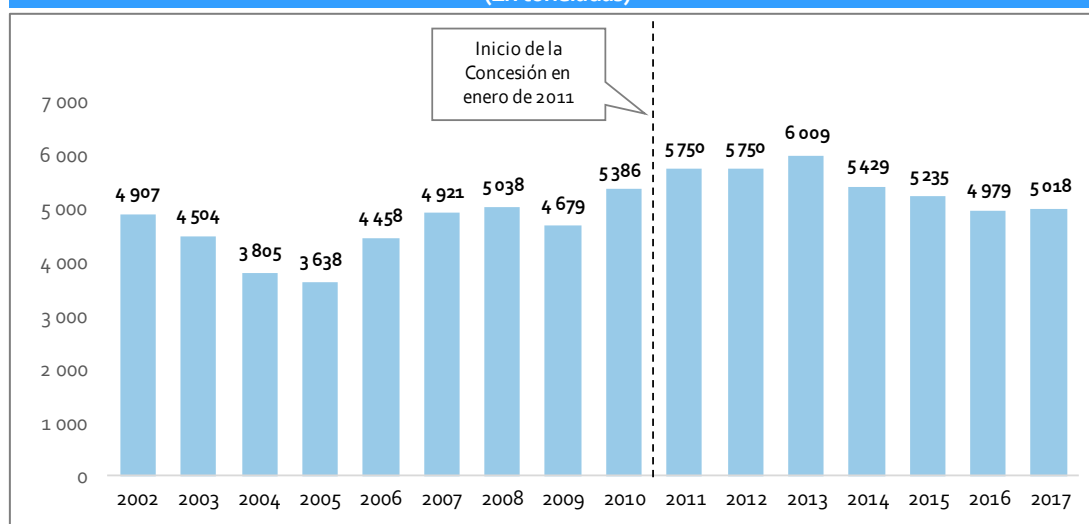
Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

Tráfico de carga

35. A lo largo del periodo analizado, no se han registrado movimientos significativos de carga internacional en los aeropuertos concesionados a AAP. Como se aprecia en el siguiente gráfico, el tráfico de carga nacional ha sido fluctuante a lo largo del periodo analizado. En el periodo previo al inicio de la concesión (2002 – 2010), el volumen de carga movilizada en vuelos nacionales registró un moderado crecimiento promedio anual de 1,2%, mientras que en el periodo de la concesión (2011 – 2017), se observa una reducción promedio anual de 2,32%.

Gráfico N° 3
Tráfico de carga 2002 – 2017
(En toneladas)



Fuente: AAP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

36. Durante 2017, el volumen de carga nacional transportada registró un leve incremento del 0,8% en relación al volumen transportado en el 2016. Sin embargo, desde el inicio de la concesión el movimiento de carga se ha reducido un 2,2% anual en promedio desde el inicio de la concesión.



37. En relación al tráfico por aeropuerto, se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante habiendo concentrado el 48,7% del total de la carga movilizada durante 2017, seguido por los aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado, Tacna y Ayacucho, los cuales concentraron el 17,9%, 15,9%, 16,9% y 0,6% del total de carga movilizada, respectivamente. Cabe señalar que, entre 2011 y 2017, se observa una importante contracción de la carga movilizada en todos los aeropuertos de la concesión, siendo que en el caso de Arequipa el que se mantuvo niveles iniciales al inicio de la Concesión.

Cuadro N° 6 Tráfico de carga*, por aeropuerto 2011 – 2017 (En toneladas)								
Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Var. % promedio anual
Arequipa	2,423	2,391	2,633	2,356	2,442	2,351	2,443	0.1%
Juliaca	1,067	1,088	1,109	987	948	940	899	-2.8%
Puerto Maldonado	1,077	1,069	992	975	861	850	797	-4.9%
Tacna	914	944	1,083	1,009	934	819	850	-1.2%
Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30	-30.6%
Total	5,750	5,750	6,009	5,429	5,235	4,979	5,018	-2.2%

Únicamente se han registrado movimientos de carga nacional

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IV.2. Servicios no aeroportuarios

38. Como se señaló anteriormente, AAP ofrece en sus instalaciones una serie de servicios adicionales que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria, tales como: playa de estacionamiento de vehículos, locales comerciales (retail), publicidad, entre otros. Así, a continuación se presenta la lista de los principales clientes de AAP del rubro alquiler de locales comerciales, el cual es la fuente más importante de ingresos no regulados de AAP (representó el 37% en 2017).

Cuadro N° 7 Principales clientes del rubro alquiler de locales comerciales, por aeropuerto		
Arequipa	Juliaca	Puerto Maldonado
Anntarah	1Break	1Break
Antojitos Arequipa	Andean Treasures	Cafetería Altomayo
Britt Shop Arequipa	Anntarah	Chocolatería Imperios
Cafetería Altomayo	Cafetería Altomayo	Rainforest Souvenirs
Cafeladería 4D	Chocolatería Imperios	Sol Alpaca
Deli Express	Sol Alpaca	
Deli Gourmet	La Ibérica	
Ilaria		
Kuna	Ayacucho	Tacna
La Ibérica	Cafetería Altomayo	Minimarket Altomayo
Misti Store	Deli Express	Cafeteria Altomayo
Resto Bar Jirón Perú		DPG Duty Free
Sol Alpaca		

Fuente: <http://www.aap.com.pe/tiendas>

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



V. Esquema tarifario

39. Conforme a la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que sean establecidas por OSITRAN, de conformidad con el Reglamento de Tarifas - RETA. Las tarifas estipuladas no han sido modificadas hasta el final del tercer año de la concesión.
40. A partir del inicio del cuarto año, el Concesionario actualizó sus tarifas, al nivel que estaba vigente para la sociedad concesionaria del Primer Grupo de Aeropuertos (en este caso, ADP) en las respectivas categorías de aeropuertos.
41. El Contrato de Concesión dispone que para el quinto año de operaciones, el Concesionario podrá reajustar sus tarifas y cargos de acceso por IPC (Índice de Precios al Consumidor del Perú) y CPI (Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos). Asimismo, señala que OSITRAN podrá revisar quinquenalmente las tarifas con el fin de adecuar los cobros por el uso de la infraestructura aeroportuaria a las modificaciones en la calidad del servicio (oferta) y las características de la demanda.
42. En ese sentido, conforme estaba previsto en el Contrato de Concesión, al ser el 2015 el quinto año de operaciones del Concesionario, se actualizaron las tarifas y cargos de acceso a cobrar en los cinco aeropuertos bajo concesión, por IPC y CPI, ubicándose estas al mismo nivel de las cobradas en la Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, de acuerdo a la clasificación correspondiente a cada aeropuerto.

Tarifas reguladas

43. Conforme a lo establecido en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, para los siguientes servicios aeroportuarios se establecen tarifas máximas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento, embarque y desembarque mediante puentes de abordaje (mangas), uso de instalaciones de carga y a tensión en horas extras. En el caso de la tarifa por embarque y desembarque de pasajeros a través de mangas, en vista de que dicho servicio no se brindaba en los aeropuertos concesionados al inicio de la concesión, se estableció que la tarifa sería definida por OSITRAN.
44. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las tarifas máximas correspondientes al año 2017. Como se aprecia, dichas tarifas se encuentran diferenciadas según los grupos de aeropuertos establecidos en función del tráfico de pasajeros: Grupo I: Aeropuerto de Arequipa; Grupo II: Aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna; Grupo III: Aeropuerto de Ayacucho.



Cuadro N° 8
Tarifas Máximas en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2017
 (En USD, no inc. IGV)

Servicio	Unidad de cobro	Arequipa	Juliaca, Pto. Maldonado y Tacna	Ayacucho
1. Tarifa Única de Uso Aeroportuario				
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	12,85	12,85	12,61
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,63	3,86	3,86
2. Aterrizaje / Despegue Internacional Diurno¹				
Hasta 10 TM	Operación	20,67	15,50	10,33
Más de 10 hasta 35 TM	Operación	3,84	3,28	2,74
Más de 35 hasta 70 TM	Operación	4,65	3,99	3,32
Más de 70 hasta 105 TM	Operación	4,89	4,20	3,50
Más de 105 TM	Operación	5,01	4,30	3,58
3. Aterrizaje / Despegue Nacional Diurno¹				
Hasta 10 TM	Operación	10,33	7,75	5,17
Más de 10 hasta 35 TM	Tonelada	2,23	1,24	1,11
Más de 35 hasta 70 TM	Tonelada	2,79	1,29	1,16
Más de 70 hasta 105 TM	Tonelada	2,91	1,34	1,21
Más de 105 TM	Tonelada	2,98	1,38	1,24
4. Estacionamiento - Vuelo Internacional²				
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,52	0,39	0,26
Más de 10 hasta 35 TM	TM / hora o fracción	0,10	0,08	0,07
Más de 35 hasta 70 TM	TM / hora o fracción	0,12	0,10	0,08
Más de 70 hasta 105 TM	TM / hora o fracción	0,12	0,11	0,09
Más de 105 TM	TM / hora o fracción	0,13	0,11	0,09
5. Estacionamiento - Vuelo Nacional²				
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,26	0,19	0,13
Más de 10 hasta 35 TM	TM / hora o fracción	0,06	0,03	0,03
Más de 35 hasta 70 TM	TM / hora o fracción	0,07	0,03	0,03
Más de 70 hasta 105 TM	TM / hora o fracción	0,07	0,03	0,03
Más de 105 TM	TM / hora o fracción	0,08	0,03	0,03
6. Embarque y Despegue de Pasajero mediante Puentes de Embarque (Mangas)³				
Uso de mangas	Primeros 45 min o fracción	35,96	-	-
Uso de mangas - tiempo adicional	Por cada 15 min o fracción	11,99	-	-
7. Otros servicios				
Uso instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0,01	0,01	0,01
8. Atención en horas extras				
Con pasajero	Por hora	142,10	105,93	90,43
Sin pasajero	Por hora	130,47	102,05	83,97

¹ Incluye 90 minutos de estacionamiento. Las tarifas de aterrizaje / despegue nocturno tienen incremento de 15% sobre las tarifas diurnas. Las tarifas de aterrizaje/despegue diurno/nocturno o nocturno/diurno tienen incremento de 7,5% sobre las tarifas diurnas. Los vuelos de prueba y entrenamiento: 25% de la tarifa de A/D.

² Posterior a los 90 minutos incluidos en A/D

³ Servicio disponible sólo en el aeropuerto de Arequipa. Tarifa provisional dispuesta por OSITRAN, vigente desde el 8 de septiembre de 2014.

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- **Tarifa para el embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (Mangas)**

45. En vista de que al inicio de la concesión el servicio de embarque y desembarque de pasajeros a través de mangas no se brindaba en ninguno de los aeropuertos del Segundo



Grupo, en el Anexo 7 del Contrato de Concesión se estableció que la tarifa para dicho servicio sería definida por OSITRAN.

46. El 10 de junio de 2014, el concesionario solicitó a OSITRAN el inicio de un procedimiento de fijación tarifaria para el nuevo servicio de embarque y desembarque a través de mangas que sería brindado en el aeropuerto de Arequipa. En dicha oportunidad, el concesionario empleó la metodología de costos incrementales en su propuesta tarifaria.
47. En atención a dicha solicitud, el 11 de agosto de 2014, mediante Resolución 037-2014-CD-OSITRAN, se dispuso el inicio del procedimiento de revisión tarifaria y se estableció una tarifa provisional de USD 26,25 por los primeros 45 minutos o fracción y de USD 8,75 por cada 15 minutos o fracción adicional. El regulador consideró apropiado emplear la metodología de costos incrementales por tratarse de un nuevo servicio cuya inversión corre por cuenta del Concedente (por ser una obra nueva se financia con el PAO), y cuyos costos adicionales son identificables y separables de la estructura general de costos del concesionario.
48. El 24 de marzo de 2015, mediante Resolución 016-2015-CD-OSITRAN, se aprobó la tarifa definitiva para el servicio de mangas brindado en el aeropuerto de Arequipa. Así, se estableció una tarifa máxima de USD 34,48 por los primeros 45 minutos o fracción y de USD 11,49 por cada 15 minutos o fracción adicional⁴.
49. Para el año 2017, se actualizó la tarifa estableciéndose una tarifa máxima de USD 35,96 por los primeros 45 minutos o fracción y de USD 11,99 por cada 15 minutos o fracción adicional.

Cargos de acceso

50. El Contrato de Concesión establece un nivel máximo de cobro por concepto de cargos de acceso por almacenamiento y despacho de combustible, uso de instalaciones para servicio de rampa, alquiler de locales para líneas aéreas (atención de tráfico de pasajeros y equipaje) y servicios comerciales.
51. En el caso del abastecimiento de combustible, los precios se determinan sobre la base de la libre oferta y demanda. Sin embargo, para los aeropuertos con un tráfico anual mayor a 500,000 pasajeros (sólo aeropuerto de Arequipa) se fijan cargos de acceso por uso de las instalaciones que deben pagar los abastecedores de combustible al Concesionario.

⁴ A raíz de un recurso de reconsideración presentado por LA Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional – AETAI, mediante Resolución N° 032-2015-CD-OSITRAN de fecha 10 de junio de 2015, se precisó que la medición del tiempo de uso para el cobro del servicio se inicia con la puesta de la calza y finaliza con el retiro de la misma.



52. A continuación se muestran los cargos de acceso vigentes durante 2016, para cada uno de los aeropuertos de la concesión

Cuadro N° 9
Cargos de acceso en el Primer Grupo de Aeropuertos, 2017
(En USD, no inc. IGV)

Servicio	Unidad de Cobro	Aeropuerto				
		Arequipa	Juliaca	Tacna	Puerto Maldonado	Ayacucho
1. Atención de tráfico de pasajeros y equipaje						
Counter	Por unidad	190.0	118.7	118.7	118.7	118.7
Oficina	Por m2	17.1	15.2	15.2	15.2	11.4
Estación de Línea	Por m2	17.1	13.6	13.6	13.6	5.7
Hangar	Por m2					5.7
2. Abastecimiento de combustible						
	Por galón	0.06		0.61	0.06	
3. Autoservicio - Rampa						
Hasta 10	Por operación	-				2.5
Más de 10 hasta 35	Por operación	-				12.7
Más de 35 hasta 70	Por operación	-				26.6
Más de 70 hasta 105	Por operación	-				45.7
Más de 105	Por operación	-				78.6
3. Servicio prestado por Terceros - Alquiler para estacionamiento de equipos: Rampa						
	Por m2	5.4	2.2	2.2	5.4	1.7
4. Servicio prestado por Terceros - Rampa						
Hasta 10	Por operación	3.8	2.9	2.9	3.0	3.0
Más de 10 hasta 35	Por operación	17.5	13.2	13.2	13.7	15.2
Más de 35 hasta 70	Por operación	41.8	25.0	25.0	25.8	31.9
Más de 70 hasta 105	Por operación	57.7	36.7	36.7	38.0	54.7
Más de 105	Por operación	85.0	58.8	58.8	60.8	94.2

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI. Desempeño operativo

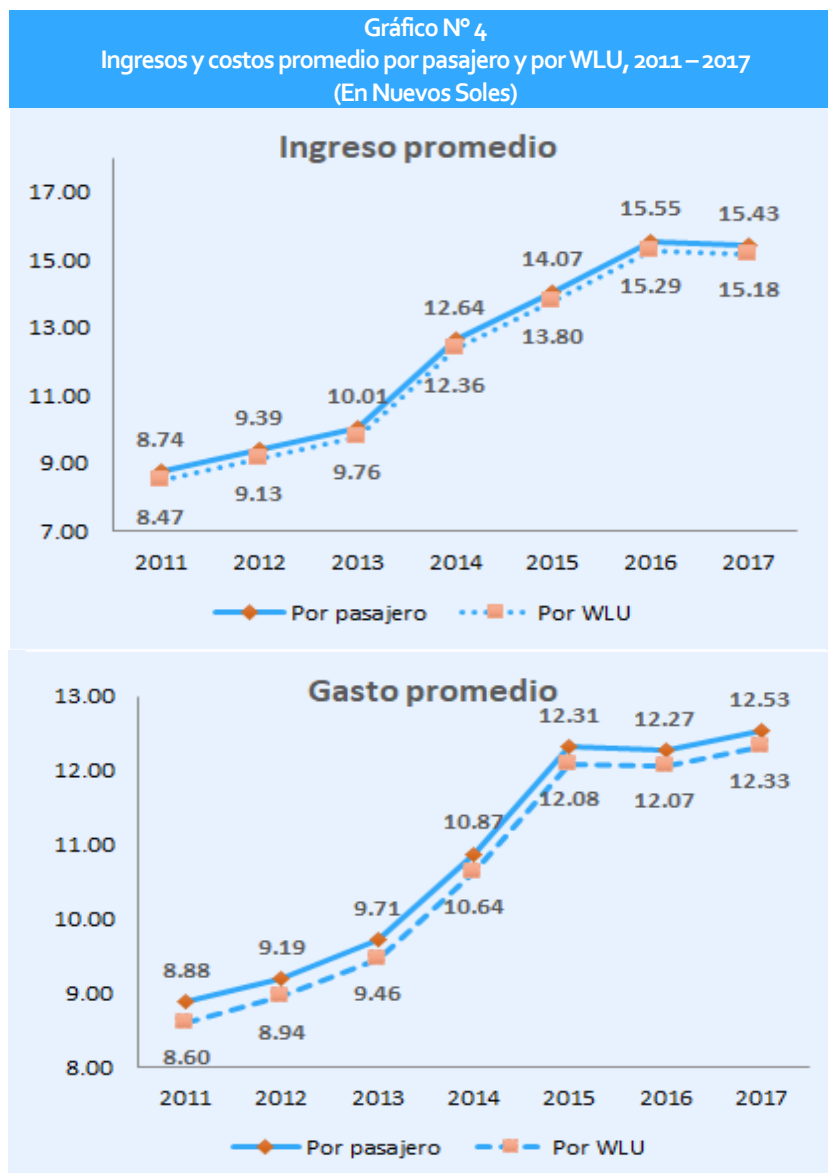
VI.1. Desempeño comercial

53. En 2017, se observó una caída en el ingreso⁵ promedio por pasajero (-0,8%) y por WLU⁶ (-0,7%), en comparación con los resultados obtenidos el año anterior. Por otro lado, ese mismo año se incrementó el nivel de gasto⁷ promedio por pasajero (+2,1%) y por WLU (+2,2%) en relación a 2016. Pese a estas variaciones, el ingreso promedio superó al gasto promedio por pasajero y por WLU conforme se aprecia en el siguiente gráfico, lo cual indicaría que durante 2017 los ingresos recaudados por el Concesionario fueron suficientes para cubrir sus gastos operativos.

⁵ Incluye los ingresos por la prestación de servicios.

⁶ Work Load Unit (WLU) es una medida de producto comúnmente usada en la industria aérea, la cual es definida como un pasajero ó 0,1 toneladas de carga.

⁷ Incluye los costos de servicio, gastos de venta y gastos administrativos.



Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VI.2. Calidad al usuario intermedio y final

Cumplimiento de niveles de servicio

54. El Anexo 5 del Contrato de Concesión señala que las operaciones aeroportuarias a cargo del Concesionario deben llevarse a cabo manteniendo los RTM establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión. Conforme a lo establecido en dicho anexo, a red de aeropuertos administrada por AAP debe cumplir con los niveles de servicio C y D de la IATA publicados en la edición más reciente del "*Airport Development Reference Manual*", dependiendo del flujo de pasajeros alcanzado en los años anteriores.
55. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión de OSITRAN, la GSF contrató a una empresa especializada para realizar mediciones de los niveles de servicio



IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia durante 2017.

56. En los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Tacna (que registraron un tráfico de pasajeros de 1 631 mil, 468 mil y 404 mil pasajeros durante el año 2016, respectivamente), se verificó el cumplimiento del nivel de servicio C de IATA. En el caso del aeropuerto de Puerto Maldonado (que registró un tráfico de pasajeros de 293 mil en 2016) y Ayacucho (199 mil pasajeros en 2016) se verificó el cumplimiento del nivel de servicio D de IATA⁸.
57. En el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por OSITRAN sobre el nivel de cumplimiento del nivel IATA C en los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Tacna durante 2017. Como se aprecia, en dichos aeropuertos se han producido incumplimientos relacionados con el tamaño mínimo por pasajero y el tamaño total de las distintas áreas del terminal, observándose lo siguiente en cada uno:
- En el aeropuerto de Arequipa (el más importante de la concesión) no se han alcanzado los niveles de servicio relacionados con el área mínima por pasajeros y porcentaje de pasajeros sentados en zona de *check in*, así como en la tasa de ocupación máxima de la zona de embarque y del porcentaje de pasajeros sentados en el hall de llegadas.
 - En el aeropuerto de Juliaca se registró una importante mejora en los cumplimientos de los niveles de servicio, los cuales se relacionan con el porcentaje de pasajeros sentados en zona de *check in*, área mínima y tiempo máximo de espera por pasajero en zona de seguridad, así como el área mínima por pasajero sentado. En el caso del porcentaje de pasajeros sentados en la sala de embarque no se alcanza a cumplir con el requerimiento
 - En el aeropuerto de Tacna los incumplimientos están relacionados con el tamaño del área total, tasa de ocupación y espacio mínimo por pasajero en la sala de embarque, así como con relación al tiempo máximo de espera en el área de recogida de equipaje.

⁸ De acuerdo a lo señalado en el numeral 1.4 del Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 350 mil por año o para los aeropuertos que reciban uno o más vuelos comerciales internacionales al mes se aplicará en Nivel "C" IATA. Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 100,000 pasajeros por año pero menor a los 350,000 pasajeros anuales aplicará en Nivel "D" IATA.



Cuadro N° 10
Nivel de Servicio IATA "C" en el aeropuerto de Arequipa, Juliaca y Tacna – 2017

Proceso / área	Descripción	Nivel IATA C	Arequipa		Juliaca		Tacna	
			Medición 2017	Cumplimiento	Medición 2017	Cumplimiento	Medición 2017	Cumplimiento
Check-in	Tiempo máximo de espera	20 min.	00:10:40	✓	00:14:13	✓	00:15:13	✓
Control de Seguridad	Tiempo máximo de espera	10 min.	00:01:11	✓	00:05:05	✓	00:00:39	✓
Área de Recogida de Equipaje	Tiempo entre el 1 ^{ER} pasajero que llega y la primera maleta	0 min.	00:05:26	✗	00:03:36	✗	00:04:50	✗
	Tiempo entre la primera y última maleta en faja	15 min.	00:07:56	✓	00:07:23	✓	00:12:53	✓
Hall de salidas	Área/Pax	2,0	3,2	✓	3,8	✓	5,3	✓
	Proporción pax sentado	15,0%	0,0%	✗	17,0%	✓	21,0%	✓
Check-in	Unid de Proceso	15,0	18,0	✓	15,0	✓	11,0	✓
	Área	325,0	310,0	✗	246,0	✓	218,0	✓
	Área/Pax	1,3	1,0	✗	1,6	✓	2,7	✓
Control de Seguridad - Rayos X	Núm de carriles	1,0	2,0	✓	1,0	✓	1,0	✓
	Área	109,0	170,0	✓	105,0	✓	127,0	✓
	Área/Pax	1,0	1,3	✓	1,2	✓	3,7	✓
Sala de embarque	Área	732,0	794,0	✓	533,0	✓	301,3	✗
	Ancho de sala	21,0	24,0	✓	14,9	✓	18,0	✗
	Área/Pax (Sentado)	1,5	1,6	✓	1,6	✓	1,2	✗
	Área/Pax (De pie)	1,0	0,8	✗	2,0	✓	3,6	✓
	Proporción pax sentado	50,0%	34,0%	✗	49,0%	✗	71,0%	✓
	Tasa de Ocupación	70,0%	107,0%	✗	69,0%	✓	72,0%	✗
Recojo de equipaje	Unid de Proceso	1,0	2,0	✓	2,0	✓	1,0	✓
	Área Sala 1	506,0	615,0	✓	367,0	✓	-	-
	Área Sala 2	319,0	349,0	✓	354,0	✓	-	-
	Longitud fajas	33,3	32,3	✗	23,8	✗	15,5	✗
	Área/Pax	1,5	1,5	✗	2,6	✓	1,9	✓
Hall de llegadas	Área	571,0	488,0	✗	200,5	✗	127,6	✓
	Área/Pax	2,0	2,3	✓	2,2	✓	3,0	✓
	Proporción pax sentado	15,0%	12,0%	✗	13,0%	✗	19,0%	✓

*El Área requerida por IATA se compara con el área actual de la sala de recojo más crítica.

Fuente: "Informe de Medición de los Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna" correspondiente al Primer Semestre 2017, elaborado por AAP y aprobado por OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

58. En el siguiente cuadro se muestran los resultados de las mediciones realizadas por el OSITRAN en los aeropuertos de Puerto Maldonado y Ayacucho sobre el cumplimiento de los Nivel de Servicio IATA "D". Como se observa, dichos aeropuertos han cumplido con la mayor parte de los niveles de servicios exigidos con relación a los tiempos máximo de espera y con los espacios mínimos. No obstante, en ambos aeropuertos se observan incumplimientos en relación con el tiempo de espera para el recojo de equipaje y el área total del hall de llegadas.



Cuadro N° 11
Nivel de Servicio IATA "D" en el aeropuerto de Puerto Maldonado y Ayacucho – 2017

Proceso / área	Descripción	Nivel IATA C	Puerto Maldonado		Ayacucho	
			Medición 2017	Cumplimiento	Medición 2017	Cumplimiento
Check-in	Tiempo máximo de espera	25 min.	00:13:13	✓	00:02:44	✓
Control de Seguridad	Tiempo máximo de espera	12.5 min.	00:00:18	✓	00:02:55	✓
Área de Recogida de Equipaje	Tiempo entre el 1 ^{ER} pasajero que llega y la primera maleta	0 min.	00:04:22	✗	00:04:23	✗
	Tiempo entre la primera y última maleta en faja	18.75 min.	00:10:16	✓	00:07:33	✓
Hall de salidas	Área/Pax	1,50	4,16	✓	15,80	✓
	Propor pax sentado	11,25%	29,00%	✓	28,00%	✓
Check-in	Unid de Proceso	5,00	14,00	✓	12,00	✓
	Área	95,00	280,00	✓	241,00	✓
	Área/Pax	0,98	2,87	✓	4,67	✓
Control de Seguridad - Rayos X	Núm de carriles	1,00	1,00	✓	1,00	✓
	Área	76,00	100,00	✓	76,00	✓
	Área/Pax	0,75	1,33	✓	1,00	✓
Sala de embarque	Área	268,00	429,00	✓	368,00	✓
	Ancho de sala	13,00	17,68	✓	10,00	✓
	Área/Pax (Sentado)	1,13	1,55	✓	1,29	✓
	Área/Pax (De pie)	0,75	2,00	✓	18,00	✓
	Propor pax sentado	38,00%	41,00%	✓	87,00%	✓
	Tasa de Ocupación	87,50%	50,00%	✓	30,00%	✓
Recojo de equipaje*	Unid de Proceso	1,00	2,00	✓	1,00	✓
	Área	370,00	-	-	390,00	✓
	Área 1	176,00	269,00	✓	-	-
	Área 2	217,00	251,00	✓	-	-
	Longitud fajas	28,00	23,20	✗	32,50	✓
	Área/Pax	1,13	2,39	✓	2,98	✓
Hall de llegadas	Área	141,00	42,61	✗	74,00	✗
	Área/Pax	1,50	0,61	✗	1,76	✓
	Propor pax sentado	11,25%	11,00%	✗	19,00%	✓

*El Área requerida por IATA se compara con el área actual de la sala de recojo más crítica.

Fuente: "Informe de Medición de los Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna" correspondiente al Primer Semestre 2017, elaborado por AAP y aprobado por OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

59. Cabe mencionar que, una vez que se ha determinado la existencia de un incumplimiento contractual por parte de las empresas concesionarias, el OSITRAN se encuentra facultado para aplicar la correspondiente penalidad a través de un acto administrativo sustentado, así como para requerir a la empresa concesionaria el cumplimiento efectivo de la obligación debida.



Satisfacción de usuarios

60. De conformidad con lo establecido en el apéndice 4 del anexo 8 del Contrato de Concesión, el Concesionario deberá presentar anualmente un "Plan de Mejoramiento de la Calidad", en el cual se describan los niveles de calidad de los servicios aeroportuarios obtenidos durante el ejercicio. En el marco de dicho plan, el concesionario debe realizar una encuesta a los principales usuarios del aeropuerto (pasajeros y compañías aéreas) sobre la percepción que tienen de la calidad de los servicios brindados. Cabe mencionar que, dicha encuesta debe ser realizada por una empresa encuestadora independiente, especializada en el diseño, conducción y evaluación de encuestas.
61. En ese sentido, el 27 de enero de 2017, el Concesionario remitió al OSITRAN el "Plan de Mejoramiento de la Calidad". En el referido plan, como parte de la evaluación de los servicios brindados a los usuarios, el Concesionario presentó indicadores de calidad percibida basados en encuestas realizadas por la empresa AURUM Consultoría y Mercado a los pasajeros y aerolíneas durante el primer y segundo semestre de 2016⁹. Los indicadores de calidad percibida, evaluados a través de encuestas, se encuentran limitados entre 0 y 100 puntos y expresan el porcentaje de pasajeros o representantes de las aerolíneas que manifiesta estar satisfecho o muy satisfecho con los aspectos evaluados.
62. A continuación se presentan los resultados sobre la calidad percibida de los usuarios en los distintos servicios brindados y la infraestructura del Segundo Grupo de Aeropuertos durante 2016.
- **Percepción de pasajeros**
63. El nivel de calidad global de los servicios a pasajeros, para cada uno de los aeropuertos evaluados, se construyó sobre la base de cuatro áreas de evaluación: circulación de los pasajeros dentro de la terminal (30%); transporte de pasajeros entre la terminal y el avión (30%); tratamientos de equipajes (30%); y comunicaciones y accesos (10%).
64. Como se aprecia en el siguiente cuadro, la satisfacción de los pasajeros en relación a los distintos servicios brindados varía entre los distintos aeropuertos de la concesión. En el caso de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho y Puerto Maldonado, los servicios relacionados con el tratamiento de equipaje presentan la mayor satisfacción; mientras que en el caso de Juliaca y Tacna los servicios de transporte de pasajeros entre el terminal y el avión. De manera común, se observa que en todos los aeropuertos los servicios de comunicaciones y accesos (relacionados con la accesibilidad y el estado de la infraestructura aeroportuaria) presentan el menor nivel de satisfacción. El aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción es el de Tacna; mientras que el aeropuerto de Arequipa registró el mayor nivel de satisfacción de pasajeros.

⁹ En total se entrevistaron a 1 655 pasajeros (821 el primer trimestre y 834 el segundo trimestre) y a todas las aerolíneas que operan en los 5 aeropuertos de la concesión.



Cuadro N° 12
Pasajeros: Indicadores de calidad percibida por aeropuerto – 2017
(En porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)

	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
Circulación de pasajeros dentro de la terminal	81.6	79.2	73.2	64.9	77.7
Transporte de pasajeros entre terminal y avión	87.0	84.0	79.0	70.7	78.6
Tratamiento de equipajes	92.0	91.0	97.3	85.7	78.9
Comunicaciones y accesos	80.6	91.8	69.6	58.1	67.8

¹ Satisfacción con atención en cobro TUUA, área de check-in, servicios prestados en los mostradores, zona de revisión de equipaje en aduanas, salas de registro de equipaje, aseos y mobiliario, servicio de inspección de seguridad, asientos y zonas de espera, zonas comerciales y comodidad en sala de tránsito.

² Calidad y comodidad del servicio de embarque y desembarque de pasajeros.

³ Satisfacción con sala de reclamo de equipajes y tratamiento al equipaje.

⁴ Satisfacción con servicios de movilidad reducida, disponibilidad y calidad de los carrillos porta-equipajes, pantallas de información de vuelos, señalización, iluminación y climatización del terminal, zonas de espera de uso público, estado de los aseos, sala VIP, playa vehicular, entre otros.

Fuente: AAP "Plan de Mejoramiento de la Calidad 2016"

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

- **Percepción de aerolíneas**

65. El nivel de calidad global de los servicios a aerolíneas para cada uno de los aeropuertos evaluados se construyó sobre la base de cuatro áreas de evaluación: seguridad y operaciones (60%); gestión de servicios en plataforma (20%); servicios en área terminal (15%); instalaciones de carga y otros (5%).
66. Como se aprecia en el siguiente cuadro, el nivel de satisfacción de las aerolíneas en todos los aeropuertos de la concesión es reducido. El aeropuerto de Arequipa (el más importante de la concesión) registra el menor nivel promedio de satisfacción (32,1), particularmente en los servicios brindados en el terminal (disponibilidad de mostradores de facturación, mangas, vehículos de transporte, etc.) e instalaciones de carga (disponibilidad de almacenes, equipos, etc.). En general, dichos servicios registraron el menor nivel de satisfacción en todos los aeropuertos.

Cuadro N° 13
Aerolíneas: Indicadores de calidad percibida por aeropuerto – 2017
(En porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)

	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
Seguridad y operaciones	60.1	78.4	75.9	66.7	95.2
Gestión de servicios en plataforma	65.1	88.4	79.3	67.9	82.7
Servicios en área terminal	49.6	78.6	49.6	41.1	50.7
Instalaciones de carga y otros	41.3	74.3	65.1	17.8	30.7

¹ Satisfacción con el funcionamiento del sistema pista-calles de rodaje y calidad de la señalización de pista y calles de rodaje.

² Satisfacción con disponibilidad y asignación de puestos de estacionamiento en plataforma, así como con los servicios de handling en rampa a la aeronave y las instalaciones de acceso y salida a la aeronave para la tripulación de vuelo.

³ Satisfacción con la disponibilidad de mostradores de facturación, mangas y vehículos de transporte a la aeronave, así como con la disponibilidad y mobiliario de las oficinas y almacenes en el terminal.

⁴ Satisfacción con los almacenes de carga aérea disponibles, instalaciones complementarias y con equipamientos adicionales (rollos y maquinaria de carga/descarga).

Fuente: AAP "Plan de Mejoramiento de la Calidad 2016"

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



VI.3. Reclamos

67. Durante 2017, se resolvieron un total de 95 reclamos presentados por los usuarios en relación a los servicios e infraestructura del segundo grupo de aeropuertos, cifra que representó un incremento de 20,3% en relación a los reclamos presentados el año anterior (79). El 20% de los reclamos resueltos estuvieron asociados al estado de la infraestructura y mobiliarios (baños en mal estado, teléfonos en mal estado, aire acondicionado averiado, falta de tomacorrientes), 15,8% con daños y pérdidas de objetos, 9,5% con la seguridad aeroportuaria, entre otros.

Cuadro N° 14 Reclamos resueltos - 2017		
Servicio	N°	Part. %
Infraestructura	19	20,0%
Daño/Pérdida de bienes	15	15,8%
Seguridad Aeroportuaria	9	9,5%
Maltrato de personal	8	8,4%
Aerolíneas - Itinerario/Vuelos	6	6,3%
Aerolíneas - Maltrato personal	5	5,3%
Retención de Objetos	3	3,2%
Tarifa Aeroportuaria	3	3,2%
Otros	27	28,4%
Total	95	100,0%

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

68. El 83,15% (79 reclamos) de los reclamos presentados en 2017 fueron declarados infundados, el 12,6% (12 reclamos) fueron declarados improcedentes y el 4% (4 reclamos) fueron declarados fundados correspondiendo a temas de servicios (3 reclamos) e infraestructura (1 reclamo)

VII. Inversiones y pagos al Estado

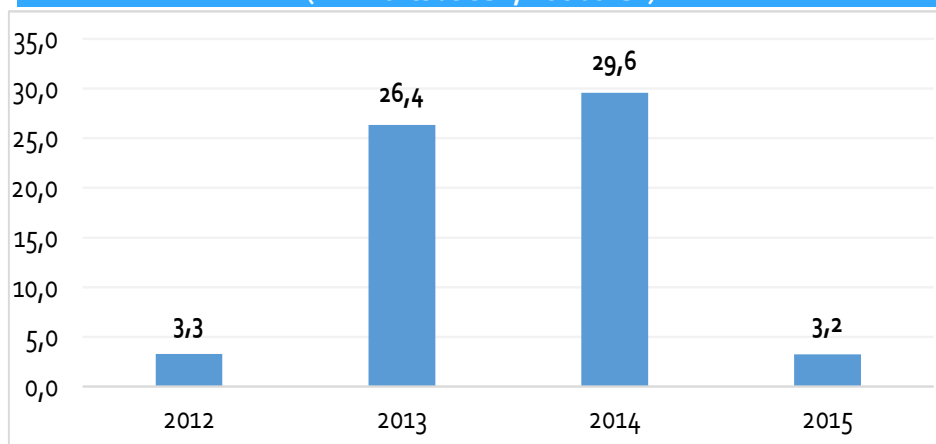
VII.1. Inversiones

69. 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 el Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.
70. Al cierre de 2017, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario¹⁰, que ha sido reconocida por OSITRAN, ascendió a USD 62,5 millones, lo cual representa un avance de 78,8% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 79,2 millones). Cabe mencionar que, durante el 2017 no se han reconocido inversiones de AAP.

¹⁰ Como ha sido mencionado, 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 el Concesionario, así como con los estándares establecidos en el Contrato de Concesión.



Gráfico N° 5
Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2012 – 2017
(En millones de USD, incluido IGV)



* Durante el año 2016 y 2017 no se han reconocido inversiones

Fuente: AAP

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

71. Analizando las inversiones por aeropuerto, se aprecia que el mayor avance se ha producido en el aeropuerto de Arequipa (el más importante de la concesión como se ha mencionado), donde se ha alcanzado cerca del 100% de la inversión comprometida. Los aeropuertos donde se aprecia un menor avance en los compromisos de inversión son los de Juliaca y Puerto Maldonado.

Cuadro N° 15
Inversión comprometida y reconocida por aeropuerto al 2017
(En millones de USD, incluido IGV)

Aeropuerto	Inversión comprometida	Inversión reconocida al 2017	Avance (%)
Arequipa	19 964	19 669	98,5%
Tacna	19 750	16 771	84,9%
Ayacucho	13 094	11 140	85,1%
Juliaca	13 720	8 007	58,4%
Puerto Maldonado	12 721	6 870	54,0%
Total	79 249	62 458	78,8%

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - GSF

72. En 2017 se culminó la ejecución de la Obra Obligatoria "Cercos Perimetral y Cercos Operativos" del Aeropuerto de Puerto Maldonado. Sin embargo, está pendiente la culminación de las obras "Construcción de Vía perimetral de Afirmado" del Aeropuerto de Puerto Maldonado, así como también, la obra "Planta de Abastecimiento de Combustible" del Aeropuerto de Juliaca.
73. Cabe mencionar que, las obras del periodo inicial debieron culminar el 31 de diciembre del 2013; sin embargo, al cierre aún no se han podido ejecutar el 100% de las inversiones previstas (siendo el avance del 78,8 % a finales de 2017).

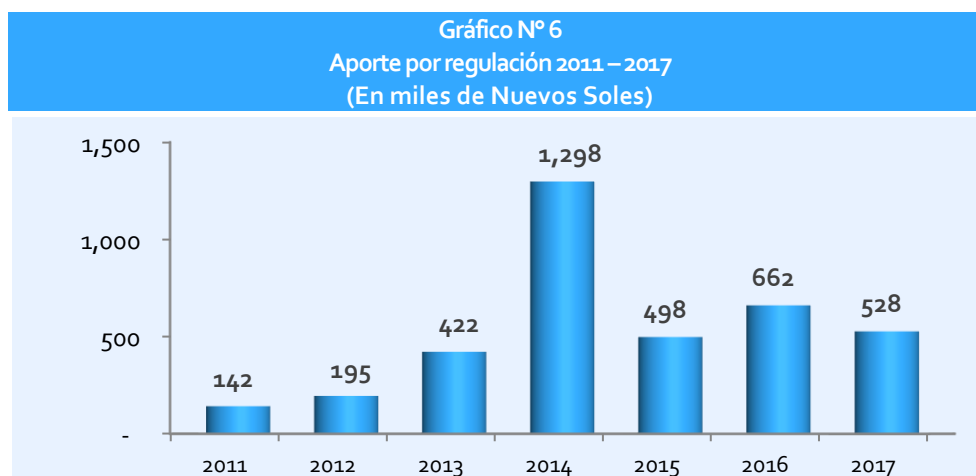


74. El Concesionario viene elaborando los Programas de Rehabilitación y Mejoramiento de Lado Aire de los Aeropuertos del Segundo Grupo, los cuales deben ser presentados ante el Concedente para su aprobación. Por otro lado, respecto a las Obras Nuevas que cuentan con instrucción por parte del Concedente, AAP viene elaborando, en el marco del Sistema de Inversiones INVIERTE.PE¹¹, los estudios correspondientes para la ejecución de las siguientes obras:
- Obra Nueva "Construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros" del Aeropuerto de Arequipa.
 - Obra Nueva "Rehabilitación de pavimentos" del Aeropuerto de Juliaca.
 - Obra Nueva "Adquisición de Vehículos SEI para los Aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna".
 - Obra Nueva del "Plan de Corrección y Mitigación Ambiental" del Segundo grupo de Aeropuertos de Provincia.
 - Obra Nueva "Adquisición del equipamiento de los Servicios Médicos del Segundo Grupo de Aeropuertos".

VII.2. Aporte por regulación

75. Como se ha señalado, la modalidad bajo la cual el Estado Peruano otorgó la concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia es la de cofinanciamiento, siendo uno de sus componentes el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO). De acuerdo a la propuesta económica del Concesionario, el importe de PAMO asciende a USD 3 585 000. En caso los ingresos regulados sean menores a dicho monto, el Estado Peruano cubrirá la diferencia. Por el contrario, si la suma de los ingresos regulados excede el PAMO, el Concesionario deberá hacer entrega del 50% de dicho exceso al Estado Peruano.
76. En la medida que el monto de los ingresos excedió largamente el umbral estimado como PAMO a lo largo del periodo analizado, el Concesionario ha tenido que entregar el 50% del excedente al Estado Peruano. Así, se puede estimar que AAP ha debido entregar una suma aproximada de S/. 10,8 millones durante 2017, lo que representa cerca del 22,5% del total de ingresos percibidos por la prestación de servicios regulados y no regulados durante dicho periodo.
77. De otro lado, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, la entidad prestadora tiene la obligación de pagar al OSITRAN, el aporte por regulación al que se refiere la Ley Marco de los Organismos Reguladores, según la cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos percibidos por el Concesionario. En ese sentido, durante el 2017 los pagos por conceptos de aporte por regulación ascendieron a S/. 528 mil, cifra que representó una reducción del 20,2% con respecto al aporte efectuado el 2016.

¹¹ Mediante Decreto Legislativo N° 1252, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 01 de noviembre de 2016, se creó el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (INVIERTE.PE), el mismo que reemplazará al SNIP. Esta norma entró en vigencia al día siguiente de la publicación de su reglamento, es decir el 24 de febrero de 2017.

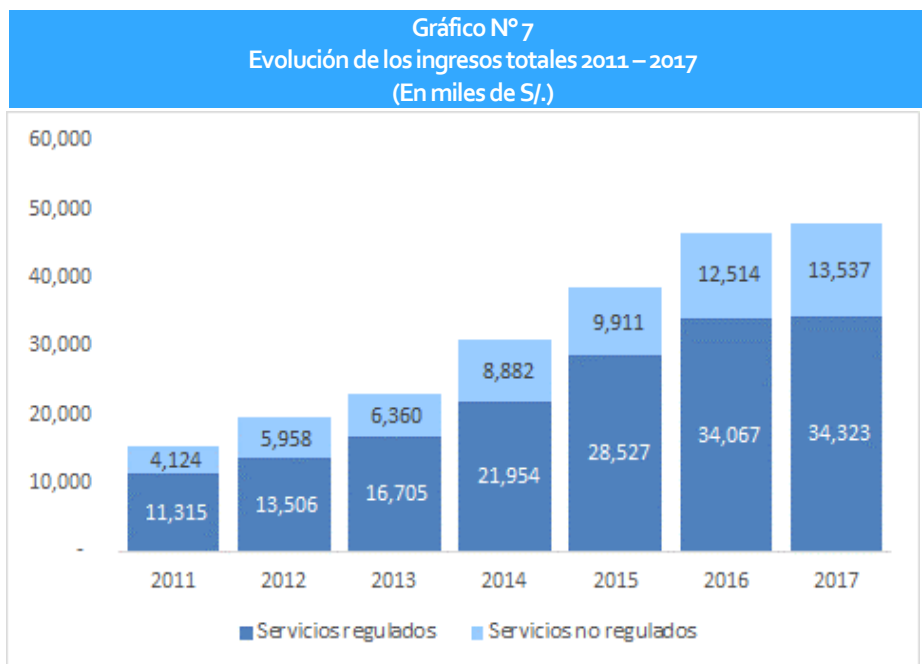


Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización - GSF
Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

VIII. Indicadores Comerciales

78. Los ingresos totales del concesionario se encuentran comprendidos por los ingresos regulados por servicios aeroportuarios (TUUA, aterrizaje y despegue, cargos de acceso, servicios por horas extras, alquileres regulados, servicios de embarque y desembarque de mangas, abastecimiento de combustible, servicios de carga y estacionamiento de aeronaves), ingresos no regulados por servicios no aeroportuarios (arrendamiento de espacios, locales y otros alquileres, estacionamiento de vehículos, espacios publicitarios, entre otros) y los ingresos por cofinanciamiento correspondientes al PAMO¹².
79. Entre 2011 y 2017, los ingresos del concesionario han provenido de la prestación de servicios aeroportuarios y no aeroportuarios, no habiéndose recibido monto alguno por concepto de cofinanciamiento, pues los ingresos regulados han sido superiores al PAMO a lo largo del periodo analizado. Al respecto, debe señalarse que un factor de competencia para la adjudicación de la concesión fue el menor pago por concepto de PAMO, tal como ha sido mencionado previamente. En la medida que el monto de los ingresos excedió largamente el umbral estimado como PAMO a lo largo del periodo analizado, el Concesionario ha tenido que entregar el 50% del excedente al Estado Peruano, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión.
80. Entre 2011 y 2017, los ingresos totales de AAP (ingresos por servicios regulados y servicios no regulados) han registrado un importante incremento promedio anual de 20,8%, al pasar de S/. 15,4 millones a S/. 47,8 millones. En dicho periodo, los ingresos por servicios regulados explicaron el 72,4% del total de ingresos; mientras que los ingresos por servicios no regulados explicaron el 27,6% restante. Como se aprecia, los ingresos regulados y no regulados experimentaron un importante crecimiento durante el periodo, a una tasa promedio anual de 20,3% y 21,9% entre 2011 y 2017, respectivamente.

¹² El importe de PAMO asciende a USD 3 585 000. En caso los ingresos regulados sean menores a dicho monto, el Estado Peruano cubrirá la diferencia. Por el contrario, si la suma de los ingresos regulados excede el PAMO, el Concesionario deberá hacer entrega del 50% de dicho exceso al Estado Peruano.

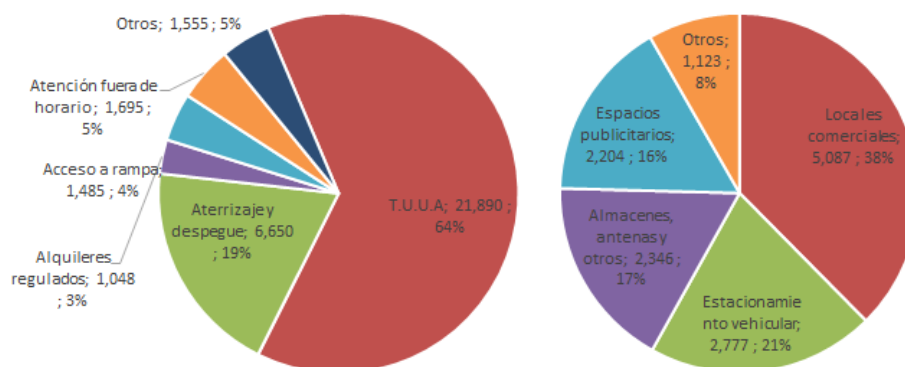


Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

81. En 2017, los ingresos totales de AAP registraron un crecimiento de 2,7% en relación al año anterior, al pasar de S/. 46,6 a S/. 47,9 millones, lo que se explica tanto principalmente por el aumento de los servicios no regulados (8,2%). Los servicios regulados solo se incrementaron en un 0.8%
82. En 2017, la TUUA nacional explicó el 63,7% de los ingresos totales por servicios regulados, seguido de los servicios de aterrizaje y despegue (19,4%), atención en horas extras (4,9%), servicios de rampa (4,3%). En el caso de los servicios no regulados, el 37,6% del total de ingresos provino del alquiler de locales comerciales, seguido por los ingresos por playa de estacionamiento vehicular y abonados (20,5%), alquiler de almacén de carga (17,3%), alquiler de espacios publicitarios (16,3%), entre otros alquileres (8,3%).

Gráfico N° 8
Composición de los ingresos regulados y no regulados – 2017
(En porcentajes)



Fuente: ADP

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios económicos



83. Como se aprecia en el siguiente cuadro, durante 2017, el aeropuerto que explicó más de la mitad de los ingresos de AAP ha sido el de Arequipa (58,6%), que también es el aeropuerto con mayor tráfico de la concesión. Los aeropuertos que le siguen en importancia son de Juliaca (15%), Tacna (11,5%), Puerto Maldonado (8,5%) y Ayacucho (5,9%). Debe notarse que la importancia del Aeropuerto de Arequipa se ha mantenido desde el inicio de la concesión (en el año 2011). En el caso del resto de aeropuertos resalta la importancia que ha cobrado el aeropuerto de Juliaca en la generación de ingresos, pasando de ubicarse en el último lugar en 2011 (al explicar el 4,8% de los ingresos totales) a ubicarse en el segundo lugar en 2017 (al explicar el 15% de los ingresos totales). De manera contraria, el aeropuerto de Ayacucho pasó de explicar el 14,7% de los ingresos totales en 2011 a explicar el 5,9% en 2017.

Cuadro N° 16 Participación de cada aeropuerto en los ingresos totales de AAP 2011 y 2017 (En porcentajes)						
Aeropuerto	2011			2017		
	Servicios aeroportuarios	Servicios no aeroportuarios	Total	Servicios aeroportuarios	Servicios no aeroportuarios	Total
Arequipa	56,3%	52,1%	55,2%	60,7%	53,1%	58,6%
Juliaca	3,4%	8,9%	4,8%	13,8%	18,1%	15,0%
Tacna	16,3%	13,0%	15,4%	11,1%	12,8%	11,5%
Puerto Maldonado	10,0%	9,1%	9,8%	8,1%	9,3%	8,5%
Ayacucho	14,0%	16,9%	14,7%	5,8%	6,2%	5,9%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: ADP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

IX. Conclusiones

84. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias en el año 2017, se desprenden las siguientes conclusiones:
- La red de aeropuertos de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia está formada por 5 terminales, ubicados en ciudades de la zona sur del país, conectándolas con la ciudad de Lima, y a través de ésta con otros destinos internacionales. Si bien cuatro de los cinco aeropuertos concesionados a AAP ostentan la categoría de aeropuertos internacionales, únicamente el 0,008% del total de pasajeros movilizados por AAP durante 2017 correspondió a pasajeros internacionales.
 - Durante 2017, el tráfico de pasajeros, carga y movimiento de aeronaves del Segundo Grupo de Aeropuertos ha presentado una pequeña participación en relación con la Red Aeroportuaria Nacional, así dicha Concesión contribuyó con el 7,7%, 13,2% y 9% del total de operaciones, pasajeros y carga del ámbito nacional, respectivamente. Dicho año, el tráfico de aeronaves se redujo en un 1,3% respecto al año a 2016 al haberse reducido el número de operaciones en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho y Juliaca que concentran el 74% de las operaciones. En lo que



respecta al movimiento de pasajeros estos se incrementaron en un 3,5% con respecto al año 2017,; mientras que el tráfico de carga experimentó un ligero incremento del 0,8 %

- (iii) En relación al desempeño operativo de APP durante el año 2017, se ha verificado lo siguiente:
- En 2017, se observó una caída en el ingreso promedio por pasajero (-0,8%) y por WLU (-0,7%), en comparación con los resultados obtenidos el año anterior. Por otro lado, ese mismo año se incrementó el nivel de gasto¹³ promedio por pasajero (+2,1%) y por WLU (+2,2%) en relación a 2016. Pese a estas variaciones, el ingreso promedio superó al gasto promedio por pasajero y por WLU conforme se aprecia en el siguiente gráfico, lo cual indicaría que durante 2017 los ingresos recaudados por el Concesionario fueron suficientes para cubrir sus gastos operativos.
 - En los principales aeropuertos del Segundo Grupo (Arequipa, Juliaca y Tacna), se han identificado incumplimientos de los niveles de servicio relacionados con el tamaño del área por pasajero en el hall principal, el área mínima por pasajero en sala de embarque, el área de la sala de embarque y del hall de llegadas. Asimismo, se ha observado una mejoría en el nivel de satisfacción de los pasajeros con respecto a la circulación de pasajeros transporte de pasajeros, tratamiento de equipaje, servicios de comunicaciones y accesos (accesibilidad y estado de la infraestructura), así como de las aerolíneas respecto a los servicios en plataforma, terminal e instalaciones de carga en el aeropuerto de Arequipa (el más importante de la concesión).
 - Se resolvieron 95 reclamos, lo que representa un incremento alrededor de 30% en relación al número de reclamos resueltos en 2017 (79) Del total de reclamos sólo cuatro fueron declarado fundados; mientras que el 83,15% (79 reclamos) fueron declarados infundados y el 4% (4 reclamos) improcedentes.
- (iv) Al 31 de diciembre de 2017, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, ascendió a USD 62,5 millones, lo cual representa un avance de 78,8% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 79,2 millones). Cabe mencionar que, durante el 2017 no se han reconocido inversiones de AAP, pues las obras previstas no han podido ejecutarse debido a demoras en la aprobación de los estudios de pre inversión necesarios para obtener la viabilidad de los proyectos en el marco del INVIERTE.PE.
- (v) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor de OSITRAN bajo el concepto de PAMO fueron de aproximadamente S/.10,8 millones durante el año 2017. Asimismo, bajo el concepto de aporte por regulación el concesionario transfirió a OSITRAN un total de S/. 528 mil soles, lo que representó una reducción del 20,2% con respecto al aporte efectuado el 2017.

¹³ Incluye los costos de servicio, gastos de venta y gastos administrativos.



-
- (vi) En 2017, los ingresos obtenidos por el Concesionario, que incluyen los ingresos por servicios aeroportuarios y por servicios no aeroportuarios, aumentaron ligeramente en un 2,7% en relación con el año anterior. Dicho crecimiento se explica por la reducción en el crecimiento de los servicios no aeroportuarios en un 0.7%. Si bien los ingresos regulados se incrementaron en unos 8,2%, estos solo representaron el 28,3% del total de ingresos.



ANEXOS



ANEXO 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO

PAMO	Es el pago anual en Dólares que tiene como finalidad retribuir la operación y el Mantenimiento, con excepción del Mantenimiento Correctivo, de los aeropuertos. El PAMO que se pagará trimestralmente resulta de la división del PAMO entre cuatro (04). Dicho pago se efectuará a partir del inicio de la etapa de Explotación. El importe correspondiente al PAMO será reajustado por inflación anualmente y revisado cada cinco (05) años. El importe del PAMO que el Concedente garantiza al Concesionario asciende a USD 3,585 millones y corresponde a uno de los componentes de la propuesta económica presentada por el Adjudicatario en la etapa de Concurso.
PAO	Es el pago trimestral en Dólares o Nuevos Soles que el Concedente realizará a favor del Concesionario, para retribuir la inversión en que incurra este último, por las Obras del Periodo Remanente. El PAO será cancelado a través del Fideicomiso de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo 16 del Contrato de Concesión.
PPO	Es el pago en Dólares que el Concedente realizará a favor del Concesionario por las Obras Obligatorias efectuadas en el Periodo Inicial, incluyendo aquellas que habiéndose iniciado en el Periodo Inicial, fuesen concluidas con posterioridad, o deberían realizarse fuera del Periodo Inicial, por causas no imputables al Concesionario. El PPO será cancelado a través del Fideicomiso mediante el reconocimiento de los avances de obra, de acuerdo a los términos y condiciones establecidos en el Anexo 16 del Contrato de Concesión.
Cálculo del Cofinanciamiento trimestral	<p>i. Si el Pago Anual por Mantenimiento y Operación (en adelante, PAMO) es mayor que los ingresos regulados, el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:</p> $\text{Cofinanciamiento}_t = (\text{PAMO}_t - \text{IR}_t) + \text{PAO}_t + \text{PPO}_t + \text{MC}_t$ <p>ii. Si el PAMO es menor o igual que los Ingresos Regulados, el monto del cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:</p> $\text{Cofinanciamiento}_t = -f_1 (\text{IR}_t - \text{PAMO}_t) + \text{PAO}_t + \text{PPO}_t + \text{MC}_t$ <p>Las variables se definen de la siguiente manera:</p> <p>PAMO Es el importe del PAMO anual en Dólares, dividido entre 4, que el Concedente asegura al Concesionario para el mantenimiento y operación de los aeropuertos. El importe PAMO es el consignado por el Concesionario en su propuesta económica.</p> <p>IR Corresponde a los ingresos regulados trimestrales de los aeropuertos.</p> <p>PAO Pago trimestral en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo remanente.</p> <p>PPO Pago al contado en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo inicial.</p> <p>MC_t Pago correspondiente al mantenimiento correctivo.</p> <p>f₁ Factor de distribución del excedente del ingreso regulado sobre el PAMO y se fija en 50%.</p> <p>t Periodo equivalente a un trimestre.</p>



ANEXO 2 FICHA DE CONTRATO

FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN			
Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.			
Segundo grupo de aeropuertos de provincia			
Nº	Tema	Contenido	
1	estructura	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arequipa – Arequipa; ▪ Ayacucho – Ayacucho; ▪ Juliaca - Puno; ▪ Puerto Maldonado – Madre de Dios; ▪ Tacna – Tacna; ▪ Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado). 	<p>ula 5.7.1. (p. 35)</p> <p>ula 5.8. (p. 36)</p>
2	de suscripción	de enero de 2011.	ar N° 60
3	de concesión	años.	ula 4.1 (p. 30)
4	das	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adenda 1: 4 de enero de 2013. Modificación del numeral 5.8.2 del Contrato. ▪ Adenda 2: 6 de agosto de 2013. Modificación del numeral 1.27, 9.4.1, el acápite 3 del apéndice 2 del anexo 16 del Contrato. 	<p>da 1</p> <p>da 2</p>
5	lidad	Concesión – Asociación Público Privada Cofinanciada.	ula 2.3 (p. 21)
6	oga de la concesión	En ningún caso el plazo de la concesión podrá exceder del plazo máximo establecido en las leyes aplicables. La solicitud deberá presentarse con una antelación no menor a tres años previos al vencimiento de la concesión.	ula 4.3 (p. 32-33)
7	r de competencia	Menor monto de propuesta económica (MO): MO = PPO _i + VPAMO _i	ases Numeral 7.2 (p. 33)
8	dades esenciales	Para el acceso y utilización de las facilidades esenciales el concesionario y los usuarios intermedios estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del REMA.	ula 7.3 (p. 49)
9	al social mínimo	US\$ 6 100 000 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.	<p>ula 1.22 (p. 07)</p> <p>ula 3.3.1. (p. 27)</p>
10	gías a favor del concedente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 4,5 millones, que debe ser renovada anualmente hasta dos años (2) después de haber concluido la concesión. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 10% del monto anual establecido en el Programa de Ejecución de Obras en el periodo inicial. Y 20% del importe indicado en el Plan Anual de Inversiones de obras en el periodo remanente. 	ula 10.2 (p. 84-86)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Nº	Tema	Contenido	
11	cláusulas a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ Si en la Toma de Posesión existieran bienes obsoletos o en desuso que pudieran generar impactos ambientales, el Concedente se compromete de retirarlos y asumir el gasto que tal retiro genere. 	Artículo 10.1 (p. 83)
12	cláusulas a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El derecho de concesión. ▪ Los ingresos netos de la concesión deducida la tasa de aporte por regulación y cualquier otro comprometido a entidades estatales. ▪ Las acciones o participaciones que corresponden al concesionario. 	Artículo 10.4 (p. 86)
13	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Obras obligatorias: <ul style="list-style-type: none"> - Obras de rápido impacto (primeros 12 meses) - Obras de seguridad (primeros 24 meses) - Ampliación y remodelación terminal (primeros 24 meses). - Equipamiento del periodo inicial (primeros 18 meses). ▪ Obras del periodo remanente: <ul style="list-style-type: none"> - Plan Maestro de Desarrollo (primeros 24 meses) - Plan de Equipamiento del periodo remanente (24 meses desde la fecha de cierre establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo) - Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire ▪ Inversiones en Obras nuevas y adicionales de Obra. 	Artículo 8.2. (p. 55-71) Anexo 23.
14	Obras obligatorias	Detalladas en el anexo 23. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PPO.	Artículo 8.2.1 (p. 55) Artículo 1.8.1 (p. 14)
15	Obras del periodo remanente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Derivadas del Plan maestro de desarrollo, Plan de equipamiento y Programa de Rehabilitación y mejoramiento. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PAO. ▪ En caso las obras del periodo remanente constituyan proyectos de inversión pública se deberá obtener la viabilidad de acuerdo a las normas SNIP. 	Artículo 8.2.2 (p. 61) Artículo 1.8.1 (p. 14)
16	Inversiones en obras nuevas y adicionales de obra	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Obras nuevas:</u> El concedente debe presentar al concesionario una instrucción para la ejecución de obras nuevas. Estas serán asumidas por el concesionario con cargo a los recursos del concedente y serán pagados bajo el mecanismo del PAO. ▪ <u>Adicionales de obra:</u> El concedente o el concesionario podrán determinar la necesidad de realizar adicionales de obra. 	Artículo 8.2.3 (p. 68) Artículo 1.8.1 (p. 14)



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Nº	Tema	Contenido	
17	condiciones	<p>Referidas a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Régimen de bienes. ▪ Mantenimiento de los bienes de la concesión. ▪ Explotación de la concesión. ▪ Ejecución de las obras. ▪ Régimen económico financiero. ▪ Garantías. ▪ Régimen de seguros. ▪ Consideraciones socio ambientales. ▪ Relación con socios terceros y personal. ▪ Competencias administrativas. ▪ Régimen económico financiero. ▪ Sistema de seguimiento y mejoramiento de la calidad. ▪ Reglamento para Ejecución y Contratación de obras, obras nuevas, actividades de mantenimiento periódico, consultorías y equipamiento. 	<p>Tabla 9. Tabla de Penalidades (p. 255-263)</p>
18	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje. <ul style="list-style-type: none"> a) De Conciencia: Controversias Técnicas. b) De Derecho: Controversias No Técnicas. <ul style="list-style-type: none"> - Internacional - superior a US\$ 10 millones. - Nacional: igual o menor a US\$ 10 millones. 	<p>Tabla 16.4. (p. 120)</p> <p>Tabla 16.5. (p. 122)</p>
19	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo acuerdo. ▪ Incumplimiento del concesionario. ▪ Incumplimiento del concedente. ▪ Decisión unilateral del concedente. ▪ Fuerza mayor o caso fortuito. 	<p>Tabla 15 (p. 107-114)</p>
20	Equilibrio económico	<p>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Que el porcentaje de desequilibrio dividiendo la diferencia entre los resultados antes de impuestos relacionados a la prestación de servicios aeroportuarios y el recalcu de los resultados antes de impuestos del mismo aplicando los valores de ingresos o costos que correspondan al momento previo a la modificación que ocurran como consecuencia de los cambios en las Leyes aplicables, sobre el resultado antes de impuestos del último ejercicio, y en caso que del resultado acumulado supere el 10%. <p>En tal caso se procederá a restablecer el equilibrio otorgando una compensación al Concesionario o Concedente, según corresponda.</p>	<p>Tabla 9.3. (p. 77-79)</p>



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Nº	Tema	Contenido	
21	Seguros	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley. ▪ Seguros de Responsabilidad y Propiedad: <ul style="list-style-type: none"> - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño, pérdidas o lesiones. - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes. - Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos, terremoto y demás riesgos de la naturaleza. - Seguro de Dishonestidad y Fraude por personas que presten servicios en el aeropuerto. 	<p>Artículo 11.2. (p. 91-92)</p>
22	Estándares de servicio	<p>Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ International Standards Organization (ISO) ▪ International Airline Transport Association (IATA) ▪ Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ▪ Airport Council International (ACI) ▪ Federal Aviation Administration (FAA) ▪ Transport Security Administration (TSA) 	<p>Artículo 1.54. (p. 10-11)</p> <p>Artículo 1.115 (p. 19)</p>
23	Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento aeronaves, puentes de abordaje, uso de instalación de carga y horas extras. ▪ Las tarifas no podrán ser modificadas hasta el término del tercer año de concesión. Posteriormente, las tarifas se igualarán a las cobradas en ese momento por el concesionario del primer grupo de aeropuertos. ▪ Cargos de acceso: de conformidad a los servicios esenciales establecidos en el REMA. 	<p>Artículo 1.121 (p. 20)</p> <p>Artículo 9.1. (p. 73-74)</p> <p>Artículo 1.117 (p. 222-227)</p>
24	Ajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ El Concesionario reajustará las tarifas al quinto año de concesión por IPC y CPI. ▪ OSITRAN podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda. 	<p>Artículo 9.1.8. (p. 74-75)</p> <p>Artículo 9.1.9. (p. 75)</p>
25	Pagos	<p>Pago por obras obligatorias en dólares que el concedente realiza a favor del concesionario durante el periodo inicial cancelado a través del fideicomiso. Dicho monto asciende a US\$ 47 785 000,00.</p>	<p>Artículo 1.90. (p. 16)</p> <p>Artículo 9.5.1. (p. 81)</p> <p>Artículo 1.116, apéndice 2 (p. 313)</p>
26	Pagos	<p>Pago por obras trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el concedente realizará a favor del concesionario por las obras del periodo remanente cancelados a través del fideicomiso.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pago al contado del 30% de la obra. ▪ El saldo correspondiente al 70% pagado en cuotas trimestrales por un periodo de 10 años o lo que reste de la concesión. 	<p>Artículo 1.89 (p. 16)</p> <p>Artículo 9.5.2 (p. 81)</p> <p>Artículo 1.116, apéndice 2 (p. 313)</p>



FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN
Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.
Segundo grupo de aeropuertos de provincia

Nº	Tema	Contenido	
27		<ul style="list-style-type: none">▪ Pago anual en dólares que retribuyen la operación y mantenimiento con excepción del mantenimiento correctivo pagadero trimestralmente.▪ Dicho monto asciende a USD 3 585 000,00.▪ Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos.▪ El reajuste del PAMO por inclusión del Aeropuerto de Andahuaylas será el siguiente: $p = (\text{PAMO máx. por } 5 \text{ aeropuertos}) / (\text{PAMO ofertado por } 5 \text{ aeropuertos})$	ula 1.87 (p. 16) ula 9.43 (p. 80) o 16, apéndice 2 8-313)



ANEXO 3 RESUMEN ESTADÍSTICO

INDICADORES ANUALES: SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS REGIONALES

Concesionario	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2011 - 2017

a.Tráfico								
Indicador	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Pasajeros totales	Unidades	1,766,266	2,073,642	2,303,296	2,439,917	2,736,577	2,996,059	3,102,104
Nacionales	Unidades	1,754,948	2,060,333	2,294,562	2,434,484	2,734,118	2,995,818	3,101,860
Internacionales	Unidades	11,318	13,309	8,734	5,433	2,459	241	244
Tránsito y transferencia	Unidades	0	0	0	0	0	0	0
Carga total	Toneladas	5,750	5,750	6,010	5,430	5,235	4,979	5,018
Nacional	Toneladas	5,750	5,750	6,009	5,429	5,235	4,979	5,018
Internacional	Toneladas	0.00	0.00	0.13	0.12	0.00	0.00	0.00
- Exportación	Toneladas	0.00	0.00	0.13	0.12	0.00	0.00	0.00
- Importación	Toneladas	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Operaciones totales	Unidades	26,601	28,317	26,586	28,638	29,430	29,320	28,946
Nacionales	Unidades	26,292	27,947	26,277	28,206	29,185	29,199	28,842
Internacionales	Unidades	309	370	309	432	245	121	104

b.Ingresos								
Ingresos	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ingresos Aeronáuticos	Miles de Soles	11,315.00	13,506.00	16,705.00	21,954.00	28,586.00	34,067.00	34,319.00
Ingresos No aeronáuticos	Miles de Soles	3,766.00	5,715.00	6,290.00	8,800.00	9,816.00	12,514.00	13,541.00
Otros ingresos*	Miles de Soles	358.00	243.00	70.00	82.00	95.00	95.00	95.00
Total	Miles de Soles	15,439.00	19,464.00	23,065.00	30,836.00	38,497.00	38,497.00	38,497.00

Fuente: AAP; EEFF Auditados; Gerencia de Supervisión y Fiscalización

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

* Diferentes a las comerciales o aeroportuarias

Indicadores por Aeropuertos

1) Tráfico de pasajeros

a) Nacional

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Arequipa	1,007	1,134	1,269	1,354	1,487	1,631	1,694
Juliaca	254	326	353	375	440	468	444
Tacna	249	285	320	346	386	404	422
Puerto Maldonado	193	244	276	271	276	293	300
Ayacucho	53	70	77	88	145	199	242
Total	1702	1990	2218	2346	2589	2797	2860

b) Internacional

Total	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Arequipa	11.29	13.02	8.67	5.37	2.32	0.22	0.23
Juliaca	0.01	0.05	0.06	0.03	0.10	0.00	0.00
Tacna	0.01	0.22	0.01	0.01	0.03	0.01	0.01
Puerto Maldonado	0.01	0.02	0.00	0.02	0.02	0.01	0.00
Ayacucho	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Total	11.32	13.31	8.73	5.43	2.46	0.24	0.24



2) Número de operaciones

a) Nacional

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Arequipa	13,271	13,675	14,319	14,009	14,254	14,348	13,915
Ayacucho	2,935	3,331	2,948	3,306	3,887	3,602	3,310
Juliaca	3,853	4,008	3,836	4,095	4,318	4,261	4,015
Puerto Maldonado	2,961	3,491	3,401	3,212	3,237	3,395	3,648
Tacna	3,275	3,303	3,681	3,584	3,489	3,593	3,954
Nacionales	26,295	27,808	28,185	28,206	29,185	29,199	28,842
Arequipa	249	292	264	361	181	35	47
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	0
Juliaca	2	7	6	12	11	0	2
Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	5	1
Tacna	48	63	39	42	49	81	54
Internacionales	309	370	312	432	245	121	104

b) Internacional

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Arequipa	1,007	1,134	1,269	1,354	1,487	1,631	1,694
Juliaca	254	326	353	375	440	468	444
Tacna	249	285	320	346	386	404	422
Puerto Maldonado	193	244	276	271	276	293	300
Ayacucho	53	70	77	88	145	199	242
Nacionales	1,755	2,060	2,295	2,434	2,734	2,996	3,102
Arequipa	11.29	13.02	8.67	5.37	2.32	0.22	0.23
Juliaca	0.01	0.05	0.06	0.03	0.10	0.00	0.00
Tacna	0.01	0.22	0.01	0.01	0.03	0.01	0.01
Puerto Maldonado	0.01	0.02	0.00	0.02	0.02	0.01	0.00
Ayacucho	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Internacionales	11.32	13.31	8.73	5.43	2.46	0.24	0.24



3) Carga movilizada (Toneladas)

a) Nacional

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Arequipa	2423	2391	2633	2356	2442	2351	2443
Juliaca	1067	1088	1109	987	948	940	899
Puerto Maldonado	1077	1069	992	975	861	850	797
Tacna	914	944	1083	1009	934	819	850
Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30
Total	5,750	5,750	6,009	5,429	5,235	4,979	5,018

*No se ha tendido carga internacional en durante la concesión



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

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De La Sotta
Jefe de Estudios
Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefe de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Yessica Ochoa Carbajo - Especialista
Wilmer Zela Moraya - Especialista
Victor Chang Rojas - Analista
Oscar Ubillús Ramirez – Analista
Andrea Raza Herrera – Practicante
Paolo Gutierrez Chochoca - Practicante