



# INFORME DE DESEMPEÑO 2018

Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia

Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



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



## CONTENIDO

<b>I.</b>	<b>RESUMEN EJECUTIVO</b> .....	<b>3</b>
<b>II.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN</b> .....	<b>5</b>
	II.1. Composición accionaria del Concesionario .....	5
	II.2. Principales características del Contrato de Concesión .....	5
	II.3. Principales activos.....	7
	II.4. Área de influencia.....	7
<b>III.</b>	<b>OFERTA DE SERVICIOS PRESTADOS EN LA INFRAESTRUCTURA</b> .....	<b>8</b>
<b>III.</b>	<b>DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS</b> .....	<b>9</b>
	III.1. Servicios aeroportuarios.....	9
	III.2. Servicios no aeroportuarios.....	14
<b>IV.</b>	<b>ESQUEMA TARIFARIO</b> .....	<b>15</b>
	IV.1. Tarifas reguladas.....	15
	IV.2. Cargos de acceso .....	18
<b>V.</b>	<b>DESEMPEÑO OPERATIVO</b> .....	<b>18</b>
	V.1. Desempeño comercial.....	18
	V.2. Calidad al usuario intermedio y final .....	19
	VI.1. Reclamos.....	24
<b>VI.</b>	<b>INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO</b> .....	<b>25</b>
	VII.1. Inversiones.....	25
	VII.2. Cofinanciamiento .....	28
	VII.3. Pagos al Estado.....	29
<b>VII.</b>	<b>INDICADORES COMERCIALES</b> .....	<b>29</b>
<b>VIII.</b>	<b>RESULTADOS FINANCIEROS</b> .....	<b>31</b>
	VIII.1. Estado de Resultados Integrales .....	31
	VIII.2. Estado de Situación Financiera .....	34
	VIII.3. Ratios financieros .....	35
<b>VIII.</b>	<b>CONCLUSIONES</b> .....	<b>37</b>
	<b>ANEXO N° 1 ESQUEMA DE COFINANCIAMIENTO</b> .....	<b>39</b>
	<b>ANEXO N° 2 FICHA DE CONTRATO</b> .....	<b>40</b>
	<b>ANEXO N° 3 RESUMEN ESTADÍSTICO</b> .....	<b>45</b>



## CUADROS

Cuadro N° 1 Aeropuertos concesionados a AAP – 2018 .....	7
Cuadro N° 2 Servicios aeroportuarios por tipo de regulación .....	9
Cuadro N° 3 AAP: Clasificación de los terminales aeroportuarios, .....	10
Cuadro N° 4 Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto.....	11
Cuadro N° 5 Tráfico de pasajeros en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto.....	13
Cuadro N° 6 Tráfico de carga*, por aeropuerto 2011 – 2018 .....	14
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, 2018.....	16
Cuadro N° 9 Cargos de acceso en el Segundo Grupo de Aeropuertos, 2018 .....	18
Cuadro N° 10 Nivel de Servicio IATA “C” en el aeropuerto de Arequipa, Juliaca y Tacna .....	21
Cuadro N° 11 Nivel de Servicio IATA “D” en el aeropuerto de Puerto Maldonado y Ayacucho.	22
Cuadro N° 12 Pasajeros: Indicadores de calidad percibida por aeropuerto – 2018.....	23
Cuadro N° 13 Aerolíneas: Indicadores de calidad percibida por aeropuerto – 2018.....	24
Cuadro N° 14 Reclamos resueltos - 2018.....	25
Cuadro N° 15 Obras Nuevas que cuentan con instrucción por parte del Concedente.....	28
Cuadro N° 16 Participación de cada aeropuerto en los ingresos totales de AAP 2011 y 2018 .	31
Cuadro N° 17 Estado de Resultados Integrales, 2017 y 2018 .....	32
Cuadro N° 18 Ingresos por prestación de servicios, 2017 y 2018.....	32
Cuadro N° 19 Costos por prestación de servicios, 2017 y 2018 .....	33
Cuadro N° 20 Gastos administrativos, 2017 y 2018 .....	33
Cuadro N° 21 Estado de Situación Financiera, 2017 y 2018.....	34
Cuadro N° 22 Ratios Financieros, 2016 - 2018 .....	35

## GRÁFICOS

Gráfico N° 1 Tráfico de aeronaves 2002 – 2018.....	11
Gráfico N° 2 Tráfico de pasajeros 2002 – 2017 .....	12
Gráfico N° 3 Tráfico de carga 2002 – 2018.....	14
Gráfico N° 4 Ingresos y costos promedio por pasajero y por WLU, 2011 – 2018 .....	19
Gráfico N° 5 Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2012 – 2018 .....	25
Gráfico N° 6 Aporte por regulación 2012 – 2018 .....	29
Gráfico N° 7 Evolución de los ingresos totales 2011 – 2018 .....	30
Gráfico N° 8 Composición de los ingresos regulados y no regulados – 2018.....	30



# INFORME DE DESEMPEÑO 2018

## SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

### I. RESUMEN EJECUTIVO

El presente Informe contiene una evaluación del desempeño, a diciembre de 2018 de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia, administrada por el consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o AAP).

El 5 de enero de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC) y APP 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.A.: 50,0% Corporación América Airports:50,0%
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 2018	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 2018, los aeropuertos administrados por AAP registraron un total de 31,6 mil operaciones de aeronaves, cifra ligeramente inferior (9,4%) a la registrada el año anterior, siendo los vuelos nacionales los que concentraron más del 99,4% de dichas operaciones. Ese mismo año, se movilizaron un total de 3,4 millones de pasajeros, lo cual significó un crecimiento de 11,1% respecto del año 2017, manteniéndose por séptimo año consecutivo la tendencia creciente en el número de pasajeros atendidos. Por otro lado, AAP transportó un volumen de carga ascendente a 4,8 mil toneladas, volumen ligeramente inferior (3.0%) al registrado en 2017.



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 56,6% del tráfico de pasajeros, el 45,9% del tráfico de carga y el 50% 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 2018 alcanzaron los S/. 54,2 millones, de los cuales el 72,4% 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 64% del total de ingresos regulados, seguida por los ingresos por servicios de Aterrizaje y Despegue, con 19,3%. 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 42% de la recaudación total por servicios no regulados este último año.

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 un incremento del 9,7% con respecto al aporte efectuado el 2017.

Durante 2018, se resolvieron un total de 67 reclamos presentados por los usuarios en relación a los servicios e infraestructura del segundo grupo de aeropuertos, de los cuales 38 reclamos se presentaron en la Arequipa, 9 reclamos en Puerto Maldonado, 9 reclamos en Ayacucho, 6 reclamos en Juliaca, y 5 reclamos en Tacna cifra que representó una disminución del 42% en relación a los reclamos presentados el año anterior (95 reclamos).

Finalmente, la concesión ha tenido pérdidas netas por S/ 24 millones de soles producto de los mayores costos que ha presentado en sus estados financieros para este periodo.



## INFORME DE DESEMPEÑO 2018

### SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS DE PROVINCIA

#### II. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

##### II.1. Composición accionaria del Concesionario

1. AAP es una sociedad anónima constituida en Perú el 22 de noviembre de 2010. La Compañía es un negocio conjunto y sus partícipes al 31 de diciembre de 2018 son Andino Investment Holding S.A.A., entidad domiciliada en Perú y Corporación América Airports S.A. (antes ACi Airports International S.A.R.L), entidad domiciliada en Luxemburgo, ambas con una participación de 50% cada una.
2. Cabe señalar que, con fecha 17 de noviembre de 2017, Andino Investment Holding S.A.A cedió parte de sus acreencias derivadas de préstamos con la Compañía a su relacionada Almacenes Financieros S.A., las cuales fueron capitalizadas por el equivalente al 25% de participación de la Compañía. Con ello al 31 de diciembre de 2017, el accionariado era el siguiente: Andino Investment Holding S.A.A. (25%), Almacenes Financieros S.A. (25% y Corporación América Airports S.A. (50%)
3. Posteriormente, con fecha 19 de setiembre de 2018, se firma un acuerdo contractual de compra y venta, por el cual Andino investment Holding S.A.A. adquiere las acciones que Almacenes Financieros S.A. tenía en la Compañía

##### II.2. Principales características del Contrato de Concesión

4. El 5 de enero de 2011, el MTC y 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).
5. 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 2018, se han suscrito tres adendas al Contrato.

##### Esquema de cofinanciamiento

6. 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)<sup>1</sup>, Pago por Obras (PAO) y Pago por Obras Obligatorias (PPO)<sup>2</sup>. El detalle se encuentra en el Anexo 1 del presente informe.
7. 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.

<sup>1</sup> 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.

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



8. 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). El 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**

9. 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 periodo remanente, que comprende desde el cuarto año hasta el fin de la concesión.
10. 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 N° 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.
11. 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 Estudio Definitivo de Ingeniería (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.
12. En este punto es necesario tener en consideración que, a diferencia de las concesiones autosostenibles, cuando se trata de proyectos cofinanciados, estos deben cumplir con todos los requisitos y procedimientos establecidos en el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (SNPMGI), creado mediante Decreto Legislativo N° 1252 de fecha 01 de noviembre de 2016, el mismo que reemplaza al Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP).
13. Cabe mencionar que, el SNPMGI modifica la Fase de Preinversión del SNIP, por una Fase de Formulación y Evaluación con el fin de agilizar el trámite, estableciéndose que la formulación del proyecto se realizará a través de una ficha técnica y solo en caso de proyectos que tengan alta complejidad, se requerirá el nivel de estudio que sustente la concepción técnica y el dimensionamiento del proyecto. Asimismo, establece una fase de ejecución (que bajo el SNIP es la Fase de Inversión) que comprende la elaboración del expediente técnico o equivalente y la ejecución física y financiera respectiva del proyecto.

#### **Esquema de regulación tarifaria**

14. 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).



15. 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.
16. 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*)

17. Asimismo, OSITRÁN 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

18. 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 – 2018			
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 <sup>1</sup>	Andahuaylas	Apurímac	Nacional

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

Fuente: Contrato de Concesión

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

19. 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 saneado<sup>3</sup>. Vencido dicho plazo, de no 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

20. 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

<sup>3</sup> Adenda N° 1 al Contrato de Concesión.



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).

21. Cabe indicar que si bien 4 aeropuertos de la Concesión ostentan la categoría de aeropuertos internacionales, conforme se desarrollará en acápite posteriores, el tráfico internacional en la red de aeropuertos de AAP, ha sido poco significativo.

**Ilustración N° 1**  
**Aeropuertos administrados por AAP**  
**Mapa del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia**



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

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

22. 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.
23. 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

24. 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

### III. DEMANDA DE LOS SERVICIOS PRESTADOS

#### III.1. Servicios aeroportuarios

##### i. Principales clientes

25. Como parte de lo establecido en el Contrato de concesión, el Concesionario se encarga de mantener la operatividad del aeropuerto, 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.
26. 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 2018 son los siguientes:
- Peruvian Airlines
  - StarPeru
  - Avianca
  - Amasonas
  - ATSA



- Aerolink
- Viva Air Perú
- Helicopteros del Sur
- Servicios Aereos de los Andes

## ii. Tráfico de pasajeros, carga y aeronaves

27. 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 – 2018**

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	-
2017	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho	-
2018	Arequipa	Juliaca, Tacna y Puerto Maldonado	Ayacucho	-

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

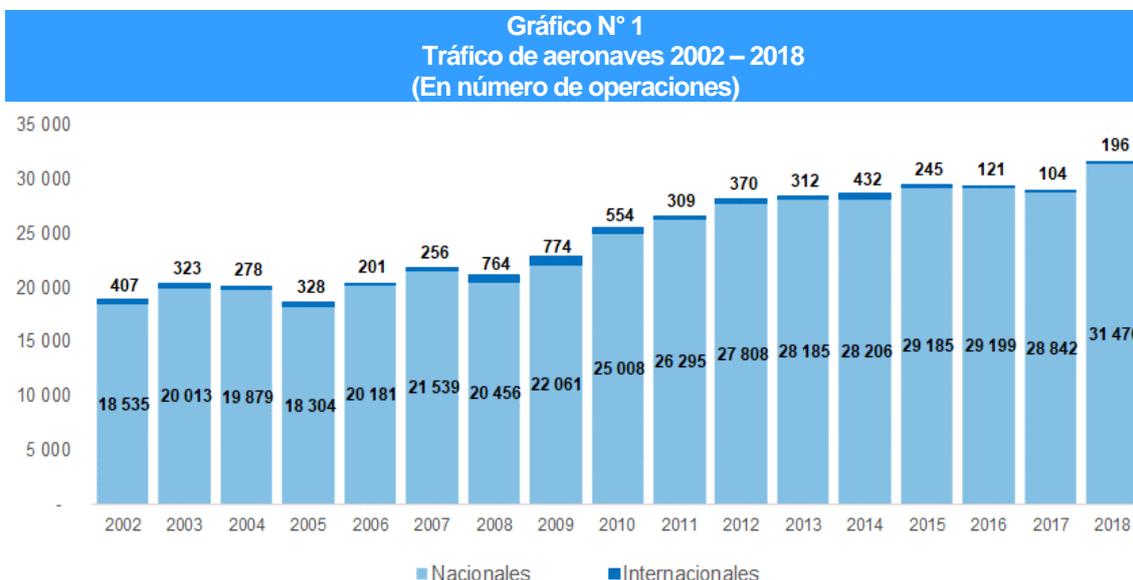
28. El Segundo Grupo de Aeropuertos atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional. Así, en 2018 los aeropuertos operados por AAP concentraron el 8%, 13,4% y 9,5% del total de operaciones nacionales, número de pasajeros y volumen de carga, 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**

29. 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 – 2018, las operaciones nacionales representaron el 99,6% del total de operaciones.
30. 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 – 2018), se observa un menor dinamismo, al registrarse un moderado crecimiento promedio anual de 2,5%, (de



26,6 mil a 31,6 mil operaciones). En dicho periodo, las operaciones nacionales registraron un crecimiento promedio anual de 2,6%; mientras que las operaciones internacionales registraron una reducción promedio anual de 6,3%.



Fuente: AAP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

31. En 2018, AAP registró un total de 31 672 movimientos de aeronaves, entre aterrizaje y despegue, lo cual reflejó un incremento del 9,4% con respecto al año anterior. De este tráfico total de aeronaves, los movimientos nacionales concentraron el 99,4%.
32. 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 50% de las operaciones en 2018; mientras que los aeropuertos de Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho explicaron el 13,9%, 13,7%, 11% y 11,5%, respectivamente.

**Cuadro N° 4**  
**Tráfico de aeronaves en vuelos nacionales e internacionales, por aeropuerto**  
**2011 – 2018 (En número de operaciones)**

**Operaciones Nacionales**

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	13 271	13 675	14 319	14 009	14 254	14 348	13 915	15 751
Ayacucho	2 935	3 331	2 948	3 306	3 887	3 602	3 310	3 646
Juliaca	3 853	4 008	3 836	4 095	4 318	4 261	4 015	4 381
Puerto Maldonado	2 961	3 491	3 401	3 212	3 237	3 395	3 648	3 455
Tacna	3 275	3 303	3 681	3 584	3 489	3 593	3 954	4 243

**Operaciones Internacionales**

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	249	292	264	361	181	35	47	87
Juliaca	2	7	6	12	11	-	2	6
Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	5	1	17
Tacna	48	63	39	42	49	81	54	86
<b>Total</b>	<b>309</b>	<b>370</b>	<b>312</b>	<b>432</b>	<b>245</b>	<b>121</b>	<b>104</b>	<b>196</b>

<b>Total operaciones</b>	<b>2 320</b>	<b>2 382</b>	<b>2 325</b>	<b>2 446</b>	<b>2 260</b>	<b>2 137</b>	<b>2 121</b>	<b>2 214</b>
--------------------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Fuente: AAP

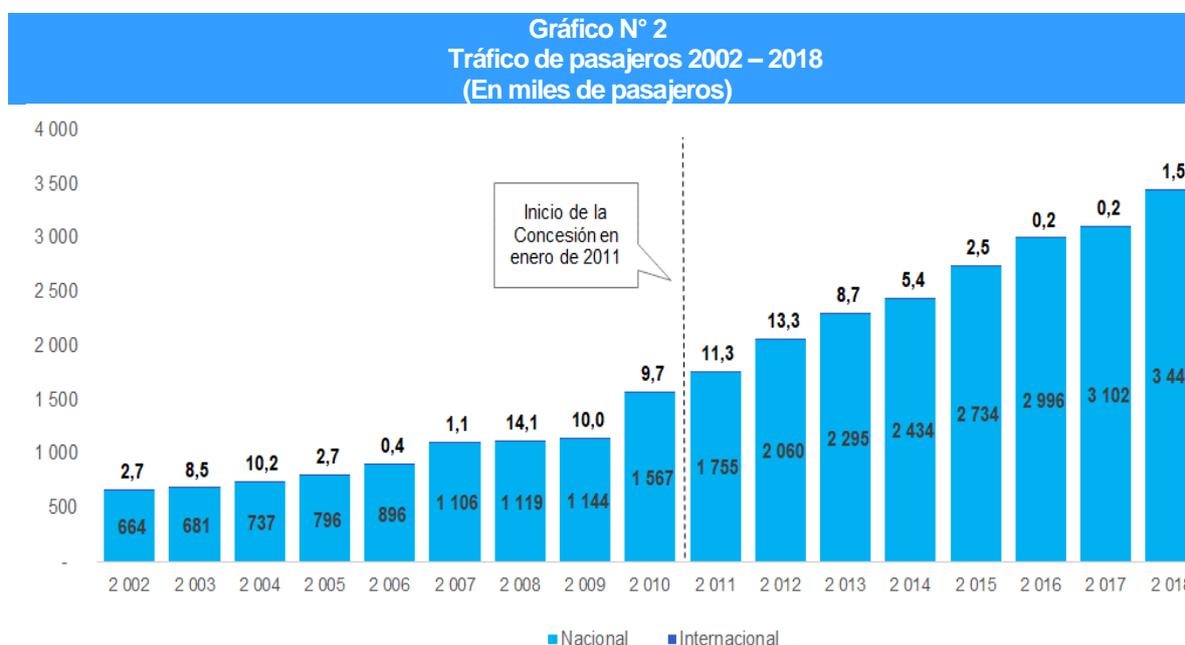
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



33. Como se observa, todos los aeropuertos salvo el de Puerto Maldonado han registrado un crecimiento de las operaciones nacionales entre 2011 y 2018, en tasas promedio anual que varían entre 7,3% y 13,2% (Puerto Maldonado tuvo una caída del 5,3% en el número de operaciones). Durante 2018, los aeropuertos de Arequipa y Ayacucho registraron el mayor incremento en el número de operaciones nacionales, con tasas de 13,2 y 10,2%.
34. En el caso de las operaciones internacionales, se observa que el aeropuerto de Arequipa fue el más importante entre 2011 y 2018, habiendo captado el 72% del tráfico total de aeronaves en vuelos internacionales del segundo grupo de aeropuertos. Sin embargo, para los últimos años el aeropuerto de Tacna ha incrementado su participación. Así, durante el 2018, el número de vuelos internacionales se incrementó un 88% pasando de 104 a 196 vuelos, siendo los aeropuertos de Arequipa y Tacna los que tuvieron la mayor participación de vuelos internacionales con 87 y 86 operaciones respectivamente principalmente en vuelos al norte de Chile.

#### Tráfico de pasajeros

35. 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 – 2018, el movimiento de pasajeros nacionales representó el 99,9% del total, siendo el número de pasajeros internacionales poco significativo.
36. Entre 2002 y 2010, periodo previo al inicio de la concesión, el número total de pasajeros registró un crecimiento promedio anual de 11,4% (de 666 mil a 1 577 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 – 2018), el tráfico total de pasajeros experimentó un crecimiento promedio anual de 8,4%, también explicado en mayor medida por el incremento de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa (de 1 694 mil a 1 948 mil).



Fuente: AAP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

37. Durante 2018, el número total de pasajeros registró un aumento de 11,1% en relación con el año anterior pasando de 3,1 millones de pasajeros a 3,4 millones de pasajeros, básicamente impulsado por mayor el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales en el Aeropuerto de Arequipa.



38. 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 56,6% del total de pasajeros nacionales en 2018; mientras que los aeropuertos de Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho, captaron el 14%, 12,8%, 9,7% y 6,9%, respectivamente. Como se observa en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos a excepción de Ayacucho han registrado un crecimiento del tráfico de pasajeros nacionales entre 2011 y 2018.
39. 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**  
**2011 – 2018 (Pasajeros)**

**a) Pasajeros en vuelos nacionales**

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	1 006 802	1 134 207	1 269 213	1 354 074	1 486 569	1 631 392	1 693 575	1 948 010
Juliaca	253 716	326 045	352 686	375 016	440 389	468 414	444 420	483 176
Tacna	248 641	285 407	320 395	345 766	385 768	404 076	422 026	440 564
Puerto Maldonado	193 027	244 394	275 647	271 219	276 379	293 127	300 010	333 025
Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 829	238 630
<b>Total</b>	<b>1 754 948</b>	<b>2 060 333</b>	<b>2 294 562</b>	<b>2 434 484</b>	<b>2 734 118</b>	<b>2 995 818</b>	<b>3 101 860</b>	<b>3 443 405</b>

**b) Pasajeros en vuelos internacionales**

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	11 285	13 023	8 665	5 367	2 315	220	233	1 322
Juliaca	11	51	57	34	101	-	4	29
Tacna	10	217	10	10	27	9	7	118
Puerto Maldonado	12	18	2	22	16	8	-	69
Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>11 318</b>	<b>13 309</b>	<b>8 734</b>	<b>5 433</b>	<b>2 459</b>	<b>237</b>	<b>244</b>	<b>1 538</b>

<b>Total pasajeros</b>	<b>1 766 266</b>	<b>2 073 642</b>	<b>2 303 296</b>	<b>2 439 917</b>	<b>2 736 577</b>	<b>2 996 055</b>	<b>3 102 104</b>	<b>3 444 943</b>
------------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

**Tráfico de carga**

40. 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 – 2018), se observa una reducción promedio anual de 2,4%. Durante 2018, el volumen de carga nacional transportada registró una caída del 3,0% en relación al volumen transportado en el 2017.



**Gráfico N° 3**  
Tráfico de carga 2002 – 2018  
(En toneladas)



Fuente: AAP, CORPAC

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

41. En relación al tráfico por aeropuerto, se aprecia que el aeropuerto de Arequipa es el más importante habiendo concentrado el 45,9% del total de la carga movilizada durante 2018, seguido por los aeropuertos de Juliaca, Tacna, Puerto Maldonado y Ayacucho, los cuales concentraron el 19,8%, 17,5%, 14,8% y 2,1% del total de carga movilizada, respectivamente. Cabe señalar que, entre 2011 y 2018, 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 ha presentado valores por debajo de los obtenidos al inicio de la Concesión.

**Cuadro N° 6**  
Tráfico de carga\*, por aeropuerto 2011 – 2018  
(En toneladas)

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	2 423	2 391	2 633	2 356	2 442	2 351	2 443	2 233
Juliaca	1 067	1 088	1 109	987	948	940	899	962
Tacna	914	944	1 083	1 009	934	819	850	850
Puerto Maldonado	1 077	1 069	992	975	861	850	797	721
Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30	101
<b>Total</b>	<b>5 750</b>	<b>5 750</b>	<b>6 009</b>	<b>5 429</b>	<b>5 235</b>	<b>4 979</b>	<b>5 018</b>	<b>4 867</b>

\* Únicamente se han registrado movimientos de carga nacional

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

### III.2 Servicios no aeroportuarios

42. 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 27,6% en 2018).



**Cuadro N° 7**  
**Principales clientes del rubro alquiler de locales comerciales, por aeropuerto**

<b>Arequipa</b>	<b>Juliaca</b>	<b>Puerto Maldonado</b>
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		
La Ibérica		
Misti Store		
Resto Bar Jirón Perú		
Sol Alpaca		
	<b>Ayacucho</b>	<b>Tacna</b>
	Cafetería Altomayo	Minimarket Altomayo
	Deli Express	Cafetería Altomayo
		DPG Duty Free

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

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

#### **IV. ESQUEMA TARIFARIO**

43. 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.
44. 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 (Concesión a cargo de Aeropuertos del Perú S.A) en las respectivas categorías de aeropuertos.
45. 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.
46. 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.

##### **IV.1. Tarifas reguladas**

47. 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 tención 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.
48. 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, 2018**  
**(En USD, no inc. IGV)**

Servicio	Unidad de cobro	Arequipa	Juliaca, Pto. Maldonado y Tacna	Ayacucho
<b>1. Tarifa Única de Uso Aeroportuario</b>				
TUUA Internacional	Pasajero embarcado	13,14	13,14	13,14
TUUA Nacional	Pasajero embarcado	4,74	3,95	3,84
<b>2. Aterrizaje / Despegue Internacional Diurno<sup>1</sup></b>				
Hasta 10 TM	Operación	21,06	15,79	10,53
Más de 10 hasta 35 TM	Operación	4,50	3,34	2,79
Más de 35 hasta 70 TM	Operación	5,45	4,07	3,38
Más de 70 hasta 105 TM	Operación	5,73	4,28	3,57
Más de 105 TM	Operación	5,87	4,38	3,65
<b>3. Aterrizaje / Despegue Nacional Diurno<sup>1</sup></b>				
Hasta 10 TM	Operación	10,53	7,90	5,27
Más de 10 hasta 35 TM	Tonelada	2,28	1,26	1,13
Más de 35 hasta 70 TM	Tonelada	2,84	1,32	1,18
Más de 70 hasta 105 TM	Tonelada	2,96	1,37	1,24
Más de 105 TM	Tonelada	3,04	1,41	1,26
<b>4. Estacionamiento - Vuelo Internacional<sup>2</sup></b>				
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,53	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	0,13	0,11	0,09
Más de 105 TM	TM / hora o fracción	0,13	0,11	0,09
<b>5. Estacionamiento - Vuelo Nacional<sup>2</sup></b>				
Hasta 10 TM	Hora o fracción	0,26	0,20	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	0,04	0,03
<b>6. Embarque y Despegue de Pasajero mediante Puentes de Embarque (Mangas)<sup>3</sup></b>				
Uso de mangas	Primeros 45 min o fracción	13,85	-	-
Uso de mangas - tiempo adicional	Por cada 15 min o fracción	4,62	-	-
<b>7. Otros servicios</b>				
Uso instalaciones de carga aérea	Por kilogramo	0,01	0,01	0,01
<b>8. Atención en horas extras</b>				
Con pasajero	Por hora	144,76	107,91	92,12
Sin pasajero	Por hora	132,91	103,96	85,54

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Posterior a los 90 minutos incluidos en A/D

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

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos



- **Tarifa para el embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (Mangas)**
49. 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.
  50. 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.
  51. 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.
  52. El 24 de marzo de 2015, mediante Resolución de Consejo Directivo N°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 adicional<sup>4</sup>.
  53. 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.
  54. Para el año 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2018-CD-OSITRAN, se aprobó la Tarifa del Servicio de embarque y desembarque de pasajeros mediante puentes de embarque (Mangas) en el Aeropuerto Internacional «Alfredo Rodríguez Bailón» de Arequipa, la cual se fijó en un nivel de USD 13,85 por los primeros 45 minutos o fracción y de USD 4,62 por cada 15 minutos adicionales o fracción.
  55. Cabe precisar que, la tarifa base de USD 18,46 por hora (más IGV) resulta de la suma de la Tarifa base (USD 16,43<sup>20</sup>), más el monto del incentivo por calidad (USD 2,04). Con ello, se plantea un esquema que permita generar los incentivos para que el Concesionario preste los servicios a los pasajeros con un nivel de calidad por encima del mínimo al que se encuentra obligado contractualmente.
  56. Finalmente, cabe mencionar que la tarifa base señalada en el numeral precedente deberá ser reajustada anualmente por inflación, acorde con la fórmula establecida en el numeral 9.1.8 del Contrato de Concesión. Por su parte, el monto del incentivo por calidad se reajustará sobre el valor de la tarifa base sin incluir los ajustes por inflación, de manera posterior a la conformidad de Ositrán respecto del “Plan de Mejoramiento de la Calidad” presentado anualmente por el Concesionario, observando las reglas contractuales y las establecidas en el Informe que sustenta la Tarifa. Ambos reajustes deberán efectuarse el 1 de mayo de cada año.

---

<sup>4</sup> 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.



## IV.2 Cargos de acceso

57. 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.
58. 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.
59. A continuación se muestran los cargos de acceso vigentes durante 2018, para cada uno de los aeropuertos de la concesión

**Cuadro N° 9**  
**Cargos de acceso en el Segundo Grupo de Aeropuertos, 2018**  
(En USD, no inc. IGV)

<b>1. Atención de tráfico de pasajeros y equipaje</b>						
Counter	Por unidad	195,4	122,1	122,12	122,12	122,12
Oficina	Por m2	17,6	15,6	15,61	15,61	11,72
Estación de Línea	Por m2	17,6	13,9	13,94	13,94	5,85
Hangar	Por m2					5,85
<b>2. Abastecimiento de combustible</b>						
	Por galón	0,06		0,06	0,06	
<b>3. Autoservicio - Rampa</b>						
Hasta 10	Por operación	-				2,6
Más de 10 hasta 35	Por operación	-				13,0
Más de 35 hasta 70	Por operación	-				27,3
Más de 70 hasta 105	Por operación	-				46,8
Más de 105	Por operación	-				80,7
<b>3. Servicio prestado por Terceros - Alquiler para estacionamiento de equipos: Rampa</b>						
	Por m2	5,4	2,2	2,2	5,5	1,8
<b>4. Servicio prestado por Terceros - Rampa</b>						
Hasta 10	Por operación	3,9	3,1	3,1	3,1	3,1
Más de 10 hasta 35	Por operación	17,7	14,1	14,1	14,1	15,6
Más de 35 hasta 70	Por operación	42,4	26,6	26,6	26,6	32,8
Más de 70 hasta 105	Por operación	58,6	39,0	39,0	39,0	56,2
Más de 105	Por operación	86,4	62,5	62,5	62,5	96,8

Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## V. DESEMPEÑO OPERATIVO

### V.1. Desempeño comercial

60. En 2018, se observó un aumento en el ingreso<sup>5</sup> promedio por pasajero (2,0%) y por WLU<sup>6</sup> (2,2%), en comparación con los resultados obtenidos el año anterior. Por otro lado, ese mismo año se incrementó el nivel de gasto<sup>7</sup> promedio por pasajero (+2,1%) y por WLU (+2,2%) en relación a 2017. Pese a estas variaciones, el ingreso promedio fue menor al gasto promedio por pasajero y por WLU conforme se aprecia en el siguiente gráfico, lo

<sup>5</sup> Incluye los ingresos por la prestación de servicios.

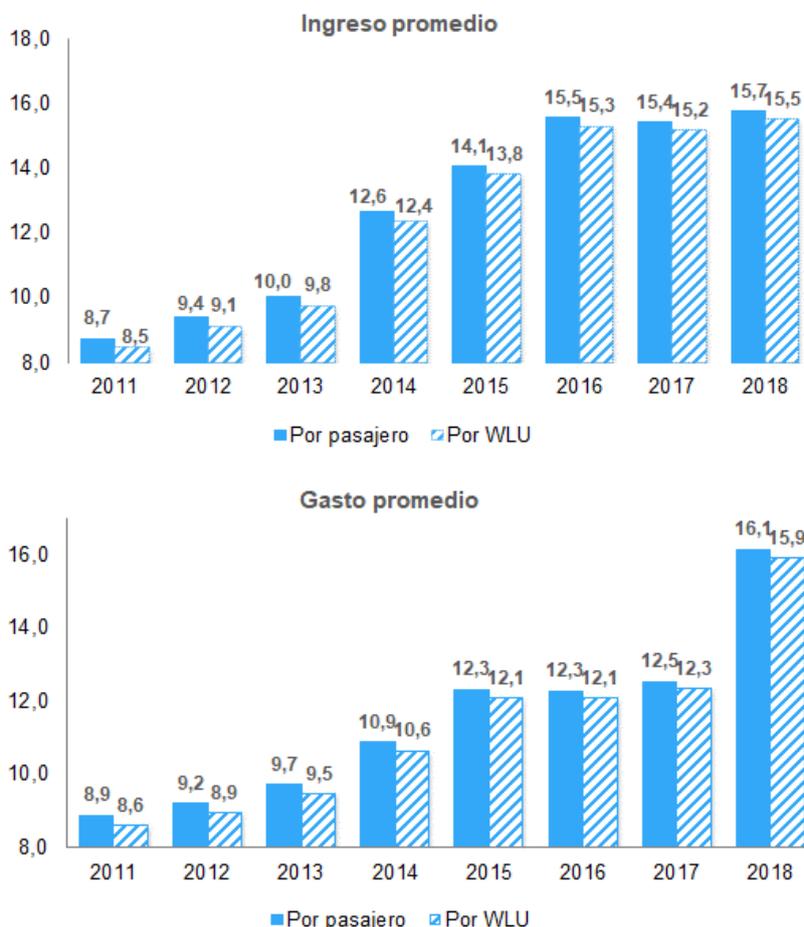
<sup>6</sup> Work Load Unit (WLU) es una medida de producto comúnmente usada en la industria aérea, la cual es definida como un pasajero ó 0,1 toneladas de carga.

<sup>7</sup> Incluye los costos de servicio, gastos de venta y gastos administrativos.



cual indicaría que durante 2018 los ingresos recaudados por el Concesionario no fueron suficientes para cubrir sus gastos operativos.

**Gráfico N° 4**  
**Ingresos y costos promedio por pasajero y por WLU, 2011 – 2018**  
**(En Nuevos Soles)**



Fuente: AAP  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

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

61. Como parte de los compromisos asumidos por las Entidades Prestadoras en los Contratos de Concesión, se encuentra el de mantener durante toda la vigencia de la Concesión determinados Requisitos Técnicos Mínimos – RTM y/o Niveles de Servicio IATA, que garanticen la calidad en la prestación de las operaciones a su cargo.
62. En dicha medida, como parte de su función supervisora, el OSITRAN verifica periódicamente el cumplimiento de los estándares de calidad de los servicios brindados por en los distintos aeropuertos concesionados, lo cual permite evaluar si existe una brecha entre la demanda y la oferta en infraestructura aeroportuaria. Esto cobra una mayor importancia en la coyuntura actual, dado el crecimiento sostenido del número de pasajeros y operaciones que se viene presentando en la totalidad de los aeropuertos concesionados del país.
63. El Contrato de Concesión también establece que el Concesionario debe realizar periódicamente encuestas para medir la satisfacción de los usuarios (pasajeros,



acompañantes y/o aerolíneas) respecto a la calidad de los servicios brindados en las infraestructuras aeroportuarias.

64. Así, con el fin de evaluar la situación actual de los servicios brindados en los aeropuertos concesionados a nivel nacional, a continuación, se presentarán los principales resultados obtenidos en las últimas mediciones de niveles de servicios y RTMs, así como los resultados de encuestas sobre satisfacción de usuarios de cada concesión.

#### Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs

65. 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.
66. 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 2018.
67. En los aeropuertos de Arequipa, Juliaca y Tacna (que registraron un tráfico de pasajeros de 1 949 mil, 483 mil y 440 mil pasajeros durante el año 2018, 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 333 mil en 2018) y Ayacucho (238 mil pasajeros en 2018) se verificó el cumplimiento del nivel de servicio D de IATA<sup>8</sup>.
68. 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 2018. 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.

<sup>8</sup> 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 – 2018**

Proceso / área	Descripción	Nivel IATA B	Arequipa		Juliaca		Tacna	
			Medición 2018	Cumplimiento	Medición 2018	Cumplimiento	Medición 2018	Cumplimiento
Check-in	Tiempo máximo de espera	20 min.	00:07:28	✓	00:14:13	✓	00:03:50	✓
Control de Seguridad	Tiempo máximo de espera	10 min.	00:02:40	✓	00:05:13	✓	00:00:51	✓
Área de Recogida de Equipaje	Tiempo entre el 1 <sup>er</sup> pasajero que llega y la primera maleta	0 min.	00:00:00	✓	00:00:00	✓	00:00:00	✓
	Tiempo entre la primera y última maleta en faja	15 min.	00:06:08	✓	00:07:45	✓	00:11:39	✓
Hall de salidas	Área/Pax	2,00	2,48	✓	7,2	✓	5,3	✓
	Proporción pax sentado	15%	15%	✓	24,0%	✓	17,0%	✓
Check-in	Unid de Proceso	18	18	✓	15,0	✓	11,0	✓
	Área	353,00	310,00	X	246,0	✓	218,0	✓
	Área/Pax	1,30	0,99	X	1,5	✓	1,9	✓
Control de Seguridad - Rayos X	Núm de carriles	1	2	✓	1,0	✓	1,0	✓
	Área	71,00	170,00	✓	105,0	✓	127,0	✓
	Área/Pax	1,00	2,63	✓	1,7	✓	4,9	✓
Sala de embarque	Área	1 008,00	794,00	X	533,0	✓	301,3	X
	Ancho de sala	27,00	24,00	X	14,9	✓	18,0	X
	Área/Pax (Sentado)	1,50	1,63	✓	1,5	✓	1,1	X
	Área/Pax (De pie)	1,00	0,61	X	2,1	✓	0,9	X
	Proporción pax sentado	50%	28%	X	52,0%	✓	39,0%	X
	Tasa de Ocupación	70%	128%	X	71%	X	120,0%	X
Recojo de equipaje	Unid de Proceso	1	2	✓	2,0	✓	1,0	✓
	Área Sala 1	255,00	615,00	✓	367,0	✓	320,0	X
	Área Sala 2	157,00	349,00	✓	354,0	✓	-	-
	Longitud fajas	9,30	32,30	✓	23,8	✓	15,5	X
	Área/Pax	1,50	1,16	X	3,0	✓	1,9	✓
Hall de llegadas	Área	593,00	488,00	X	200,5	X	127,6	✓
	Área/Pax	2,00	2,24	✓	2,6	✓	2,9	✓
	Proporción pax sentado	15%	15%	✓	15,0%	✓	20,0%	✓

\*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 2018, elaborado por AAP y aprobado por OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

69. 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 – 2018**

Proceso / área	Descripción	Nivel IATA C	Puerto Maldonado		Ayacucho	
			Medición 2018	Cumplimiento	Medición 2018	Cumplimiento
Check-in	Tiempo máximo de espera	25 min.	00:10:30	✓	00:00:55	✓
Control de Seguridad	Tiempo máximo de espera	12.5 min.	00:00:34	✓	00:00:28	✓
Área de Recogida de Equipaje	Tiempo entre el 1 <sup>er</sup> pasajero que llega y la primera maleta	0 min.	00:00:00	✓	00:00:00	✓
	Tiempo entre la primera y última maleta en faja	18.75 min.	00:13:29	✓	00:04:59	✓
Hall de salidas	Área/Pax	1,50	4,39	✓	8,98	✓
	Propor pax sentado	11,25%	11,00%	✓	48,00%	✓
Check-in	Unid de Proceso	5,00	14,00	✓	12,00	✓
	Área	95,00	280,00	✓	241,00	✓
	Área/Pax	0,98	2,51	✓	2,00	✓
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	1,47	✓	0,96	✓
Sala de embarque	Área	268,00	429,00	✓	368,00	✓
	Ancho de sala	13,00	17,68	✓	10,00	✓
	Área/Pax (Sentado)	1,13	1,30	✓	1,66	✓
	Área/Pax (De pie)	0,75	1,46	✓	1,76	✓
	Propor pax sentado	38,00%	38,00%	✓	52,00%	✓
	Tasa de Ocupación	87,50%	64,00%	✓	55,00%	✓
Recojo de equipaje	Unid de Proceso	1,00	2,00	✓	1,00	✓
	Área	370,00	269,00	✓	390,00	✓
		208,00	251,00	✓	-	—
	Longitud fajas	28,00	23,20	X	32,50	✓
	Área/Pax	1,13	2,91	✓	1,77	✓
Hall de llegadas	Área	141,00	42,61	X	74,00	X
	Área/Pax	1,50	0,89	X	1,32	X
	Propor pax sentado	11,25%	13,00%	✓	0,16	✓

\*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 2018, elaborado por AAP y aprobado por OSITRAN.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

70. 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

71. 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.

72. En ese sentido, durante el primer y segundo semestre del año 2018, el Concesionario, a través de la empresa AURUM Consultoría y Mercado, realizó encuestas a los pasajeros y aerolíneas que hicieron uso de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Tacna, Puerto Maldonado y Juliaca<sup>9</sup>. 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.
73. 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 2018.
- **Percepción de pasajeros**
74. 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%). Las preguntas están orientadas a medir que tan satisfechos se encuentran los pasajeros, siendo que los resultados muestran el porcentaje de pasajeros que declararon estar satisfechos o muy satisfechos con los servicios brindados.
75. Así, en el siguiente cuadro, se muestran los resultados de la encuesta de satisfacción de los pasajeros en relación a los distintos servicios brindados varía entre los distintos aeropuertos de la concesión. Como se aprecia, en el caso de todos los aeropuertos los pasajeros, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción respecto al tratamiento de equipajes (en particular, respecto a la sala de reclamo de equipajes y el trato recibido por el equipaje); mientras que en los servicios relacionados con las comunicaciones y accesos se presentó el menor nivel de satisfacción. El aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción global es el de Tacna; mientras que el aeropuerto de Arequipa (el más importante de la concesión) registró el mayor nivel de satisfacción de pasajeros.

**Cuadro N° 12**  
**Pasajeros: Indicadores de calidad percibida por aeropuerto – 2018**  
**(En porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)**

Indicador	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
Circulación de pasajeros dentro de la terminal <sup>1</sup>	78,22	76,93	67,83	80,45	70,45
Transporte de pasajeros entre terminal y avión <sup>2</sup>	83,39	79,05	80,75	70,83	71,36
Tratamiento de equipajes <sup>3</sup>	94,65	97,98	94,91	94,93	96,28
Comunicaciones y accesos <sup>4</sup>	67,77	72,34	56,66	74,73	71,15
<b>Satisfacción global</b>	<b>83,66</b>	<b>83,42</b>	<b>78,71</b>	<b>81,34</b>	<b>78,54</b>

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Calidad y comodidad del servicio de embarque y desembarque de pasajeros.

<sup>3</sup> Satisfacción con sala de reclamo de equipajes y tratamiento al equipaje.

<sup>4</sup> 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 2019"

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

<sup>9</sup> En total se entrevistaron a un total de 2 370 pasajeros de los aeropuertos de Arequipa (777), Ayacucho (654), Juliaca (341), Tacna (327) y Puerto Maldonado (272), así como a todas las aerolíneas que operan en los 5 aeropuertos de la concesión.



- **Percepción de aerolíneas**

76. 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%).
77. En el siguiente cuadro se muestra el nivel de satisfacción de las aerolíneas respecto a los servicios brindados en los aeropuertos de la concesión. Como se aprecia, los menores niveles de satisfacción se registran en los servicios relacionados con las instalaciones de carga y servicios en el área del terminal en los aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. El aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción es el de Juliaca; mientras que el aeropuerto de Ayacucho registró el mayor nivel de satisfacción de las aerolíneas, muy por encima del resto de aeropuertos de la Concesión.

Cuadro N° 13 Aerolíneas: Indicadores de calidad percibida por aeropuerto – 2018 (En porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)					
Indicador	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
Seguridad y operaciones <sup>1</sup>	56,13	79,17	42,42	64,74	80,10
Gestión de servicios en plataforma <sup>2</sup>	50,71	86,15	52,64	54,19	77,35
Servicios en área terminal <sup>3</sup>	60,00	84,92	27,63	30,95	57,00
Instalaciones de carga y otros <sup>4</sup>	56,39	85,40	24,86	25,36	40,35
<b>Satisfacción global</b>	<b>55,64</b>	<b>81,74</b>	<b>41,37</b>	<b>55,59</b>	<b>74,10</b>

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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 2019"

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VI.1. Reclamos

78. Los reclamos presentados constituyen un indicador que permite medir el nivel de satisfacción de los usuarios respecto a los servicios brindados en los aeropuertos. Los usuarios pueden expresar los reclamos que consideren pertinentes, en lo relativo al cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales de las empresas prestadoras. Así, los concesionarios están obligados a llevar un registro de los reclamos presentados con relación a los servicios que brindan.
79. Durante 2018, se resolvieron un total de 67 reclamos presentados por los usuarios en relación a los servicios e infraestructura del segundo grupo de aeropuertos, cifra que representó una importante reducción del 42% en relación a los reclamos presentados el año anterior (95 reclamos). Cabe señalar que, del total de reclamos presentados en 2018, el 56,7% (38) se presentaron en Arequipa, 13,4% (9) en Puerto Maldonado, 13,4% (9) en Ayacucho, 9% (6) en Juliaca, y 7,5% (5) en Tacna.
80. Por otro lado, el 25% de los reclamos estuvieron asociados a quejas por retraso y reprogramaciones de vuelos (aspectos que no son atribuibles al Concesionario, sino a las líneas áreas), el 18% a seguridad aeroportuaria y 15% daño y pérdida de bienes. En el Cuadro N° 14 se muestra la distribución por tipo de reclamos en la concesión para el 2018.



81. Finalmente, cabe mencionar que, del total de reclamos resueltos en 2018, el 95,5% (64 reclamos) fueron declarados infundados (principalmente relacionados con aspectos que no son atribuibles al Concesionario del aeropuerto, sino con relación a los servicios prestados por las líneas áreas o concesionarios); mientras que 2 reclamos fueron declarados improcedentes y sólo un 1 reclamo fue declarado fundado.

Cuadro N° 14 Reclamos resueltos - 2018		
Servicio	Cantidad	%
Aerolíneas - Itinerario/Vuelos	17	25%
Seguridad Aeroportuaria	12	18%
Daño/Pérdida de Bienes	10	15%
Infraestructura	6	9%
Tarifa Aeroportuaria	4	6%
Maltrato de Personal	4	6%
Aerolíneas - Maltrato Personal	1	1%
Playa de Estacionamiento	1	1%
Otros	12	18%
<b>Total de reclamos</b>	<b>67</b>	<b>100%</b>

Fuente: AAP

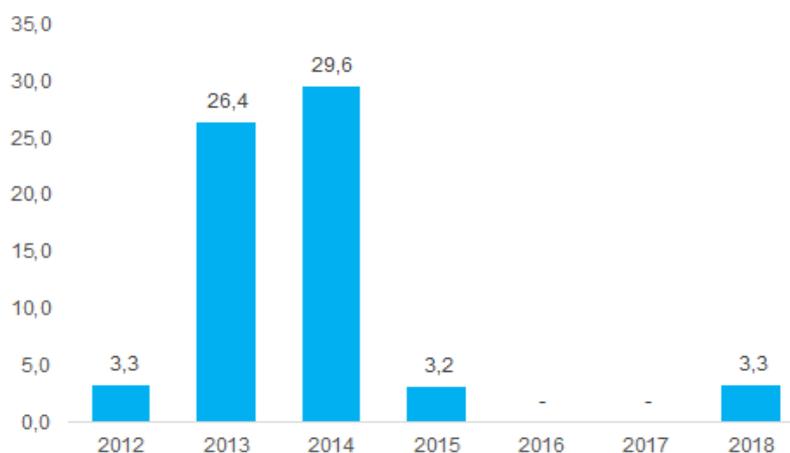
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## VI. INVERSIONES, COFINANCIAMIENTO Y PAGOS AL ESTADO

### VII.1. Inversiones

82. 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.
83. Al cierre de 2018, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, que ha sido reconocida por el OSITRAN, ascendió a USD 65,7 millones, lo cual representa un avance de 82,98% en el compromiso total de la inversión comprometida para la ejecución de las Obras Obligatorias (USD 79,2 millones). Durante el 2018 se han reconocido inversiones de AAP por USD 3,3 millones.

Gráfico N° 5  
Inversiones reconocidas por OSITRAN, 2012 – 2018  
(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



- **Obras del Periodo Inicial**

84. Las obras obligatorias tienen un avance financiero del 82,98% respecto al compromiso de inversión. Al cierre de 2018, el Concesionario, viene ejecutando la obra denominada "Planta de combustible de aviación turbo A-1 " en el aeropuerto de Juliaca, así como las obras "Construcción de cerco operativo y cerco perimetral del aeropuerto " y "Construcción de vía perimetral de afirmado a nivel de afirmado" en el aeropuerto de Puerto Maldonado. El monto total de dichas inversiones pendientes asciende aproximadamente a USD 1,08 millones.
85. Al respecto, mediante Oficio N° 05775-2018-GSF-OSITRAN de fecha 04 de julio del 2018, el Ositrán remitió al Concedente su opinión técnica favorable al Informe de Culminación de la Obra "Planta de abastecimiento de combustible turbo jet A-1 del aeropuerto de Juliaca", la cual culminó el 14 de marzo del 2018; indicándole a su vez que corresponde a las partes, Concedente y Concesionario, suscribir el Acta de Recepción de Obra, en cumplimiento del numeral 8.6 del Contrato de Concesión.
86. Por otro lado, mediante Oficio N° 1427-2019-GSF-OSITRAN de fecha 13 de febrero del 2019, el OSITRAN remitió al Concedente su opinión técnica favorable al Informe de Culminación de la Obra "Construcción de vía perimetral a nivel de afirmado del aeropuerto de Puerto Maldonado", la cual culminó el 18 de octubre del 2018; indicándole a su vez que corresponde a las partes, Concedente y Concesionario, suscribir el Acta de Recepción de Obra, en cumplimiento del numeral 8.6 del Contrato de Concesión.

**Ilustración N° 2: Planta de abastecimiento de combustible turbo jet A-1 del aeropuerto de Juliaca**





### Ilustración N° 3: Construcción de vía perimetral a nivel de afirmado del aeropuerto de Puerto Maldonado



- **Obras del Periodo Remanente**

87. En la actualidad, la Conseción se encuentra en el Periodo Remanente, por lo cual se ejecutarán obras que se derivan de los Planes Maestros de Desarrollo, Planes de Equipamiento y Programas de Rehabilitación y Mejoramiento de Lado Aire.
88. Asimismo, existe el mecanismo de Obras Nuevas, para todas aquellas obras que son necesarias de ejecutar y que no formaron parte del Plan Maestro de Desarrollo o Planes de Equipamiento o Programas de Rehabilitación y Mejoramiento de Lado Aire.
89. A la fecha, las obras a ejecutar en los aeropuertos que conforman el segundo grupo de aeropuertos regionales corresponden a:
  - Construcción del Nuevo Terminal de Pasajeros del aeropuerto de Arequipa
  - Rehabilitación de los pavimentos del aeropuerto de Juliaca
  - Optimización de los Servicios Médicos en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
  - Optimización de la capacidad operativa del servicio de extinción de incendios en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
  - Plan de corrección, mitigación y remediación de pasivos ambientales en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna.
90. Cabe mencionar que, en el caso de las obras contempladas en los Plan Maestro de Desarrollo se han producido retrasos debido a que algunos de los procesos de selección para contratar los estudios de pre inversión a nivel de Perfil y Factibilidad en el Marco del SNIP fueron suspendidos, debido a la creación de SNPMGI y derogación del SNIP, lo que implicó que los términos de referencia aprobados queden sin efecto. A continuación se detallan las Obras Nuevas que cuentan con instrucción por parte del Concedente:



**Cuadro N° 15**  
**Obras Nuevas que cuentan con instrucción por parte del Concedente**

AEROPUERTO	DESCRIPCIÓN	ALCANCE	FASES SEGÚN SNPMGI	ETAPA	ESTADO
Arequipa	Obra nueva construcción del nuevo terminal de pasajeros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construcción del nuevo terminal de pasajeros</li> <li>• Edificio de estacionamiento</li> <li>• Estación SEI y torre de control</li> <li>• Plataforma de aeronaves y calles de rodajes</li> </ul>	Fase de formulación y evaluación	Elaboración del perfil	El Concedente, con fecha 31 de diciembre de 2018, solicitó al Concesionario cumplir con la adjudicación del estudio a nivel de Perfil. Cabe señalar que el Comité está conformado por el MTC y APP, y este comité aún no inicia la convocatoria para el proceso de selección. Cabe señalar que el Comité
Juliaca	Obra nueva rehabilitación de los pavimentos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rehabilitación de los pavimentos y sistema de drenaje.</li> </ul>	Fase ejecución	Elaboración del EDI	El MTC, el 22 de enero de 2019, comunicó al Concesionario la aprobación de los Términos de Referencia para la elaboración del EDI. Cabe señalar que el Comité está conformado por el MTC y APP, y este comité aún no inicia la convocatoria para el proceso de selección.
Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna	Obra nueva optimización de la capacidad operativa del servicio de extinción de incendios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adquisición de ocho (08) vehículos de rescate y su respectivo equipamiento.</li> </ul>	Fase ejecución	Elaboración del EDI	El MTC, el 20 de diciembre de 2018, comunicó al Concesionario la observación de la 2da versión del EDI
Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna	Obra nueva optimización de los servicios médicos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Adquisición de cinco (05) ambulancias con su respectivo equipamiento.</li> </ul>	Fase ejecución	Elaboración del EDI	El OSITRAN, el 31 de enero de 2019 remitió al MTC su opinión a la 3ra versión de los EDI. Corresponde al MTC evaluar y aprobar los EDIs de ser el caso.
Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna	Obra nueva plan de corrección, mitigación y remediación de pasivos ambientales	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Remediación de los pasivos ambientales</li> </ul>	Fase ejecución	Elaboración del EDI	El OSITRAN, mediante Oficio N° 1126-2019-GSF-OSITRAN del 05 de febrero de 2019, ha remitido al MTC su opinión a la 3ra versión de los EDIs. Corresponde al MTC evaluar y aprobar los EDIs de ser el caso.

Fuente: AAP

Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

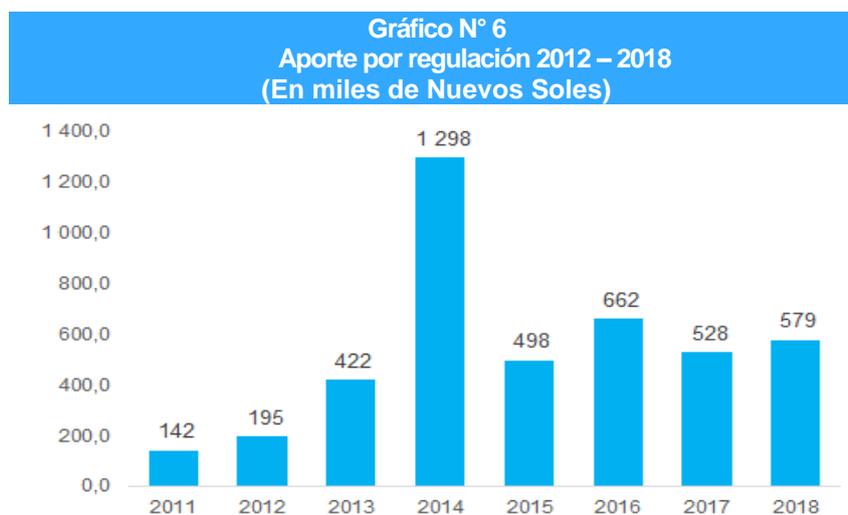
## VII.2. Cofinanciamiento

91. 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, durante 2018, el importe anual del PAMO asciende a USD 4,24 millones. Cabe mencionar que, el PAMO es actualizado según el nivel de precios al consumidor a nivel nacional (IPC PERU) y el nivel de precios al consumidor en Estados Unidos (CPI), conforme a la fórmula descrita en el numeral 4 del apéndice 2 del Anexo 16 del Contrato de Concesión.
92. 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.
93. 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, AAP ha debido entregar una suma aproximada de S/. 12,5 millones durante 2018, lo que representa cerca del 22,5% del total de ingresos percibidos por la prestación de servicios regulados y no regulados durante dicho periodo.



### VII.3. Pagos al Estado

94. 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 2018 los pagos por conceptos de aporte por regulación ascendieron a S/. 579 mil, cifra que representó un incremento del 9,7% con respecto al aporte efectuado el 2018.



Fuente: Gerencia de Administración - OSITRÁN  
Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRÁN

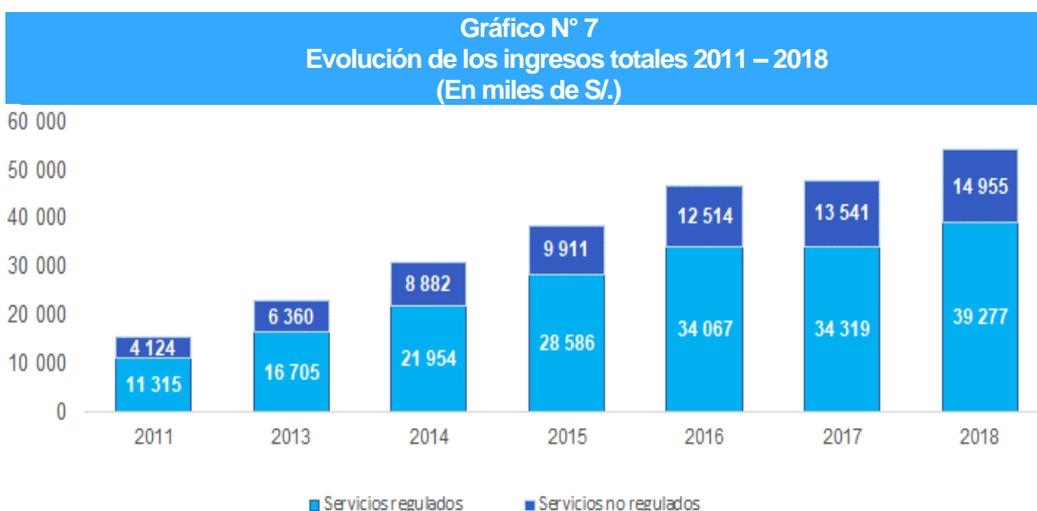
## VII. INDICADORES COMERCIALES

95. 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 PAMO<sup>10</sup>.
96. Entre 2011 y 2018, 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.
97. Entre 2011 y 2018, los ingresos totales de AAP (ingresos por servicios regulados y servicios no regulados) han registrado un importante incremento de 252%, al pasar de S/. 15,4 millones a S/. 54,2 millones. En dicho periodo, los ingresos por servicios regulados explicaron el 72,4% del total de ingresos; mientras que los ingresos por servicios no

<sup>10</sup> 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.

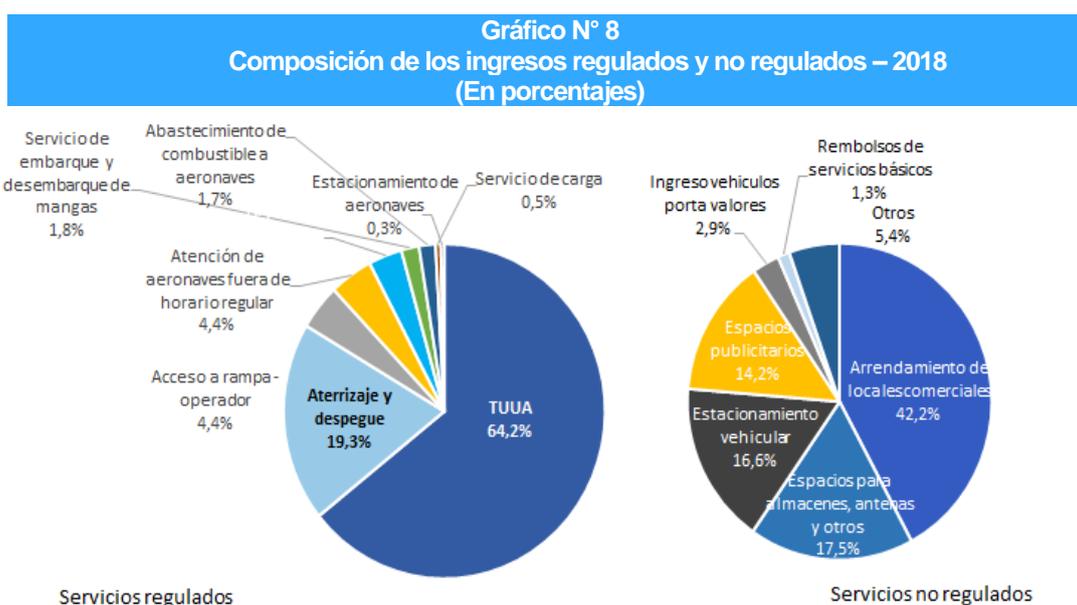


regulados explicaron el 27,6% restante. Como se aprecia, los ingresos regulados y no regulados experimentaron un importante crecimiento durante el periodo.



Fuente: AAP  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

98. Durante 2018, los ingresos totales de AAP registraron un crecimiento de 13,2% en relación al año anterior, al pasar de S/. 47,9 millones a S/ 54,2 millones, lo que se explica tanto por el aumento de los ingresos por servicios regulados (14,4%), como por los mayores ingresos de los servicios no regulados (10,4%).
99. Durante 2018, la TUUA nacional explicó el 64,2% de los ingresos totales por servicios regulados, seguido de los servicios de aterrizaje y despegue (19,3%), atención en horas extras (4,4%), servicios de rampa (4,4%). En el caso de los servicios no regulados, el 42,2% del total de ingresos provino del alquiler de locales comerciales, seguido por los alquileres de espacios para almacén de carga (17,5%), ingresos por playa de estacionamiento vehicular y abonados (16,6%), alquiler de espacios publicitarios (14,2%), entre otros.



Fuente: AAP  
Elaboración Gerencia de Regulación y Estudios económicos



100. Como se aprecia en el Cuadro N° 16, durante 2018, el aeropuerto que explicó más de la mitad de los ingresos de AAP ha sido el de Arequipa (55%), que también es el aeropuerto con mayor tráfico de la concesión. Los aeropuertos que le siguen en importancia son de Juliaca (17%), Tacna (11%), Puerto Maldonado (10%) y Ayacucho (5%).
101. 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 estos se han mantenido en proporciones similares desde el inicio de la concesión, salvo por el aeropuerto de Tacna, que redujo su participación de 15% a 11% resalta la importancia que ha cobrado el aeropuerto de Juliaca en la generación de ingresos.

**Cuadro N° 16**  
**Participación de cada aeropuerto en los ingresos totales de AAP 2011 y 2018**  
**(En porcentajes)**

Aeropuerto	2011			2018		
	Servicios regulados	Servicios no regulados	Total	Servicios regulados	Servicios no regulados	Total
Arequipa	56%	51%	55%	62%	56%	61%
Juliaca	16%	13%	15%	13%	17%	14%
Tacna	14%	17%	15%	11%	11%	11%
Puerto Maldonado	10%	9%	10%	8%	10%	9%
Ayacucho	3%	9%	5%	6%	6%	5%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Aeropuertos Andinos del Perú

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRÁN

## VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

### VIII.1 Estado de Resultados Integrales

102. 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. Como se ha señalado en secciones anteriores esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. En Cuadro N° 17 se muestra el Estado de Resultados Integrales para los años 2017 y 2018.
103. Como se aprecia, durante 2018, los ingresos por prestación de los servicios ascendieron a S/ 52,2 millones, lo que representó un crecimiento de 13,3% con relación al año anterior (S/ 47,8 millones). Dicho crecimiento, se explica principalmente por los mayores ingresos generados por la Tarifa unificada de uso de aeropuerto (TUUA) y el servicio de acceso de aterrizaje y despegue, los cuales se incrementaron 15,3% y 14%, respectivamente.
104. En lo que respecta a los costos del servicio, para el 2018 estos alcanzaron los S/ 41,9 millones, un 47,1% más que los costos observados en el 2017. El principal costo de la concesión está asociado a los servicios prestados por terceros, los cuales ascendieron a S/ 15,1 millones (36% del total de costos), monto mayor a los S/ 9,4 millones registrados en el 2017. Adicionalmente, la concesión registró durante 2018 un gasto por concepto de amortización de intangibles de la concesión por un valor de S/ 3,5 millones, el cual no había sido registrado el año anterior.



<b>Cuadro N° 17</b>		
<b>Estado de Resultados Integrales, 2017 y 2018</b>		
<b>(En miles de soles)</b>		
	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Ingresos por la prestación de servicios	54 232	47 860
Costo de la prestación de servicios	(41 909)	(28 485)
<b>Utilidad (pérdida) bruta</b>	<b>12 323</b>	<b>19 375</b>
Pérdidas por deterioro de cuentas por cobrar a entidades relacionadas	(5 754)	(62 263)
Gastos de administración	(12 336)	(9 666)
Gastos de ventas	(1 354)	(719)
Otros gastos, neto	(27 067)	(3 811)
<b>Utilidad (pérdida) de operación</b>	<b>(34 188)</b>	<b>(57 084)</b>
Ingresos financieros	3 154	2 534
Gastos financieros	(2 120)	(4 336)
Diferencia en cambio, neta	1 584	(1 182)
<b>Utilidad (pérdida) antes de impuesto a la rer</b>	<b>(31 570)</b>	<b>(60 068)</b>
Impuesto a la renta	7 482	(789)
<b>Utilidad (pérdida) del año</b>	<b>(24 088)</b>	<b>(60 857)</b>
Otros resultados integrales	0	0
<b>Resultados integrales del año</b>	<b>(24 088)</b>	<b>(60 857)</b>

Estados Financieros Auditados Aeropuertos Andinos del Perú S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRÁN

105. Cabe mencionar que, del total de ingresos, el 72,4% correspondieron a ingresos por servicios regulados (S/ 39,3 millones), siendo los ingresos por TUUA los que explicaron el 64% de los ingresos por servicios regulados (S/ 25,2 millones), representando cerca de la mitad (46,5%) de los ingresos totales de la concesión. En cuanto a los servicios no regulados, estos alcanzaron los S/ 14,9 millones (27,6% del total de ingresos de la concesión), de los cuales el principal fue los ingresos por arrendamientos de locales, al representar el 42% del total de ingresos por servicios no regulados (S/ 6,3 millones). En el cuadro siguiente se muestra la composición de los ingresos para los años 2017 y 2018

<b>Cuadro N° 18</b>		
<b>Ingresos por prestación de servicios, 2017 y 2018</b>		
<b>(En miles de soles)</b>		
	<b>2018</b>	<b>2017</b>
<b>Servicios regulados</b>		
Tarifa unificada de uso de aeropuerto - TUUA.	25 235	21 890
Acceso de aterrizaje y despegue	7 580	6 650
Acceso a rampa - operador	1 722	1 485
Atención de aeronaves fuera de horario regular	1 718	1 695
Alquileres regulados	1 326	1 048
Servicio de embarque y desembarque de mangas	702	719
Acceso para abastecimiento de combustible a aeronaves	650	511
Servicio de carga	207	212
Estacionamiento de aeronaves	137	113
<b>Sub -Total</b>	<b>39 277</b>	<b>34 323</b>
<b>Servicios no regulados</b>		
Arrendamiento de locales comerciales	6 305	5 087
Espacios para almacenes, antenas y otros	2 622	2 777
Estacionamiento vehicular	2 484	2 346
Espacios publicitarios	2 119	2 204
Ingreso vehiculos porta valores	432	366
Reembolsos de servicios básicos	189	136
Otros	804	621
<b>Sub -Total</b>	<b>14 955</b>	<b>13 537</b>
<b>Total</b>	<b>54 232</b>	<b>47 860</b>

Estados Financieros Auditados Aeropuertos Andinos del Perú S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRÁN



106. Por su parte, en lo que respecta a los costos de la Concesión, en el siguiente cuadro se muestra el detalle de los componentes de los mismos. Como se aprecia, los principales costos por la prestación de los servicios se relacionan con los servicios prestados por terceros y por el pago por el excedo de los ingresos regulados (es decir, por la devolución del PAMO), los cuales representaron el 36% y 30% de los costos totales, respectivamente.

<b>Cuadro N° 19</b>		
<b>Costos por prestación de servicios, 2017 y 2018</b>		
<b>(En miles de soles)</b>		
	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Servicios prestados por terceros	15 056	9 455
Pago por el excedo de los ingresos regulados de mantenimiento y operación	12 540	10 873
Gasto de personal,	9 495	7 439
Amortización de intangible de la concesión,	3 511	-
Depreciación	301	268
Cargas diversas de gestión	270	266
Amortización	150	150
Otros menores	586	34
<b>Total</b>	<b>41 909</b>	<b>28 485</b>

Estados Financieros Auditados Aeropuertos Andinos del Perú S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRÁN

107. Así, considerando que los costos de la concesión se incrementaron en mayor proporción que los ingresos, durante 2018 se obtuvo una utilidad bruta de S/ 12,3 millones, lo cual representó una reducción de 57% con relación a la utilidad generada el año anterior (S/ 19,3 millones).
108. En lo que respecta a los gastos administrativos, estos se incrementaron un 27,6% con respecto al 2017, pasando de S/ 9,6 millones a S/ 12,3 millones. Los gastos por seguros los que más se incrementaron con respecto al 2017 (78,1%) y los servicios prestados por terceros (18%). En el cuadro se observan los principales conceptos que conforman los gastos administrativos para los años 2017 y 2018.

<b>Cuadro N° 20</b>		
<b>Gastos administrativos, 2017 y 2018</b>		
<b>(En miles de soles)</b>		
	<b>2018</b>	<b>2017</b>
Servicios prestados por terceros	6 268	5 314
Gasto de personal	2 918	2 400
Seguros y otros	2 591	1 455
Tributos y contribuciones	504	479
Amortización	55	18
<b>Total</b>	<b>12 336</b>	<b>9 666</b>

Estados Financieros Auditados Aeropuertos Andinos del Perú S.A

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRÁN

109. De este modo, durante 2018, el Concesionario registró una pérdida operativa de S/ 34 millones, lo cual representó cierta mejora con relación al año anterior en que la pérdida operativa ascendió a S/ 57 millones.
110. En lo que respecta ingresos y gastos financieros, la Concesión tuvo para el 2018 ingresos financieros ascendentes a S/ 3,1 millones por concepto de interés a empresas relacionadas y gastos financieros ascendentes a S/ 2,1 millones por concepto de intereses por préstamos bancarios y préstamos a empresas relacionadas.



111. Adicionalmente, la concesión ha tenido ganancias por diferencia de cambio ascendentes a S/ 1,5 millones con lo cual y, luego de incluir impuestos a las ganancias diferidos a favor, los cuales ascendieron a S/ 7,5 millones, la concesión presentó una pérdida neta para el año 2018 por S/ 24 millones. Pese a seguir en pérdida, debe notarse que se ha producido una mejoría con relación al año anterior en que se registró una pérdida neta de S/ 60,9 millones.

## VIII.2 Estado de Situación Financiera

112. El Estado de Situación Financiera refleja la situación económica y financiera de la concesión a través de la evaluación de los activos, pasivos y patrimonio. En el siguiente cuadro se presentan los resultados financieros para los años 2017 y 2018.

Cuadro N° 21 Estado de Situación Financiera, 2017 y 2018 (En miles de soles)					
ACTIVO	2 018	2 017	PASIVO Y PATRIMONIO NETO	2 018	2 017
<b>Activo corriente</b>	<b>18 362</b>	<b>15 244</b>	<b>Pasivo corriente</b>	<b>33 963</b>	<b>32 342</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	2 264	4 508	Obligaciones financieras	11 057	10 789
Cuentas por cobrar comerciales	5 304	2 731	Cuentas por pagar al Estado Peruano	3 096	3 048
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	721	4 846	Cuentas por pagar comerciales	10 204	6 152
Cuentas por cobrar por el Contrato de Concesión	1 130	989	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	5 901	8 621
Cuentas por cobrar diversas	7 985	1 696	Cuentas por pagar diversas	3 705	3 732
Gastos pagados por anticipado	958	474			
			<b>Pasivo no corriente</b>	<b>31 354</b>	<b>7 897</b>
<b>Activo no corriente</b>	<b>105 310</b>	<b>101 449</b>	Obligaciones financieras	6 734	4 100
Cuentas por cobrar por el Contrato de Concesión	5 431	5 865	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	24 620	3 174
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	-	596	Pasivo por impuesto a las ganancias diferido	-	623
Costos por avance de obras por el Contrato de Concesión	26 766	26 759			
Activos intangibles del Contrato de Concesión	59 683	63 194	<b>Patrimonio neto</b>	<b>58 355</b>	<b>76 454</b>
Instalaciones, mobiliario y equipo, neto	3 755	2 239	Capital social	133 870	133 870
Otros activos, neto	2 816	2 796	Capital adicional	8 136	2 357
Activo por impuesto a las ganancias diferido	6 859	-	Resultados acumulados	-83 651	-59 773
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>123 672</b>	<b>116 693</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO NETO</b>	<b>123 672</b>	<b>116 693</b>

Estados Financieros Auditados Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRÁN

113. Como se observa, durante 2018, el valor de los activos de la concesión se incrementaron 3,8% con respecto al 2017, pasando de S/ 116,7 millones a S/ 123,7 millones, motivado por el incremento del activo corriente y no corriente.
114. El activo corriente, alcanzó un valor de S/ 18,4 millones durante 2018, lo que representó un incremento del 20,5% respecto al año anterior (S/ 15,2 millones). Dicho activo representó el 14,8% del total de activo de la concesión, siendo la cuenta "Cuentas por cobrar diversas" con S/ 7,9 millones (43,5%) la principal cuenta del activo corriente<sup>11</sup>. En lo que respecta a la cuenta "Efectivo y equivalente de efectivo", esta se redujo de S/ 4,5 millones en el 2017 a S/ 2,2 millones (50%); mientras que la cuenta "Cuentas por cobrar comerciales" se incrementó de S/ 2,7 millones en el 2017 a S/ 5,3 millones en el 2018. Esta cuenta corresponde a facturas emitidas a terceros por los servicios que brindó la Compañía.

<sup>11</sup> En esta cuenta se incluyen Crédito fiscal por Impuesto general a las ventas por S/ 3,79 millones, fondos restringidos por carta fianza por S/ 1,8 millones y Crédito por pagos a cuenta por impuesto a las ganancias por S/ 1,3 millones.



115. En lo que respecta al activo no corriente, que representó el 85% del total de activos de la concesión, éste se incrementó un 3,8% con respecto al año 2017, principalmente por la inclusión de la cuenta “Activo por impuesto de las ganancias diferido” con S/ 6,9 millones.
116. Considerando los pasivos totales de la concesión, estos alcanzaron los S/ 65,3 millones en el 2018 (S/ 40,2 millones en el 2017) lo que significó un incremento del 62,3%.
117. Para el año 2018, el pasivo corriente redujo su participación en el total de pasivos de la concesión (represento el 52% del total de pasivos frente al 80% en el 2017) mientras que el pasivo no corriente incremento su participación en el total de activos (48%)
118. Las principales cuentas del pasivo corriente correspondieron a “obligaciones financieras” con S/ 11,1 millones (32,6%) y “cuentas por cobrar comerciales” con S/ 10,2 millones (30%) siendo ésta la que tuvo mayor variación con respecto al año 2017 donde registró un valor de S/ 6,1 millones (un incremento del 66%).
119. Por su parte, los pasivos no corrientes se incrementaron a S/ 31,3 millones durante 2018 (S/ 7,9 millones en el 2017) lo que significó un importante crecimiento del 297%. Este incremento estuvo relacionado al incremento de la cuenta “Cuentas por pagar a entidades relacionadas” que corresponde a transacciones efectuadas por la Concesión con sus subsidiarias y cuyo incremento está asociado principalmente al valor de las obras de repavimentación de Aeropuerto de Ayacucho por S/ 28,3 millones.
120. En lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se ha reducido pasando de S/ 76,5 millones en el 2017 a S/ 58,3 millones en el 2018 (-23,7%) debido a las pérdidas obtenidas por la concesión en el periodo y que se registran en los resultados acumulados del periodo, que pasaron de S/ 59 millones en el 2017 a S/ 83,6 millones en pérdidas.

### VIII.3 Ratios financieros

121. A fin de analizar la situación financiera de la concesión, en el Cuadro N° 20 se muestran las principales ratios financieros de rentabilidad, liquidez y solvencia registrados por el concesionario durante el periodo 2016 – 2018.

Cuadro N° 22 Ratios Financieros, 2016 - 2018			
Ratio	2018	2017	2016
<b>De Liquidez</b>			
Liquidez clásica	0,54	0,47	1,30
Prueba acida	0,09	0,29	0,16
<b>De Rentabilidad</b>			
Margen operativo	-63,0%	-119,3%	21,1%
Margen neto	-44,4%	-127,2%	2,4%
ROE	-41,3%	-79,6%	6,2%
ROA	-19%	-52%	1%
<b>De Solvencia</b>			
Deuda/Activo total	0,53	0,34	0,88
Pasivo/Patrimonio	1,12	0,53	7,31

Estados Financieros Auditados Aeropuertos Andinos del Perú S.A  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos - OSITRÁN



122. Considerando los ratios de liquidez (activo corriente/pasivo corriente), que miden la capacidad de la concesión de pagar sus deudas de corto plazo, la concesión no ha contado con la capacidad para cubrir las obligaciones de corto plazo con sus activos más líquidos. Así, para el año 2018 el ratio de liquidez tuvo un valor de 0,54 (0,47 para el 2017), es decir, por cada S/ 1 soles de deuda de corto plazo, la concesión solo contó con S/ 0,54 soles de activos para cubrirlos lo cual refleja que la empresa tiene menores posibilidades de efectuar sus pagos de corto plazo.
123. De igual forma, la prueba ácida<sup>12</sup> experimentó una reducción entre 2017 y 2018, al pasar de 0,29 a 0,09 lo cual refleja que la empresa no posee activos suficientemente líquidos para hacer frente al total de deudas de corto plazo.
124. Evaluando los ratios de rentabilidad, se observa que para el año 2018 que el margen operativo y margen neto han presentado valores negativos, debido a que los costos concesión han sido mayores que los ingresos en los dos últimos años
125. En lo que respecta al margen operativo, que mide la rentabilidad de la empresa luego de contabilizar los costos de la concesión, este registró pérdidas ascendentes al 63% de los ingresos, menores a las registradas en el 2017 que fueron de 119%. Esto refleja que si bien la concesión no ha tenido beneficios con respecto a las ventas realizadas, ha experimentando cierta mejora en su indicador respecto al año anterior
126. De igual forma, en lo que respecta al margen neto, el cual mide la rentabilidad de la empresa en el periodo, la concesión registró valores negativos, es decir se registraron pérdidas, alcanzando un valor de -44,4%, es decir que, por cada sol de ingreso por ventas, se perdió S/ 0,44 céntimos.
127. Considerando los valores anteriores, el Concesionario ha presentado perdidas por S/ 24 millones durante 2018, por lo cual los ratios de margen neto, ROE<sup>13</sup> y ROA<sup>14</sup> muestran resultados negativos. En el caso del ROA, este valor alcanzo un valor de -19% para el 2018 (valor mayor al -52% registrado para el 2017), lo que se explica cómo un perdida en los dos últimos años en la rentabilidad de los activos de la compañía, independientemente de la forma en que se financien sus activos (recursos propios o préstamos). En lo que respecta al ROE de la empresa, de forma similar, mostró valores negativos para los dos últimos años pasando de -52% en el 2017 a -19% en el 2018, explicado por las pérdidas que ha tenido la concesión en los dos últimos años. Así, para el 2018 por cada S/ 1 sol invertido por los accionistas de la empresa, estos tuvieron pérdidas por S/ 0.19 soles.
128. Por último, en relación a la solvencia de la concesión, se observa un incremento del ratio de endeudamiento<sup>15</sup> (que paso 0.53 veces a 1,12 veces) lo cual refleja que el Concesionario ha incrementado el financiamiento con terceros aunque aún en valores aceptables, pero reduciendo su autonomía financiera, mi entras que considerando el ratio de deuda<sup>16</sup> este tuvo un valor de 0.53 para el 2018, lo que significa que el 53% del financiamiento de la empresa proviene de financiamiento de terceros.

<sup>12</sup> Este ratio sirve para evaluar la liquidez de una empresa, considerando en el numerador las partidas más líquidas del activo corriente (efectivo y equivalentes y las cuentas por cobrar) y en el denominador el pasivo corriente. Así, al excluir del numerador las partidas menos líquidas del activo corriente (Activos financieros relacionadas a acuerdos de concesión, neto existencias y gastos pagados por anticipado), se busca medir la capacidad de las empresas de hacer frente a sus obligaciones de corto plazo con su liquidez. Así, si el ratio registra valores por encima de la unidad quiere decir que la empresa puede atender todas sus obligaciones corrientes sin la necesidad de liquidar y vender sus inventarios.

<sup>13</sup> Return on Equity, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente:  $ROE = \text{Utilidad Neta} / \text{Patrimonio Neto}$ .

<sup>14</sup> Return on Assets, por sus siglas en ingles. El cálculo es el siguiente:  $ROA = \text{Utilidad Neta} / \text{Activos Totales}$

<sup>15</sup> El ratio de endeudamiento indica cuantos soles de financiación de terceros tiene la empresa por cada sol de financiación con recursos propio. Así, el ratio de endeudamiento del 8,37 indica que los recursos ajenos de la entidad suponen un 837% de los propios, o lo que es lo mismo: que por cada 8,37 soles de financiación ajena la concesión cuenta con 1 sol de financiación propia.

<sup>16</sup> La ratio de endeudamiento divide el total de los pasivos por el total de los activos. Muestra la proporción de los activos que se financian con deuda.



## VIII. CONCLUSIONES

129. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincias en el año 2018, se desprenden las siguientes conclusiones:

- (i) 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 0,045% del total de pasajeros movilizados por AAP durante 2018 correspondió a pasajeros internacionales.
- (ii) Durante 2018, 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 8%, 13,4% y 9,5% del total de operaciones, pasajeros y carga del ámbito nacional, respectivamente.
- (iii) El tráfico de aeronaves se incrementó redujo en un 4,4% respecto al año a 2017 al haberse reducido el número de operaciones en los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho y Juliaca que concentran el 75,4% de las operaciones. En lo que respecta al movimiento de pasajeros estos se incrementaron en un 11,1% con respecto al año 2017, mientras que el tráfico de carga experimentó una caída del 3%.
- (iv) En relación al desempeño operativo de APP durante el año 2018, se ha verificado lo siguiente:
  - En 2018, se observó un aumento en el ingreso<sup>17</sup> promedio por pasajero (2,0%) y por WLU<sup>18</sup> (2,2%), en comparación con los resultados obtenidos el año anterior. Por otro lado, ese mismo año se incrementó el nivel de gasto<sup>19</sup> promedio por pasajero (+2,1%) y por WLU (+2,2%) en relación a 2017. Pese a estas variaciones, el ingreso promedio fue menor al gasto promedio por pasajero y por WLU conforme se aprecia en el siguiente gráfico, lo cual indicaría que durante 2018 los ingresos recaudados por el Concesionario no 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 67 reclamos, lo que representaron una caída 29,5% en relación al número de reclamos resueltos en 2018 (95 reclamos). Del total de reclamos sólo uno fue declarado fundado; mientras que el 95,5% (64 reclamos) fueron declarados infundados y el 3% (2 reclamos) improcedentes.

<sup>17</sup> Incluye los ingresos por la prestación de servicios.

<sup>18</sup> 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.

<sup>19</sup> Incluye los costos de servicio, gastos de venta y gastos administrativos.



- (v) Al 31 de diciembre de 2018, la inversión acumulada ejecutada por el Concesionario, ascendió a USD 65,7 millones, lo cual representa un avance de 82,98% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 79,2 millones). Cabe mencionar que, durante el 2018 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 el SNPMGI.
- (vi) Las transferencias efectuadas por el Concesionario a favor del Estado Peruano debido al excedente de ingresos con respecto al PAMO, fueron de aproximadamente S/.12,5 millones durante el año 2018, lo que representó un incremento de 15,3% respecto al año anterior. Asimismo, bajo el concepto de aporte por regulación, el concesionario transfirió a OSITRAN un total de S/. 579 mil soles, lo que representó un incremento del 9,7% con respecto al aporte efectuado el 2017.
- (vii) En 2018, los ingresos obtenidos por el Concesionario, que incluyen los ingresos por servicios aeroportuarios y por servicios no aeroportuarios, aumentaron un 13,3% en relación con el año anterior, explicado principalmente por los mayores ingresos generados por la TUUA y por los servicios de aterrizaje y despegue, en un contexto de incremento de la demanda. No obstante, los costos de la concesión se incrementaron en mayor proporción que los ingresos (+47,1%), lo cual incidió en que la concesión registre una pérdida neta de S/ 24 millones.



## ANEXO N° 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><b>PAMO</b> 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><b>IR</b> Corresponde a los ingresos regulados trimestrales de los aeropuertos.</p> <p><b>PAO</b> Pago trimestral en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo remanente.</p> <p><b>PPO</b> Pago al contado en Dólares que el Concedente pagará al Concesionario por las inversiones efectuadas en el periodo inicial.</p> <p><b>MC<sub>t</sub></b> Pago correspondiente al mantenimiento correctivo.</p> <p><b>f<sub>1</sub></b> Factor de distribución del excedente del ingreso regulado sobre el PAMO y se fija en 50%.</p> <p><b>t</b> Periodo equivalente a un trimestre.</p>



**ANEXO 2**  
**FICHA DE CONTRATO**

<b>FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN</b> <b>Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A.</b> <b>Segundo grupo de aeropuertos de provincia</b>			
	Tema	Contenido	
1	Infraestructura	Arequipa – Arequipa; Ayacucho – Ayacucho; Juliaca - Puno; Puerto Maldonado – Madre de Dios; Tacna – Tacna; Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado).	Cláusula 5.7.1. (p. 35) Cláusula 5.8. (p. 36)
2	Fecha de suscripción	de enero de 2011.	Circular N° 60
3	Plazo de concesión	5 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Adendas	<b>Adenda 1:</b> 4 de enero de 2013. Modificación del numeral 5.8.2 del Contrato. <b>Adenda 2:</b> 6 de agosto de 2013. Modificación del numeral 1.27, 9.4.1, el acápite 3 del apéndice 2 del anexo 16 del Contrato.	Adenda 1 Adenda 2
5	Modalidad	Concesión – Asociación Público Privada Cofinanciada.	Cláusula 2.3 (p. 21)
6	Prórroga 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.	Cláusula 4.3 (p. 32-33)
7	Factor de competencia	menor monto de propuesta económica (MO): $MO = PPO_i + VPAMO_i$	JO Bases Numeral 7.2 (p. 33)
8	Facilidades esenciales	Para el acceso y utilización de las facilidades esenciales el concesionario y los usuarios intermedios estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del REMA.	Cláusula 7.3 (p. 49)
9	Capital 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.	Cláusula 1.22 (p. 07) Cláusula 3.3.1. (p. 27)
10	Garantías a favor del concedente	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.	Cláusula 10.2 (p. 84-86)



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

	<b>Tema</b>	<b>Contenido</b>	
11	Anticipos a favor del concesionario	<p>Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso.</p> <p>Garantiza el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil.</p> <p>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.</p>	Cláusula 10.1 (p. 83)
12	Anticipos a favor de los acreedores permitidos	<p>El derecho de concesión.</p> <p>Los ingresos netos de la concesión deducida la tasa de aporte por regulación y cualquier otro comprometido a entidades estatales.</p> <p>Las acciones o participaciones que corresponden al concesionario.</p>	Cláusula 10.4 (p. 86)
13	Compromiso de inversión	<p>Obras obligatorias:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Obras de rápido impacto (primeros 12 meses)</li> <li>- Obras de seguridad (primeros 24 meses)</li> <li>- Ampliación y remodelación terminal (primeros 24 meses).</li> <li>- Equipamiento del periodo inicial (primeros 18 meses).</li> </ul> <p>Obras del periodo remanente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan Maestro de Desarrollo (primeros 24 meses)</li> <li>- Plan de Equipamiento del periodo remanente (24 meses desde la fecha de cierre establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo)</li> <li>- Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire</li> </ul> <p>Inversiones en Obras nuevas y adicionales de Obra.</p>	Cláusula 8.2. (p. 55-71) Anexo 23.
14	Obras obligatorias	<p>Estalladas en el anexo 23. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PPO.</p>	Cláusula 8.2.1 (p. 55) Cláusula 1.8.1 (p. 14)
15	Obras del periodo remanente	<p>Derivadas del Plan maestro de desarrollo, Plan de equipamiento y Programa de Rehabilitación y mejoramiento. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PAO.</p> <p>En caso las obras del periodo remanente constituyan proyectos de inversión pública se deberá obtener la viabilidad de acuerdo al artículo 15 del ANUP.</p>	Cláusula 8.2.2 (p. 61) Cláusula 1.8.1 (p. 14)
16	Inversiones en obras nuevas y adicionales de obra	<p><u>Obras nuevas:</u></p> <p>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.</p> <p><u>Adicionales de obra:</u></p> <p>El concedente o el concesionario podrán determinar la necesidad de realizar adicionales de obra.</p>	Cláusula 8.2.3 (p. 68) Cláusula 1.8.1 (p. 14)



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

	Tema	Contenido	
17	Penalidades	<p>idas a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Régimen de bienes.</li> <li>Mantenimiento de los bienes de la concesión.</li> <li>Explotación de la concesión.</li> <li>Ejecución de las obras.</li> <li>Régimen económico financiero.</li> <li>Garantías.</li> <li>Régimen de seguros.</li> <li>Consideraciones socio ambientales.</li> <li>Relación con socios terceros y personal.</li> <li>Competencias administrativas.</li> <li>Régimen económico financiero.</li> <li>Sistema de seguimiento y mejoramiento de la calidad.</li> <li>Reglamento para Ejecución y Contratación de obras, obras nuevas, actividades de mantenimiento periódico, consultorías y equipamiento.</li> </ul>	p 9. Tabla de Penalidades (p. 255-263)
18	Solución de controversia	<p>Trato Directo. Arbitraje.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) De Conciencia: Controversias Técnicas.</li> <li>b) De Derecho: Controversias No Técnicas. <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Internacional - superior a US\$ 10 millones.</b></li> <li>- <b>Nacional: igual o menor a US\$ 10 millones.</b></li> </ul> </li> </ul>	<p>Cláusula 16.4. (p. 119-120)</p> <p>Cláusula 16.5. (p. 120- 122)</p>
19	Causales de caducidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vencimiento del plazo.</li> <li>Mutuo acuerdo.</li> <li>Incumplimiento del concesionario.</li> <li>Incumplimiento del concedente.</li> <li>Decisión unilateral del concedente.</li> <li>Fuerza mayor o caso fortuito.</li> </ul>	Cláusula 15 (p. 107-114)
20	Equilibrio económico	<p>no consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <p>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> <p>El caso se procederá a restablecer el equilibrio otorgando una compensación al Concesionario o Concedente, según corresponda.</p>	Cláusula 9.3. (p. 77-79)



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

Tema	Contenido		
21	Pólizas de seguros	<p>Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley.</p> <p>Seguros de Responsabilidad y Propiedad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes.</li> <li>- Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos, terremoto y demás riesgos de la naturaleza.</li> <li>- Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto.</li> </ul>	Cláusula 11.2. (p. 91-92)
22	Estándares de servicio	<p>Deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>International Standards Organization (ISO)</li> <li>International Airline Transport Association (IATA)</li> <li>Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)</li> <li>Airport Council International (ACI)</li> <li>Federal Aviation Administration (FAA)</li> <li>Transport Security Administration (TSA)</li> </ul>	Cláusula 1.54. (p. 10-11) Cláusula 1.115 (p. 19)
	Tarifas	<p>Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento aeronaves, puentes de abordaje, uso de instalación de carga y horas extras.</p> <p>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.</p> <p>Cargos de acceso: de conformidad a los servicios esenciales establecidos en el REMA.</p>	Cláusula 1.121 (p. 20) Cláusula 9.1. (p. 73-74) Anexo 7 (p. 222-227)
24	Reajustes de tarifas	<p>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>	Cláusula 9.1.8. (p. 74-75) Cláusula 9.1.9. (p. 75)
25		<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>	Cláusula 1.90. (p. 16) Cláusula 9.5.1. (p. 81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)
26		<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> <p>Pago al contado del 30% de la obra.</p> <p>El saldo correspondiente al 70% pagado en cuotas trimestrales por un periodo de 10 años o lo que reste de la concesión.</p>	Cláusula 1.89 (p. 16) Cláusula 9.5.2 (p. 81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)



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

	<b>Tema</b>	<b>Contenido</b>	
27	PAMO	<p>Pago anual en dólares que retribuyen la operación y mantenimiento con excepción del mantenimiento correctivo pagadero trimestralmente.</p> <p>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.</p> <p>El reajuste del PAMO por inclusión del Aeropuerto de Andahuaylas será el siguiente:</p> $= (\text{PAMO máx. por 5 aeropuertos}) / (\text{PAMO ofertado por 5 aeropuertos})$	<p>Cláusula 1.87 (p. 16)</p> <p>Cláusula 9.43 (p. 80)</p> <p>Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)</p>



### ANEXO 3 RESUMEN ESTADÍSTICO

#### INDICADORES ANUALES: SEGUNDO GRUPO DE AEROPUERTOS REGIONALES

Concesionario	AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ
Modalidad	COFINANCIADA
Periodo:	2011 - 2018

a. Tráfico									
Indicador	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Pasajeros totales</b>	<b>Unidades</b>	1 766 266	2 073 642	2 303 296	2 439 917	2 736 577	2 996 055	3 102 104	3 444 943
Nacionales	Unidades	1 754 948	2 060 333	2 294 562	2 434 484	2 734 118	2 995 818	3 101 860	3 443 405
Internacionales	Unidades	11 318	13 309	8 734	5 433	2 459	237	244	1 538
<b>Carga total</b>	<b>Toneladas</b>	<b>5 750</b>	<b>5 750</b>	<b>6 010</b>	<b>5 430</b>	<b>5 235</b>	<b>4 979</b>	<b>5 018</b>	<b>4 867</b>
Nacional	Toneladas	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 979	5 018	4 867
Internacional	Toneladas	0,00	0,00	0,13	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00
- Exportación	Toneladas	0,00	0,00	0,13	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00
- Importación	Toneladas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Operaciones totales</b>	<b>Unidades</b>	<b>26 601</b>	<b>28 317</b>	<b>26 586</b>	<b>28 638</b>	<b>29 430</b>	<b>29 320</b>	<b>28 946</b>	<b>31 672</b>
Nacionales	Unidades	26 295	27 808	28 185	28 206	29 185	29 199	28 842	31 476
Internacionales	Unidades	309	370	312	432	245	121	104	196

b. Ingresos									
Ingresos	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ingresos regulados	Miles de Soles	4 124	5 958	6 360	8 882	9 911	12 514	13 541	14 955
Ingresos no regulados	Miles de Soles	11 315	13 506	16 705	21 954	28 586	34 067	34 319	39 277
<b>Total</b>	<b>Miles de Soles</b>	<b>15 439</b>	<b>19 464</b>	<b>23 065</b>	<b>30 836</b>	<b>38 497</b>	<b>46 581</b>	<b>47 860</b>	<b>54 232</b>

### Indicadores por Aeropuertos

#### 1) Tráfico de pasajeros

##### a) Pasajeros en vuelos nacionales

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	1 006 802	1 134 207	1 269 213	1 354 074	1 486 569	1 631 392	1 693 575	1 948 010
Juliaca	253 716	326 045	352 686	375 016	440 389	468 414	444 420	483 176
Tacna	248 641	285 407	320 395	345 766	385 768	404 076	422 026	440 564
Puerto Maldonado	193 027	244 394	275 647	271 219	276 379	293 127	300 010	333 025
Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 829	238 630
<b>Total</b>	<b>1 754 948</b>	<b>2 060 333</b>	<b>2 294 562</b>	<b>2 434 484</b>	<b>2 734 118</b>	<b>2 995 818</b>	<b>3 101 860</b>	<b>3 443 405</b>

##### b) Pasajeros en vuelos internacionales

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	11 285	13 023	8 665	5 367	2 315	220	233	1 322
Juliaca	11	51	57	34	101	-	4	29
Tacna	10	217	10	10	27	9	7	118
Puerto Maldonado	12	18	2	22	16	8	-	69
Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>11 318</b>	<b>13 309</b>	<b>8 734</b>	<b>5 433</b>	<b>2 459</b>	<b>237</b>	<b>244</b>	<b>1 538</b>

<b>Total pasajeros</b>	<b>1 766 266</b>	<b>2 073 642</b>	<b>2 303 296</b>	<b>2 439 917</b>	<b>2 736 577</b>	<b>2 996 055</b>	<b>3 102 104</b>	<b>3 444 943</b>
------------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------



## 2) Número de operaciones

### a. Operaciones Nacionales

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	13 271	13 675	14 319	14 009	14 254	14 348	13 915	15 751
Ayacucho	2 935	3 331	2 948	3 306	3 887	3 602	3 310	3 646
Juliaca	3 853	4 008	3 836	4 095	4 318	4 261	4 015	4 381
Puerto Maldonado	2 961	3 491	3 401	3 212	3 237	3 395	3 648	3 455
Tacna	3 275	3 303	3 681	3 584	3 489	3 593	3 954	4 243
<b>Nacionales</b>	<b>26 295</b>	<b>27 808</b>	<b>28 185</b>	<b>28 206</b>	<b>29 185</b>	<b>29 199</b>	<b>28 842</b>	<b>31 476</b>

### b. Operaciones Internacionales

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	249	292	264	361	181	35	47	87
Juliaca	2	7	6	12	11	-	2	6
Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	5	1	17
Tacna	48	63	39	42	49	81	54	86
<b>Total</b>	<b>309</b>	<b>370</b>	<b>312</b>	<b>432</b>	<b>245</b>	<b>121</b>	<b>104</b>	<b>196</b>

<b>Total operaciones</b>	<b>26 604</b>	<b>28 178</b>	<b>28 497</b>	<b>28 638</b>	<b>29 430</b>	<b>29 320</b>	<b>28 946</b>	<b>31 672</b>
--------------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

## 3) Carga movilizada (Toneladas)

Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	2 423	2 391	2 633	2 356	2 442	2 351	2 443	2 233
Juliaca	1 067	1 088	1 109	987	948	940	899	962
Tacna	914	944	1 083	1 009	934	819	850	850
Puerto Maldonado	1 077	1 069	992	975	861	850	797	721
Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30	101
<b>Total</b>	<b>5 750</b>	<b>5 750</b>	<b>6 009</b>	<b>5 429</b>	<b>5 235</b>	<b>4 979</b>	<b>5 018</b>	<b>4 867</b>

\*No se ha tendido carga internacional en durante la concesión



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

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

## GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

---

Ricardo Quesada Oré  
Gerente de Regulación y Estudios Económicos

---

Sandra Queija De La Sotta  
Jefe de Estudios  
Económicos

Melina Caldas Cabrera  
Jefe de Regulación

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

---

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