



# INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de  
Provincia  
2021

Gerencia de Regulación  
y Estudios Económicos



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



**Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público  
– OSITRAN**

**Gerencia de Regulación y Estudios Económicos**

**Jefatura de Estudios Económicos**

**Informe de desempeño 2021: Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de  
Provincia**

*Los Informes de Desempeño elaborados anualmente por la Jefatura de Estudios Económicos de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán, constituyen documentos académicos cuyo fin es poner en conocimiento de los usuarios y terceros en general, el desempeño en la gestión de las infraestructuras bajo la supervisión del Ositrán, dada la información disponible. Las ideas expuestas en los informes no implican necesariamente una posición institucional del Ositrán, ni se circunscriben a las actividades de supervisión o regulación de este organismo regulador.*

Primera versión: junio de 2022

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

[estudioeconomicos@ositran.gob.pe](mailto:estudioeconomicos@ositran.gob.pe)



## Contenido

<b>RESUMEN EJECUTIVO .....</b>	<b>4</b>
<b>I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN .....</b>	<b>6</b>
I.1. Composición del Concesionario .....	6
I.2. Principales características del Contrato de Concesión.....	6
I.3. Área de Influencia.....	9
I.4. Principales activos de la Concesión .....	9
I.5. Hechos de importancia .....	10
<b>II. OFERTA DE SERVICIOS.....</b>	<b>10</b>
II.1. Servicios Aeroportuarios.....	10
II.2. Servicios No Aeroportuarios .....	11
<b>III. DEMANDA DE SERVICIOS .....</b>	<b>11</b>
III.1. Servicios aeroportuarios .....	12
III.1.1. Principales usuarios .....	12
III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga .....	12
III.2. Servicios no aeroportuarios .....	18
<b>IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO .....</b>	<b>18</b>
IV.1. Tarifas.....	19
IV.2. Cargos de Acceso .....	20
<b>V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO .....</b>	<b>21</b>
V.1. Inversiones .....	21
V.2. Pagos de Aporte por Regulación.....	22
<b>VI. DESEMPEÑO OPERATIVO .....</b>	<b>22</b>
VI.1. Calidad a los Usuarios.....	22
VI.1.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs.....	23
VI.1.2. Satisfacción de los usuarios.....	26
VI.2. Reclamos.....	29
<b>VII. INDICADORES COMERCIALES .....</b>	<b>30</b>
<b>VIII. RESULTADOS FINANCIEROS .....</b>	<b>31</b>
VIII.1. Estado de Resultados Integrales.....	31
VIII.2. Estado de Situación Financiera .....	35
VIII.3. Indicadores financieros.....	37
<b>IX. CONCLUSIONES.....</b>	<b>39</b>
<b>ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN.....</b>	<b>41</b>
<b>ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.....</b>	<b>46</b>



## ÍNDICE DE CUADROS

<b>Cuadro 1</b>	Adendas suscritas al 31 de diciembre de 2021.....	6
<b>Cuadro 2</b>	Aeropuertos concesionados a AAP, año 2021.....	10
<b>Cuadro 3</b>	Servicios aeroportuarios en el Segundo Grupo, por tipo de regulación.....	11
<b>Cuadro 4</b>	Líneas aéreas que operaron en el Segundo Grupo durante el año 2021.....	12
<b>Cuadro 5</b>	Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2011-2021.....	14
<b>Cuadro 6</b>	Evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, periodo 2011-2021.....	16
<b>Cuadro 7</b>	Evolución del tráfico de carga por aeropuerto, periodo 2011-2021.....	17
<b>Cuadro 8</b>	Principales clientes del rubro alquiler de locales comerciales, por aeropuerto.....	18
<b>Cuadro 9</b>	Clasificación de los terminales aeroportuarios, en función del número de pasajeros.....	19
<b>Cuadro 10</b>	Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2021.....	19
<b>Cuadro 11</b>	Tarifas vigentes en el Segundo Grupo de Aeropuertos, año 2021.....	20
<b>Cuadro 12</b>	Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos del Segundo Grupo, año 2021.....	24
<b>Cuadro 13</b>	Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2021.....	28
<b>Cuadro 14</b>	Indicadores de calidad percibida por las aerolíneas, por aeropuerto, año 2021.....	29
<b>Cuadro 15</b>	Reclamos resueltos, año 2021.....	30
<b>Cuadro 16</b>	Ingresos por servicios, periodo 2020-2021.....	32
<b>Cuadro 17</b>	Costos de prestación de servicios 2020-2021.....	33
<b>Cuadro 18</b>	Gastos de administración 2020-2021.....	34
<b>Cuadro 19</b>	Gastos de ventas 2020-2021.....	34
<b>Cuadro 20</b>	Resultados Integrales 2020-2021.....	35
<b>Cuadro 21</b>	Estado de Situación Financiera 2020-2021.....	35
<b>Cuadro 22</b>	Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2020-2021.....	36
<b>Cuadro 23</b>	Ratios de Liquidez, años 2020-2021.....	37
<b>Cuadro 24</b>	Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2020-2021.....	38
<b>Cuadro 25</b>	Ratios de Rentabilidad, años 2020-2021.....	39

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1</b>	Ubicación geográfica de los aeropuertos administrados por AAP.....	9
<b>Gráfico 2</b>	Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2021.....	13
<b>Gráfico 3</b>	Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2021.....	15
<b>Gráfico 4</b>	Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2021.....	17
<b>Gráfico 5</b>	Inversiones reconocidas, periodo 2011-2021.....	21
<b>Gráfico 6</b>	Aporte por Regulación, periodo 2011-2021.....	22
<b>Gráfico 7</b>	Tipificación de los reclamos, año 2021.....	30
<b>Gráfico 8</b>	Evolución de los ingresos totales, 2011-2021.....	31



## RESUMEN EJECUTIVO

El 5 de enero de 2011, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC) y el consorcio Aeropuertos Andinos del Perú S.A. (en adelante, el Concesionario o AAP) 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), cuya vigencia es de 25 años.

La Concesión del Segundo Grupo comprende los aeropuertos ubicados en las ciudades de Arequipa (Arequipa), Ayacucho (Ayacucho), Juliaca (Puno), Puerto Maldonado (Madre de Dios), Tacna (Tacna), y eventualmente Andahuaylas (Apurímac). Al respecto, los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna fueron entregados al Concesionario en la fecha de suscripción del contrato, mientras que, en el caso del Aeropuerto de Andahuaylas, el Estado Peruano se reservó el derecho de entregar al Concesionario dicho terminal 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. (en adelante, CORPAC) cumpla con transferir al Concedente dicho aeropuerto debidamente saneado.

En el año 2021, AAP registró una recuperación parcial en el número de operaciones, pasajeros y carga, luego de las medidas adoptadas por el gobierno para prevenir y mitigar la propagación del COVID-19<sup>1</sup>. Así, el tráfico de aeronaves ascendió a 18,6 miles de operaciones, cifra 45,4% mayor que lo registrado durante el año 2020 y 38,8% menor que en 2019. Asimismo, se registró un tráfico de casi 2 millones de pasajeros, significando un incremento de 67,1% con relación a 2020 y una contracción de 44,3% respecto de lo observado en el año 2019.

Si bien durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales aéreos del país no presentaron restricciones para el transporte de carga, las medidas impuestas sobre los diversos sectores de la actividad económica influyeron en la demanda de transporte aéreo de carga, lo cual se ha visto reflejado en la reducción de los volúmenes atendidos por el Segundo Grupo, que pasaron de 5,16 miles de toneladas en 2019 a 2,07 miles de toneladas en 2020 y 3,19 miles de toneladas en 2021, es decir, una reducción del 59,9% seguida por un incremento de 54,0%.

Con respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, las tarifas reguladas por concepto de TUUA Nacional e Internacional experimentaron un crecimiento promedio de 0,9% respecto de las tarifas del año 2020, en todos los aeropuertos del Segundo Grupo. Similar tendencia se observa en el caso de las tarifas por Aterrizaje y Despegue, con incrementos que van entre el 1,7% y el 3,9% respecto de las tarifas publicadas en el año 2020. Asimismo, en el caso de la tarifa por el Servicio de Puentes de Embarque en el aeropuerto de Arequipa, se observa una reducción promedio de 12,3% respecto de la tarifa fijada en el año 2020.

En cuanto a las inversiones, al mes de diciembre de 2021, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 66,0 millones, lo cual representa un avance de 33,1% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 199,6 millones), habiéndose efectuado el reconocimiento de USD 0,2 millones en inversiones durante el año 2021.

Por su parte, con respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, AAP desembolsó por concepto de aporte por regulación un total de S/ 390 mil, cifra mayor en 46,8% con relación al aporte efectuado durante el año 2020, como producto de los mayores ingresos facturados por el aumento de las operaciones y tráfico de pasajeros a raíz de la recuperación del sector producto de la pandemia del COVID-19.

En lo que respecta al desempeño operativo, durante el año 2021, se resolvieron un total de 64 reclamos presentados, de los cuales el 20,3% estuvieron asociados con la información proporcionada a los

---

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



usuarios y el 6,3% a la calidad y oportuna prestación del servicio. No obstante, de acuerdo con las encuestas de satisfacción realizadas a los usuarios del Segundo Grupo de Aeropuertos, para todos los aeropuertos evaluados, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción respecto al “Tratamiento de equipajes”, y las aerolíneas mostraron un alto nivel de satisfacción respecto a “Seguridad y operaciones” (en particular, en lo referido al funcionamiento en la hora típica/punta del sistema pista-calles de rodaje).

Con respecto a los resultados financieros de AAP, los ingresos totales percibidos por concepto de servicios regulados y servicios no regulados se incrementaron en 34,9% entre 2020 y 2021, al pasar de S/ 29,2 millones a S/ 39,4, mientras que los costos totales también aumentaron, aunque en menor magnitud, pasando de S/ 24,8 millones en 2020 a S/ 31,3 millones en 2021. Con ello, la utilidad bruta de la empresa ascendió a S/ 8,1 millones, lo que significó un incremento de 83,6% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior.

Asimismo, al cierre del año 2021, la empresa disminuyó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2020. Los activos de AAP (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un aumento de 14%, al registrar S/ 113,2 millones al finalizar 2020 y S/ 129,3 millones al término de 2021. Finalmente, con relación a los indicadores de rentabilidad de la empresa, los márgenes operativos se redujeron y, por consiguiente, se redujo la pérdida neta del ejercicio, ascendiendo esta a S/ -14,7 millones al cierre del 2021.





## I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN

### I.1. Composición del Concesionario

1. Aeropuertos Andinos del Perú S.A. es una sociedad anónima, constituida en Perú el 22 de noviembre de 2010. Al 31 de diciembre de 2021, la Compañía se encontró compuesta por Andino Investment Holding S.A.A., entidad domiciliada en Perú, y por 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%). 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.
3. Al 31 de diciembre de 2021, la composición del accionariado es la siguiente:
  - Andino Investment Holding S.A. (57,5%)
  - Andino Capital Sociedad Gestora de Fondos de Inversión S.A. (32,5%)
  - Almacenes Financieros S.A. (5%)
  - Multilog S.A. (5%)

### I.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 del Perú. Los principales aspectos contemplados en dicho 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.
5. El período de vigencia de la Concesión es de 25 años contados a partir de la suscripción del Contrato de Concesión. El Concesionario tiene el derecho de solicitar la ampliación del plazo de la concesión por medio de una o más prórrogas. El MTC podrá prorrogar el plazo de la concesión previa opinión favorable del Ositrán, siendo que el plazo máximo de la concesión no podrá exceder el plazo máximo contemplado por las leyes aplicables (60 años contados desde la fecha de suscripción del Contrato de Concesión).
6. Asimismo, al 31 de diciembre de 2021, se han suscrito un total de tres adendas al Contrato de Concesión, las cuales se detallan en el siguiente cuadro.

**Cuadro 1** Adendas suscritas al 31 de diciembre de 2021

N° de adenda	Fecha de suscripción	Tema principal de la adenda	Principales modificaciones específicas
1	4/01/2013	Aplazar entrega del Aeropuerto de Andahuaylas.	Modificación del numeral referido al plazo que tiene el concedente para proceder a la entrega del aeropuerto de Andahuaylas al Concesionario para su operación.
2	6/08/2013	Modificación de la definición de Cofinanciamiento.	Modificación de los numerales referidos a la definición del Cofinanciamiento, su composición y procedimiento de pago.
3	19/06/2015	Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario.	Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 22).

Fuente: Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



### Compromisos de inversión

7. Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total de USD 199,6 millones, el cual se encuentra distribuido en dos periodos: uno inicial, que comprende los tres primeros años de la concesión, y uno remanente, que comprende desde el cuarto año hasta el fin de la concesión. Al respecto, durante el Periodo Inicial debían ejecutarse las obras de rápido impacto<sup>2</sup> y equipamiento mínimo, obras de seguridad<sup>3</sup> y actividades de mantenimiento periódico, las cuales se encuentran detalladas en el Anexo 25 del Contrato de Concesión. En tanto que, durante el Periodo Remanente, corresponde la ejecución de 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.
8. Cabe mencionar que, el Contrato de Concesión establece las especificaciones técnicas que deben cumplirse para el desarrollo de las obras del periodo remanente. El contrato de AAP también precisa que, si las obras constituyen proyectos de inversión pública, se deberá obtener la viabilidad correspondiente conforme al Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP (ahora Sistema de Inversiones Invierte.pe).

### Modalidad del financiamiento

9. La Concesión del Segundo Grupo es un proyecto de Asociación Público-Privada, bajo modalidad de cofinanciamiento por parte del Estado Peruano. A través de este esquema, el Concedente se compromete a efectuar pagos trimestrales al Concesionario por los siguientes conceptos: Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), Pago por Obras (PAO) y Pago por Obras Obligatorias (PPO).
10. El PAO retribuye las inversiones que realiza el concesionario en el periodo remanente; mientras que el PPO retribuye las Obras Obligatorias efectuadas en el período inicial, incluyendo aquellas que habiéndose iniciado en el período inicial se concluyen con posterioridad, o se realizan fuera del periodo inicial, por causas ajenas a AAP<sup>4</sup>. De otro lado, el PAMO retribuye el mantenimiento y operación de los aeropuertos del Segundo Grupo (con excepción del mantenimiento correctivo).
11. Conforme a lo señalado en el Anexo 16 del Contrato de Concesión, la fuente principal de los recursos destinados al cofinanciamiento proviene de parte de la Retribución que recibe el Estado peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Estos fondos son depositados en un Fideicomiso, que se celebra entre el MTC y el Fiduciario (Corporación Financiera de Desarrollo S.A.-COFIDE), con el fin de garantizar los pagos del cofinanciamiento.
12. Si el PAMO es mayor a los ingresos regulados, el Concedente procederá al pago de la diferencia del PAMO y los ingresos regulados al Concesionario. 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.
13. Entonces, el cofinanciamiento se determina como:

$$COF_t = IGI_t - f_1(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

Donde:

---

<sup>2</sup> Las obras de rápido impacto tienen como objetivo mejorar las características generales y aspectos arquitectónicos de cada uno de los aeropuertos (tales como: construcción de pórticos de ingreso, pintado de las terminales de pasajeros, adecuación para el uso de personas con discapacidad, remodelación interna de las terminales, de playas de estacionamiento, las vías de acceso y el tratamiento paisajístico).

<sup>3</sup> Construcción de cercos perimétricos, la habilitación de caminos perimetrales, la instalación de avisos de advertencia, rehabilitación de pavimentos del área de movimiento y mejora del Lado Aire, entre otros.

<sup>4</sup> Las Obras Obligatorias serán financiadas por la Compañía y serán reembolsadas por el Estado Peruano contra los hitos trimestrales culminados, valorizados y aprobados por OSITRAN. Los hitos culminados deberán representar un avance físico mayor al 4% de la obra acordada.





- COF<sub>t</sub>: Monto del cofinanciamiento a ser pagado trimestralmente.
- PAMO<sub>t</sub>: Es el importe del PAMO dividido entre 4, que el MTC realizará a favor de AdP para el mantenimiento y operación de los aeropuertos.
- IR<sub>t</sub>: Son los Ingresos Regulados de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por AdP, en el trimestre t.
- INRB: Ingreso no Regulado Base trimestral
- IGI<sub>t</sub>: Monto del incentivo a la generación de ingresos regulados en el trimestre t. En ningún caso el IGI podrá ser menor a cero.
- PAO<sub>t</sub>: Pago que el MTC efectuará a favor del Concesionario por las inversiones efectuadas en el Periodo Inicial y en el Periodo Remanente.
- RE<sub>t</sub>: Monto de la retribución a favor del Estado peruano en el trimestre t por concepto de Ingresos no Regulados.
- Liq<sub>t</sub>: Importe correspondiente a los pagos al contado por las Obras, equipamiento, Actividades de Mantenimiento Periódico, Rehabilitaciones y Mejoramiento, que se hará contra la presentación de Liquidaciones.
- f<sub>1</sub>: Factor de distribución del excedente del Ingreso Regulado sobre el PAMO y se fija en 50%.
- t: Periodo equivalente a un trimestre

14. A efectos de ejecutar trimestralmente el pago del cofinanciamiento, al final de cada trimestre, el Concesionario debe entregar al Ositrán una factura con el detalle de la información requerida para el cálculo del cofinanciamiento, la cual incluye los ingresos regulados y no regulados, el PAMO, el IGI, el PAO y la retribución al Estado. Luego, el Ositrán dispone de un plazo de 10 días para instruir al fiduciario respecto del pago del importe incluido en la factura, o rechazar la factura si esta no cumple con los requerimientos legales vigentes o si el detalle de lo facturado no coincide con los importes aprobados.

#### Régimen tarifario

15. En cuanto al régimen tarifario, el Concesionario se encuentra facultado a cobrar las tarifas y cargos de acceso definidos en el Anexo 7 del Contrato de Concesión, no pudiendo estos ser modificados sino hasta el tercer año de la Concesión, momento en el cual los montos a cobrar pasaron a ser los correspondientes al Primer Grupo de Aeropuertos. De igual forma, a partir del quinto año, corresponde al Concesionario reajustar anualmente las tarifas por IPC (Índice de Precios al Consumidor de Lima) y CPI (Índice de Precios al Consumidor en Estados Unidos), de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

Donde:

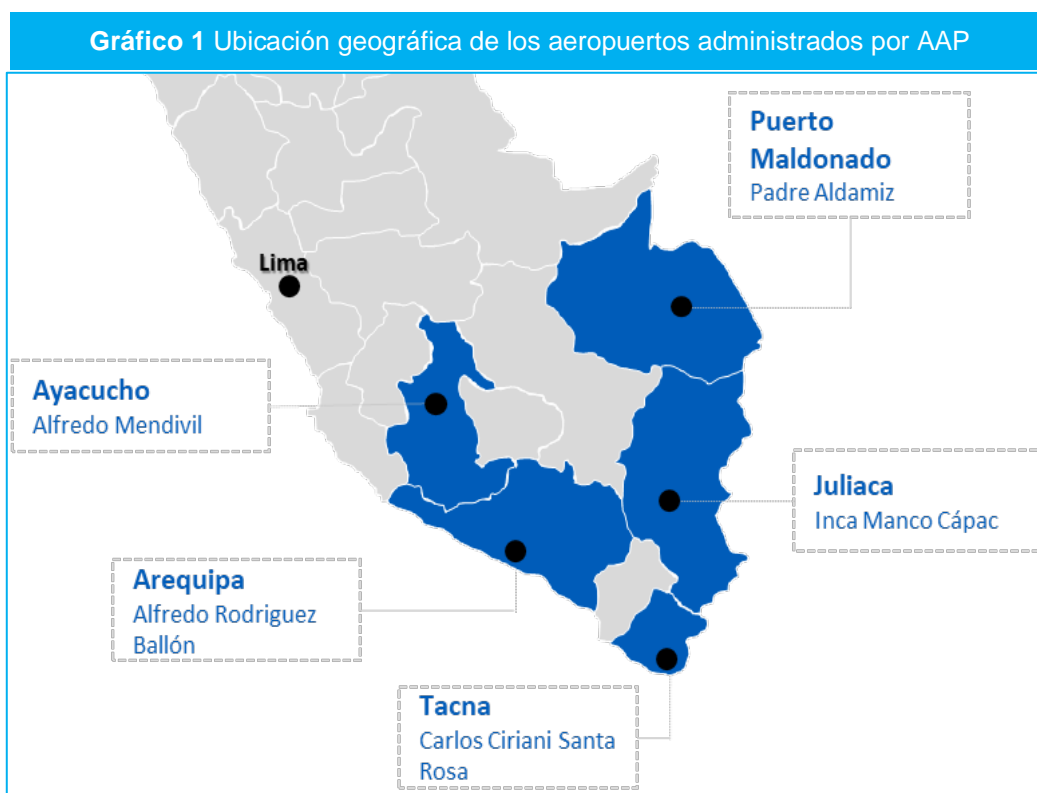
- $T_i$  : Tarifa correspondiente al periodo  $i$ .
- $IPC$  : Índice de Precios al Consumidor de Lima Metropolitana publicado por el INEI.
- $CPI$  : Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (*The Bureau of Labor Statistics*).

16. Asimismo, el 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.
17. Cabe señalar que las tarifas a cobrar en cada terminal del Segundo Grupo dependerán de la categoría en la que éstos sean clasificados, la misma que se establecen en función al tráfico de pasajeros registrado en el último año.



### I.3. Área de Influencia

18. La Concesión del Segundo Grupo está conformada actualmente por cinco (5) aeropuertos ubicados en la región sur del Perú. Así, la infraestructura aeroportuaria a cargo de AAP permite conectar a las provincias del sur del país con la ciudad de Lima, la capital de la república, la cual es la principal puerta de ingreso y salida al Perú por vía aérea. Cabe indicar que, si bien cuatro (4) aeropuertos de la Concesión ostentan la categoría de aeropuertos internacionales, de acuerdo con las estadísticas de la Concesión el tráfico internacional en dicha red de aeropuertos ha sido poco significativo.



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

*Fuente:* Plan de Negocio 2021 de AAP.

### I.4. Principales activos de la Concesión

19. Como se indicó anteriormente, el objeto del Contrato de Concesión es el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de aeropuertos ubicados en la región Sur del Perú. No obstante, a la fecha de suscripción del Contrato fueron entregados cinco (5) aeropuertos, quedando pendiente de entrega el Aeropuerto de Andahuaylas, actualmente bajo la administración de Corpac.
20. Al respecto, 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>5</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.

<sup>5</sup> Ello conforme a lo señalado en la Adenda N° 1 al Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú.



**Cuadro 2 Aeropuertos concesionados a AAP, año 2021**

It	Aeropuerto	Ciudad	Departamento	Categoría
1	Alfárez Alfredo Rodríguez Ballón	Arequipa	Arequipa	Internacional
2	Coronel FAP Alfredo Mendivil Duarte	Ayacucho	Ayacucho	Nacional
3	Inca Manco Cápac	Juliaca	Puno	Internacional
4	Padre Aldamiz	Puerto Maldonado	Madre de Dios	Internacional
5	Coronel FAP Carlos Ciriani Santa Rosa	Tacna	Tacna	Internacional
6	Andahuaylas	Andahuaylas	Apurímac	Nacional

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

*Fuente:* Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.

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

### **I.5. Hechos de importancia**

21. De acuerdo con el Plan de Negocios 2022, presentado por AAP ante el Ositrán, los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2021 fueron los siguientes:

- El Concesionario amplió el servicio de abastecimiento de combustible a todas sus sedes aeroportuarias.
- Se mejoraron los procesos de embarque y desembarque de pasajeros para permitir mayor cantidad de operaciones simultáneas en las sedes.
- Se estableció el nuevo proceso de aprobación de itinerarios en coordinación con las aerolíneas y DGAC.
- El Concesionario implementó separadores de acrílico en salas de embarque de los Aeropuertos de Arequipa y Juliaca, salas de pre embarque en la plataforma, playas de estacionamiento y espacios comerciales para ampliar capacidad y mejorar aforo.
- Finalmente, el Concesionario revisó y actualizó el Plan de Vigilancia, prevención y Control de COVID-19 en el centro de trabajo y el protocolo de operaciones según los cambios en la normativa emitidos por el Ministerio de Salud.

## **II. OFERTA DE SERVICIOS**

22. Como parte de la explotación de la infraestructura, sea directamente o a través de otros agentes económicos (intermediarios), los servicios prestados en los distintos aeropuertos que forman parte de la Concesión pueden clasificarse en dos categorías: 1) Servicios Aeroportuarios, y 2) Servicios No Aeroportuarios.

### **II.1. Servicios Aeroportuarios**

23. De acuerdo con la cláusula 1.117 del Contrato de Concesión, los Servicios Aeroportuarios son los servicios normales y habituales del aeropuerto para el transporte de pasajeros y la carga y descarga de aeronaves, conforme a las definiciones de Operaciones Principales y Operaciones Secundarias.

24. Así, los Servicios Aeroportuarios constituyen la cadena de servicios que permite el traslado de un punto a otro de pasajeros y carga, encontrándose estos en su mayoría 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).

25. La siguiente tabla 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 3** Servicios aeroportuarios en el Segundo Grupo, 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) <sup>1/</sup>	Regulación tarifaria
Movimiento de carga	Regulación tarifaria
Almacenamiento de despacho de combustible para aeronaves	Regulación por acceso
Servicio de rampa	Regulación por acceso
Uso de counter	Regulación por acceso
Oficinas operativas	Regulación por acceso
Mantenimiento de aeronaves	Regulación por acceso

Nota:

<sup>1/</sup> Este servicio solo se brinda en el aeropuerto de Arequipa.

Fuente: Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## II.2. Servicios No Aeroportuarios

26. De acuerdo con la cláusula 1.118 del Contrato de Concesión, los Servicios No Aeroportuarios son aquellos servicios adicionales que pueda brindar el Concesionario y/o terceros, que no forman parte de los servicios normales y habituales del aeropuerto para el transporte de pasajeros y la carga y descarga de aeronaves.
27. Así, los Servicios No Aeroportuarios son aquellos que no están directamente relacionados con la actividad aeroportuaria, y cuyas tarifas cobradas por la prestación de estos servicios son fijadas libremente por la empresa concesionaria.
28. Cabe señalar que, entre los principales servicios no aeroportuarios prestados en el Segundo Grupo, se encuentran:
  - Uso de playa de estacionamiento vehicular.
  - Alquiler de locales comerciales.
  - Publicidad dentro de los aeropuertos.

## III. DEMANDA DE SERVICIOS

29. En esta sección se describe la evolución del tráfico de pasajeros y carga, así como del número de operaciones aéreas, en los aeropuertos del Segundo Grupo durante el año 2021, a partir de la información estadística declarada mensualmente por el Concesionario<sup>6</sup>.
30. Al respecto, resulta importante mencionar que, como consecuencia de las medidas aplicadas tanto en el Perú como en diversas partes del mundo para la lucha contra la pandemia de COVID-19, diversos sectores de la economía sufrieron una serie de impactos que, en mayor medida, acentuaron sus efectos sobre la demanda de los servicios de infraestructura de transporte aéreo, particularmente durante los primeros meses de la pandemia. Así, en el caso peruano se tiene que, durante el Estado de Emergencia Nacional que se inició a partir de mediados de marzo de 2020, los terminales aéreos del país presentaron restricciones para el normal desarrollo de sus operaciones, lo cual afectó principalmente los niveles de tráfico de pasajeros debido a la suspensión de la movilización de personas y el establecimiento de cuarentenas totales y

<sup>6</sup> El Ositrán, en ejercicio de su función supervisora contemplada en los artículos 11, 13 y 26 del Reglamento General de Supervisión, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 024-2011, ha dispuesto, en septiembre 2013, que todas las entidades concesionarias bajo su ámbito declaren la información estadística de las operaciones, explotación y/o recaudación conforme a un conjunto de formatos digitales estandarizados al correo electrónico [declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe](mailto:declaracion.estadistica@ositrان.gob.pe); siendo éste un mecanismo adoptado por el Supervisor para organizar y administrar la información estadística.



focalizadas, situación que se ha ido aligerando en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera<sup>7</sup>.

31. En consecuencia, el tráfico de pasajeros y de carga registrado en el Segundo Grupo, así como el número de operaciones aéreas, podrían presentar, en algunos casos, tendencias atípicas en comparación con lo observado en años anteriores.

### III.1. Servicios aeroportuarios

#### III.1.1. Principales usuarios

32. 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 naves (de vuelos comerciales, entre otros) y los operadores aeroportuarios.
33. Al respecto, de acuerdo con el Contrato, corresponde al Concesionario brindar a sus usuarios las facilidades y servicios con altos estándares de calidad para que estos puedan desarrollar sus operaciones de manera adecuada. En el siguiente cuadro se presentan a las principales aerolíneas que han operado durante el año 2021 en la red de aeropuertos que componen el Segundo Grupo.

Aerolínea	Aeropuerto					Total
	Arequipa	Ayacucho	Puerto Maldonado	Juliaca	Tacna	
LATAM Airlines	64,7%	38,2%	69,1%	66,5%	82,2%	64,1%
Sky Airline	18,0%	10,9%	0,0%	16,9%	0,9%	9,3%
Viva Air	5,7%	0,0%	0,0%	9,8%	1,1%	3,3%
Otros	11,6%	50,9%	30,9%	6,8%	15,8%	23,2%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

#### III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga

34. La Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia atiende principalmente vuelos nacionales, mostrando históricamente una modesta participación en la Red Aeroportuaria Nacional. Así, durante el año 2021, los aeropuertos operados por AAP concentraron el 7,0% del total de operaciones nacionales, el 12,5% del tráfico nacional de pasajeros y 7,0% del volumen de carga nacional. Por su parte, en el ámbito del tráfico internacional, dichos aeropuertos presentan una escasa participación, no llegando a superar el 0,4% del total de operaciones internacionales registradas en el país durante el 2021.

##### a) Tráfico de aeronaves

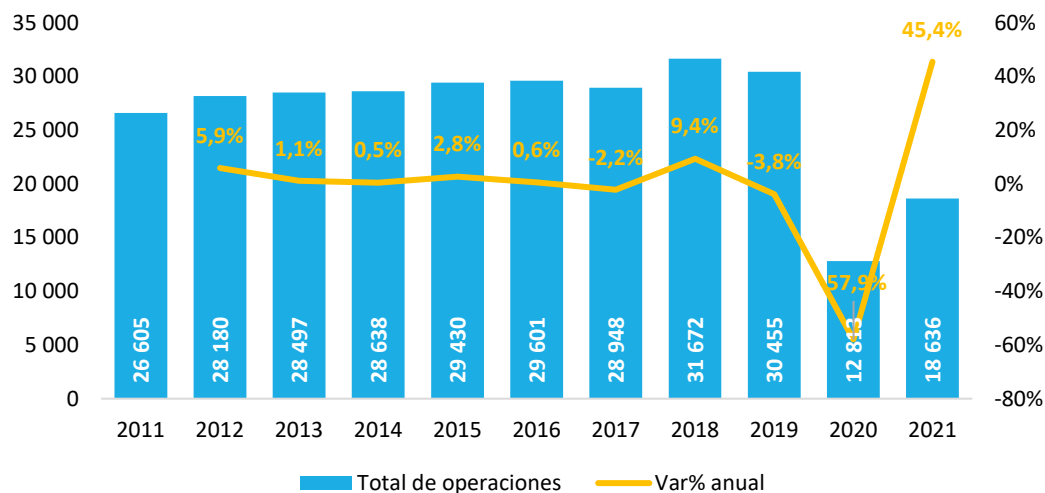
35. El tráfico de aeronaves en el Segundo Grupo se compone en su gran mayoría de operaciones nacionales, apreciándose que, a lo largo del periodo de la concesión, dichas operaciones representaron, en promedio, el 98,7% del total de operaciones aéreas. Así, pese a que cuatro (4) aeropuertos de la Concesión ostentan la categoría de aeropuertos internacionales, de acuerdo con las estadísticas de la Concesión las operaciones internacionales en dicha red de aeropuertos han alcanzado, en promedio, el 1,3% del total de operaciones.

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



36. En cuanto a la evolución del número de operaciones, a lo largo del periodo 2011 – 2019 se observa un crecimiento moderado en el tráfico de aeronaves, pasando de 26,6 miles en 2011 a 30,5 miles de operaciones en 2019, lo cual se traduce en un crecimiento promedio anual de 1,7%. Sin embargo, como consecuencia de las medidas aplicadas durante el año 2020 en el contexto del Estado de Emergencia Nacional por la COVID-19, el tráfico de aeronaves en la red de aeropuertos del Segundo Grupo se contrajo hasta 12,8 miles de operaciones, cifra 57,9% inferior a lo registrado durante el año 2019; y, en el 2021 se recuperó a 18,6 miles de operaciones, significando un incremento de 45,4% con respecto al 2020.

**Gráfico 2** Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2021  
(En número de operaciones)



*Nota:* AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

37. Al respecto, la recuperación se observó en las operaciones nacionales, las cuales registraron un aumento de 46,0% respecto del año 2020, mientras que las operaciones internacionales registraron una reducción de 2,1%. Cabe señalar que, durante el 2021, la participación de las operaciones nacionales alcanzó el 99,3% del total de operaciones aéreas del Segundo Grupo.
38. Al analizar el tráfico de aeronaves por terminal aéreo, puede notarse que, en el caso de las operaciones nacionales, el aeropuerto de Arequipa concentra la mayor participación del tráfico durante el año 2021 con el 43,5% de las operaciones, seguido por los aeropuertos de Juliaca y Ayacucho, que representaron el 17,4% y 15,8% de las operaciones, respectivamente. Por su parte, en el caso de las operaciones internacionales, durante el año 2021 la mayor participación del tráfico se concentra en el aeropuerto de Arequipa, con el 71,0%, seguido por el aeropuerto de Tacna, el cual atendió al 26,1% de las operaciones.
39. En el siguiente cuadro se presenta la evolución del tráfico de aeronaves en el Segundo Grupo, tanto nacional como internacional, detallado por aeropuerto. Como se observa, entre los años 2011 y 2019, todos los aeropuertos del Segundo Grupo registraron un crecimiento moderado en las operaciones nacionales, con tasas promedio anual que varían entre +0,6% y +4,4%. No obstante, entre el 2019 y 2021, todos los aeropuertos de la concesión experimentaron una contracción en el número de operaciones, con tasas de variación promedio anual entre -8,6% (Ayacucho) y -27,6% (Arequipa).





**Cuadro 5** Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2011-2021  
(En número de operaciones)

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var. % prom. Anual	
												2011-2019	2019-2021
Arequipa	13 036	13 600	14 314	14 004	14 256	14 485	13 920	15 760	15 324	5 680	8 038	2,0%	-27,6%
Ayacucho	2 712	3 211	2 948	3 306	3 887	3 656	3 312	3 646	3 504	2 071	2 925	3,3%	-8,6%
Juliaca	3 830	4 001	3 837	4 101	4 321	4 269	4 015	4 382	4 012	1 980	3 214	0,6%	-10,5%
Puerto Maldonado	2 910	3 449	3 402	3 214	3 238	3 420	3 647	3 463	3 051	1 178	1 912	0,6%	-20,8%
Tacna	3 017	3 192	3 696	3 590	3 491	3 674	3 957	4 256	4 271	1 763	2 409	4,4%	-24,9%
<b>Total nacional</b>	<b>25 505</b>	<b>27 453</b>	<b>28 197</b>	<b>28 215</b>	<b>29 193</b>	<b>29 504</b>	<b>28 851</b>	<b>31 507</b>	<b>30 162</b>	<b>12 672</b>	<b>18 498</b>	<b>2,1%</b>	<b>-21,7%</b>
Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var. % prom. Anual	
												2011-2019	2019-2021
Arequipa	245	296	269	366	179	31	42	78	192	100	98	-3,0%	-28,6%
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2		
Juliaca	2	5	5	6	8	0	2	5	14	2		27,5%	-100,0%
Puerto Maldonado	6	5	2	15	3	0	2	9	15	14	2	12,1%	-63,5%
Tacna	38	61	24	36	47	66	51	73	72	25	36	8,3%	-29,3%
<b>Total internacional</b>	<b>291</b>	<b>367</b>	<b>300</b>	<b>423</b>	<b>237</b>	<b>97</b>	<b>97</b>	<b>165</b>	<b>293</b>	<b>141</b>	<b>138</b>	<b>0,1%</b>	<b>-31,4%</b>

*Nota:* AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

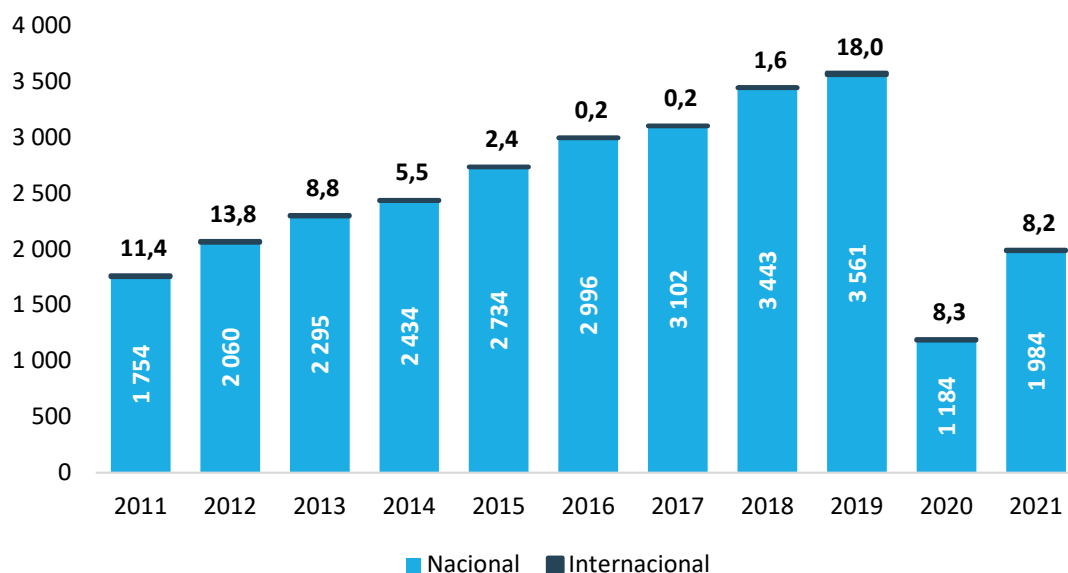
40. Por su parte, en el caso de las operaciones internacionales, la evolución ha sido más bien errática durante el periodo analizado, observándose que el aeropuerto de Arequipa ha mantenido su importancia relativa respecto de los demás aeropuertos del Segundo Grupo; no obstante, la reducción del tráfico experimentada entre los años 2019 y 2021 fue de 28,6%. Entre tanto, en el caso del aeropuerto de Tacna, el segundo en importancia relativa, la reducción que sufrió en el número de operaciones internacionales fue de 29,3% entre dichos años.

#### **b) Tráfico de pasajeros**

41. Al igual que en el caso del tráfico de aeronaves, el tráfico de pasajeros en los aeropuertos del Segundo Grupo se caracteriza por ser principalmente nacional, apreciándose que, a lo largo del periodo de la concesión, el movimiento de pasajeros nacionales representó, en promedio, el 99,7% del total, mientras que el número de pasajeros en vuelos internacionales presentó una participación de apenas el 0,3% del tráfico total de la concesión.
42. Por otro lado, en cuanto a su evolución histórica, durante el periodo 2011 – 2019, el tráfico total de pasajeros movilizados en el Segundo Grupo experimentó un crecimiento promedio anual de 9,3% en vuelos nacionales, explicado en mayor medida por el incremento del flujo de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa (con un crecimiento promedio anual de 8,9%) y Ayacucho (con un crecimiento promedio anual de 23,6%). Sin embargo, la situación cambió a partir del año 2020 como resultado de las medidas de restricción de las actividades económicas impuestas en el marco de la lucha contra la COVID-19, pues el tráfico de pasajeros ha sufrido una contracción del 25,4% promedio anual desde el año 2019, pasando de 3,56 a 1,99 millones de pasajeros.
43. En efecto, la contracción del tráfico empezó a partir del mes de marzo de 2020, acentuándose con mayor intensidad entre los meses de abril a setiembre; no obstante, a partir de este último, el número de pasajeros movilizados empezó a experimentar una recuperación gradual, principalmente debido a las medidas de reactivación económica establecidas, así como la progresiva apertura de las restricciones a la movilidad de las personas a nivel nacional. Así, durante el año 2021, el tráfico de pasajeros del Segundo Grupo representó el 55,7% de los niveles registrados en el año 2019.



**Gráfico 3** Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2021  
(En miles de pasajeros)



*Nota:* AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

44. Entre tanto, al analizar la evolución del tráfico por aeropuerto podemos apreciar que, en el caso de los vuelos nacionales, el aeropuerto de Arequipa continuó manteniendo su importancia relativa, habiendo captado el 47,7% del total de pasajeros nacionales en 2021, seguido por los aeropuertos de Juliaca y Tacna, quienes concentraron el 19,4% y 13,6% del tráfico, respectivamente; no obstante, como puede observarse en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos del Segundo Grupo han registrado una reducción en sus niveles de pasajeros movilizados entre el 2019 y 2021, con tasas de variación que van desde -31,0% (Arequipa) a -9,1% (Juliaca).
45. Por su parte, en el caso de los pasajeros de vuelos internacionales, el aeropuerto de Arequipa continuó siendo el terminal aéreo más importante del Segundo Grupo, habiendo captado alrededor del 99,6% del tráfico de pasajeros internacionales del Grupo, siendo el 0,4% restante concentrado por los aeropuertos de Tacna y Puerto Maldonado. No obstante, en términos de su evolución desde el año 2019, el tráfico de pasajeros de vuelos internacionales en el aeropuerto de Arequipa presentó una reducción del 31,6%.



**Cuadro 6** Evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, periodo 2011-2021  
(En número de pasajeros)

Vuelos nacionales													
Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var. % prom. Anual	
												2011-2019	2019-2021
Arequipa	1 005 647	1 133 449	1 269 192	1 354 005	1 486 581	1 631 424	1 693 598	1 947 859	1 985 310	625 166	946 456	8,9%	-31,0%
Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 973	238 630	286 760	101 163	185 199	23,6%	-19,6%
Juliaca	253 693	326 051	352 686	375 047	440 403	468 414	444 420	483 177	466 784	188 756	385 690	7,9%	-9,1%
Puerto Maldonado	192 926	244 386	275 647	271 221	276 382	293 135	300 010	333 082	336 762	106 789	195 977	7,2%	-23,7%
Tacna	248 515	285 407	320 399	345 764	385 779	404 085	422 133	440 625	485 005	162 433	270 826	8,7%	-25,3%
<b>Total nacional</b>	<b>1 753 543</b>	<b>2 059 573</b>	<b>2 294 545</b>	<b>2 434 446</b>	<b>2 734 158</b>	<b>2 995 867</b>	<b>3 102 134</b>	<b>3 443 373</b>	<b>3 560 621</b>	<b>1 184 307</b>	<b>1 984 148</b>	<b>9,3%</b>	<b>-25,4%</b>
Vuelos internacionales													
Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var. % prom. Anual	
												2011-2019	2019-2021
Arequipa	11 352	13 636	8 686	5 436	2 303	188	210	1 473	17 471	8 183	8 163	5,5%	-31,6%
Ayacucho											0		
Juliaca	12	41	57	3	87		4	28	443	130	0	57,0%	-100,0%
Puerto Maldonado	12	11	2	20	13			12	28	15	14	11,2%	-29,3%
Tacna	10	139	6	12	16	0	9	57	12	5	19	2,3%	25,8%
<b>Total internacional</b>	<b>11 386</b>	<b>13 827</b>	<b>8 751</b>	<b>5 471</b>	<b>2 419</b>	<b>188</b>	<b>223</b>	<b>1 570</b>	<b>17 954</b>	<b>8 333</b>	<b>8 196</b>	<b>5,9%</b>	<b>-32,4%</b>

**Nota:** AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

**Fuente:** Declaración Estadística del Ositrán.

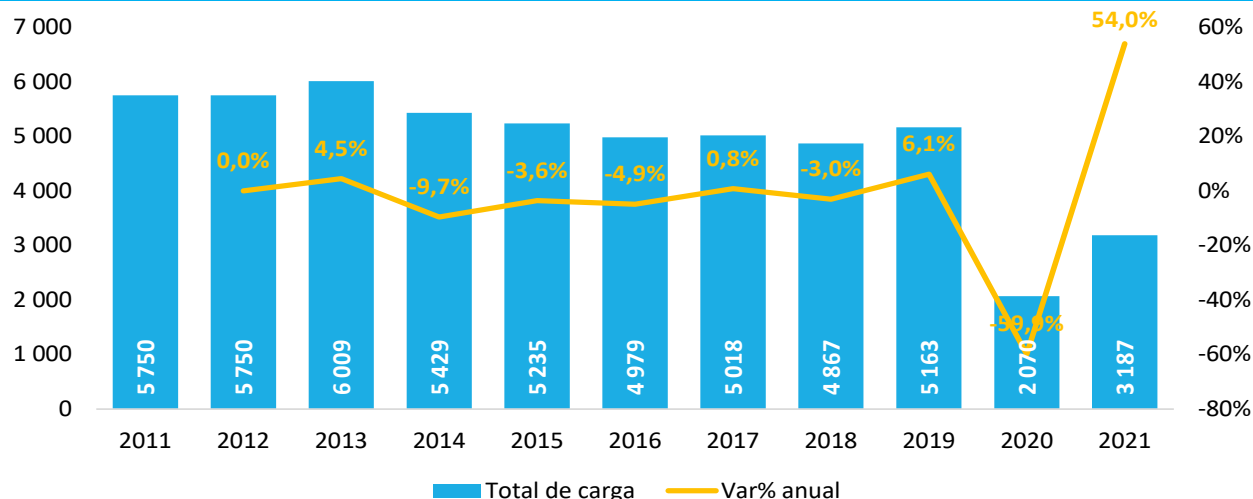
**Elaboración:** Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

### c) Tráfico de carga

46. En cuanto a las características del tráfico de carga movilizada a través de los aeropuertos del Segundo Grupo, esta se ha compuesto principalmente de carga nacional, no habiéndose registrado movimientos significativos de carga internacional desde el inicio de la Concesión. No obstante, los volúmenes atendidos por AAP durante el año 2021 representaron tan solo el 7,0% del volumen de carga nacional movilizada a través de la Red Aeroportuaria Nacional.
47. Por otro lado, si bien durante el Estado de Emergencia Nacional los terminales aéreos del país no presentaron restricciones para el transporte de carga, las medidas impuestas sobre los diversos sectores de la actividad económica influyeron en la demanda de transporte aéreo de carga, lo cual se ve reflejado en la reducción de los volúmenes atendidos por el Segundo Grupo, que pasaron de 5,16 miles de toneladas en 2019 a 2,07 miles de toneladas en 2020 y 3,19 miles de toneladas en 2021, es decir, reducciones del 59,9% y 38,3%, respectivamente, con relación al volumen movilizado en 2019.
48. Así, la contracción del tráfico tuvo lugar a partir del mes de marzo de 2020, manteniendo bajos niveles de carga movilizada entre los meses de abril y setiembre de dicho año, y presentando una tendencia creciente entre octubre y diciembre de 2020, ello en función del grado de reactivación de la economía. De este modo, durante el año 2020, el tráfico de carga del Segundo Grupo representó tan solo el 40,1% de los niveles registrados en el año 2019, y en el 2021 representó el 61,7%.



**Gráfico 4** Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2021  
(En toneladas métricas)



*Nota:* AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

49. Por otro lado, con respecto al tráfico de carga nacional por aeropuerto, durante el año 2021 se observa que el aeropuerto de Arequipa concentró alrededor del 43,1% del volumen de carga total movilizada, seguido por los aeropuertos de Tacna, Juliaca y Puerto Maldonado, los cuales concentraron el 20,0%, 17,4% y 17,3%, respectivamente. Sin embargo, como puede observarse en el siguiente cuadro, todos los aeropuertos del Segundo Grupo han registrado una reducción en los volúmenes de carga movilizada entre el 2019 y 2021, con tasas de variación que van de -37,9% (Ayacucho) a -11,0% (Puerto Maldonado).

**Cuadro 7** Evolución del tráfico de carga por aeropuerto, periodo 2011-2021  
(En toneladas métricas)

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var. % prom. Anual	
												2011-2019	2019-2021
Arequipa	2 423	2 391	2 633	2 356	2 442	2 351	2 443	2 233	2 432	968	1 374	0,0%	-24,8%
Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30	101	187	71	72	-4,4%	-37,9%
Juliaca	1 067	1 088	1 109	987	948	940	899	962	889	314	554	-2,3%	-21,1%
Puerto Maldonado	1 077	1 069	992	975	861	850	797	721	695	257	551	-5,3%	-11,0%
Tacna	914	944	1 083	1 009	934	819	850	850	960	459	636	0,6%	-18,6%
<b>Total nacional</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>	<b>5 163</b>	<b>2 070</b>	<b>3 187</b>	<b>-1,3%</b>	<b>-21,4%</b>
Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Var. % prom. Anual	
Arequipa	-	-	-	0,12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juliaca	-	-	0,13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Puerto Maldonado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tacna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total internacional</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,13</b>	<b>0,12</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

*Nota:* AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

*Fuente:* Declaración Estadística del Ositrán.

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

50. Finalmente, en lo referido al tráfico de carga internacional, en los últimos años no se han registrado volúmenes movilizados en los aeropuertos concesionados a AAP.



### c) Servicios no aeroportuarios

51. 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.
52. Así, en la siguiente tabla 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 7,2% en 2021).

Cuadro 8 Principales clientes del rubro alquiler de locales comerciales, por aeropuerto		
Arequipa	Juliaca	Puerto Maldonado
Antojitos de Areuipa		
Dulce Tradición	La Ibérica	Paletas & Souvenirs
La Ibérica	Patio de las Artesanas	1 Break
Misti Store	Anntarah	Harina de Otro Costal
Anntarah	Sol Alpaca	
Britt Shop	Antojitos de Arequipa Dulce tradición	
Sol Alpaca	Harina de Otro Costal	
Incalpa	1 Break	
Jirón Perú	Ayacucho	Tacna
Rutta	Montefino	Duty Free
Deli Express Gourment	Warikao	Rocchetti
	Retablos Ramos	
	Joyería y Filgrama "El Tumi"	
	Cafetería Aeropuerto	
	Deli Express Coffee Shop	

Fuente: Aeropuertos Andinos del Perú  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos

## IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

53. De acuerdo con la Cláusula 9.1 del Contrato de Concesión, AAP debe cobrar las tarifas establecidas en el Anexo 7 de dicho contrato o aquellas que sean establecidas por el Ositrán de conformidad con el Reglamento General de Tarifas (RETA). Las tarifas estipuladas en dicho anexo no podían ser modificadas sino hasta el tercer año de la Concesión, momento en el cual los montos a cobrar pasarían a ser las correspondientes al Primer Grupo de Aeropuertos (concesión a cargo de Aeropuertos del Perú S.A), en las respectivas categorías de aeropuertos.
54. Además, dicha cláusula del Contrato de Concesión dispone que, a partir del quinto año de operaciones, el Concesionario reajustará sus tarifas por IPC (Índice de Precios al Consumidor del Perú) y CPI (Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos), de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

Donde:

- $T_i$  : Tarifa correspondiente al periodo  $i$ .  
 $IPC$  : 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*).

55. Asimismo, el Contrato señala que el Ositrán 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.



56. En ese sentido, conforme estaba previsto en el Contrato de Concesión, a partir del año 2015 (quinto año de operaciones) las tarifas a cobrar en los cinco aeropuertos concesionados a AAP se reajustan anualmente por inflación.

#### IV.1. Tarifas

57. En el Anexo 7 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo se han establecido las tarifas correspondientes a los siguientes servicios aeroportuarios: TUUA, Aterrizaje y Despegue, Estacionamiento de aeronaves, y Uso de Instalaciones de Carga, y Atención en Horas Extras.
58. En el caso de la tarifa del Servicio de Puentes de embarque, en vista de que dicho servicio no se brindaba en los aeropuertos concesionados al inicio de la concesión, se estableció que la tarifa sea definida por el Ositrán. Así, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 016-2015-CD-OSITRAN, de fecha el 24 de marzo de 2015, el Consejo Directivo de Ositrán 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. Posteriormente, el 19 de setiembre de 2018, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 028-2018-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de Ositrán efectuó la revisión de la tarifa del referido servicio, estableciéndose que el Regulador podrá revisar dicha tarifa quinquenalmente.
59. Asimismo, el Anexo 7 del Contrato de Concesión establece que las Tarifas serán aplicadas en función del Grupo donde se encuentre clasificado cada aeropuerto, de acuerdo con el tráfico de pasajeros registrado durante el último año. Así, los aeropuertos de la concesión se clasifican en cuatro grupos.

Cuadro 9 Clasificación de los terminales aeroportuarios, en función del número de pasajeros	
Grupo	Pasajeros anuales
Grupo I	Más de 500 000
Grupo II	Más de 250 000 a 500 000
Grupo III	Más de 100 000 a 250 000
Grupo IV	Hasta 100 000

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

60. Con respecto a la medición de pasajeros para la clasificación de los aeropuertos, se consideran dos periodos, uno correspondiente a los meses de agosto a julio, para establecer las tarifas por el servicio de TUUA, y otro correspondiente a los meses de diciembre a noviembre, para establecer las tarifas por los servicios aeroportuarios a la nave y a la carga. En la siguiente tabla se presenta ambas clasificaciones aplicables a las tarifas del 2021.

Servicio	Cuadro 10 Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2021			
	Grupo I > 500 mil	Grupo II 250 - 500 mil	Grupo III 100 - 250 mil	Grupo IV < 100 mil
TUUA	Arequipa	Juliaca y Tacna	Puerto Maldonado y Ayacucho	
Otros servicios aeroportuarios	Arequipa		Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna	

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

61. Como puede apreciarse en el cuadro, los niveles de tráfico de pasajeros han ocasionado que los aeropuertos se concentren en los Grupos II y III, en tanto que únicamente el Aeropuerto de Arequipa ha alcanzado un tráfico superior a los 500 mil pasajeros y, por tanto, se ubica dentro del Grupo I.





62. En la siguiente tabla se detallan las Tarifas Máximas vigentes durante el año 2021 en los aeropuertos del Segundo Grupo. Como se puede apreciar, 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, Tacna y Ayacucho. Cabe señalar que el aeropuerto de Ayacucho empezó a formar parte del Grupo II a partir del mes de junio de 2020.

<b>Cuadro 11 Tarifas vigentes en el Segundo Grupo de Aeropuertos, año 2021</b> (En USD, sin IGV)				
Servicios	Unidad de cobro	Aeropuertos		
		Arequipa	Juliaca y Tacna	Puerto Maldonado y Ayacucho
<b><u>Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)</u></b>				
- TUUA Internacional	Pasajero	13,90	13,90	13,90
- TUUA Nacional	Pasajero	5,02	4,18	4,07
<b><u>Aterrizaje / Despegue Internacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)* #</u></b>				
- Hasta 10 TM	Por operación	22,297	16,723	11,150
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	4,139	3,540	2,954
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	5,017	4,305	3,581
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	5,281	4,530	3,777
- Más de 106 TM	Por tonelada	5,407	4,642	3,861
<b><u>Aterrizaje / Despegue Nacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)* #</u></b>				
- Hasta 10 TM	Por operación	11,150	8,361	5,575
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por tonelada	2,410	1,338	1,200
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por tonelada	3,010	1,394	1,255
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por tonelada	3,134	1,449	1,310
- Más de 106 TM	Por tonelada	3,220	1,492	1,338
<b><u>Servicios a la carga</u></b>				
- Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,013	0,013	0,012
<b><u>Atención en Horas Extras</u></b>				
- Con pasajeros	Por Hora Extra	153,30	114,28	97,56
- Sin pasajeros	Por Hora Extra	140,76	110,10	90,59
<b><u>Uso de puentes de embarque</u></b>				
- Primeros 45 min	45 min o fracción	13,05	na	na
- Cada 15 min adicionales o fracción	15 min o fracción	4,35	na	na

**Notas:**

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

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

Puerto Maldonado comparte la misma tarifa por atención en horas extra que Juliaca y Tacna.

Fuente: Tarifario del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## IV.2. Cargos de Acceso

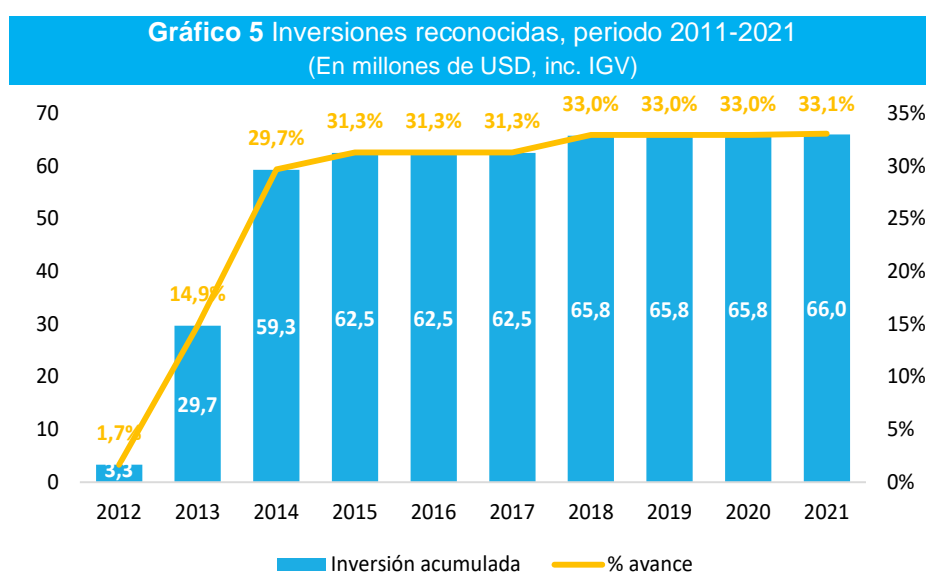
63. El Contrato de Concesión establece que los cargos de acceso que el Concesionario cobrará se encuentran regulados por el REMA. Los servicios que se encuentran regulados bajo el régimen de acceso son los servicios de rampa o manipulación en tierra, almacenamiento y despacho de combustible para aeronaves, entre otros.



## V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

### V.1. Inversiones

64. De acuerdo con el Contrato de Concesión, las obras del periodo inicial se denominan obras obligatorias y comprenden las obras de rápido impacto, las obras de seguridad, las obras de ampliación y remodelación de las terminales y el equipamiento del periodo inicial. Al respecto, estas inversiones alcanzaron los S/ 135,0 millones<sup>8</sup>. La inversión en obras representó el 79% de las inversiones en el periodo inicial (S/ 106,2 millones); este rubro comprende las obras de rápido impacto, las obras de seguridad y las obras de ampliación y remodelación de terminales. Por su parte, las compras de equipamiento tuvieron una participación de 15% (equivalente a S/ 20,0 millones) y los estudios de ingeniería del 6% (equivalentes a S/ 8,8 millones).
65. Es importante precisar que, de acuerdo con el Contrato de Concesión las obras del periodo inicial debían concluir el 31 de diciembre del año 2013; sin embargo, estas se han ejecutado hasta el año 2018 debido a que se generaron adicionales de obras que excedían los límites establecidos en el estudio de factibilidad, lo cual retrasó la aprobación de los documentos de pre-inversión necesarios.
66. En la actualidad, la Concesión se encuentra en el Periodo Remanente, durante el cual se deberán ejecutar obras que se derivan de los Planes Maestros de Desarrollo, Planes de Equipamiento y Programas de Rehabilitación y Mejoramiento de Lado Aire. 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.
67. Al respecto, las inversiones realizadas por AAP 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. Así, al mes de diciembre de 2021, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 66,0 millones, lo cual representa un avance de 33,1% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 199,6 millones), tal como puede observarse en el siguiente gráfico.



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.  
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

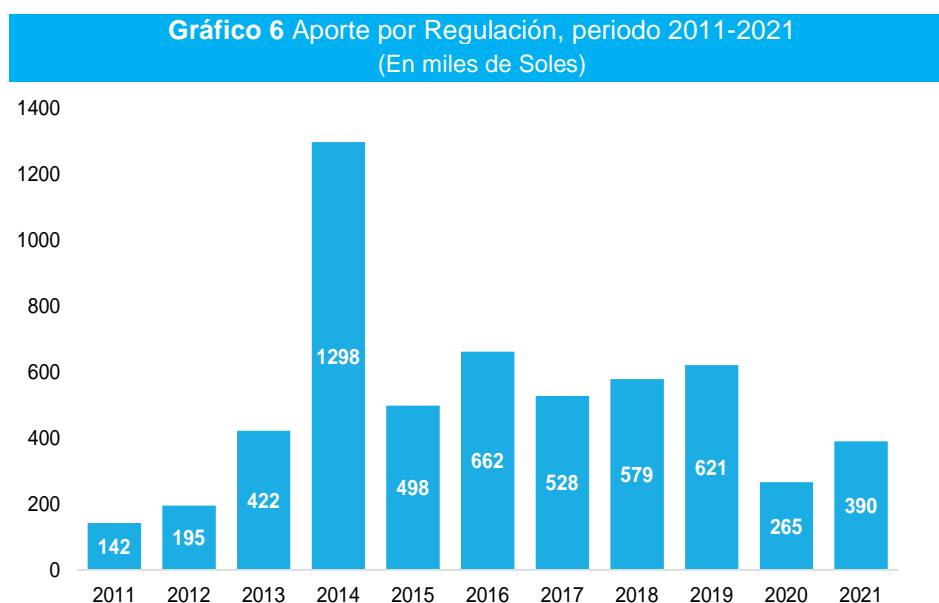
<sup>8</sup> No incluye los montos de mantenimiento correctivo.



68. Durante el año 2021, las inversiones del periodo remanente ascendieron a USD 212,8 mil, las cuales consistieron en la adquisición de equipamiento para los cinco aeropuertos administrados pro AAP, como, andamios, taladros, kit de herramientas, luces de emergencia, contenedores de objetos prohibidos, bandejas para revisión de máquinas de rayos X, entre otros.
69. Es importante indicar que se observa un retraso en la ejecución de las obras del periodo remanente, dado que solamente se han venido realizando adquisiciones de equipos, pero aún no hay ejecuciones en obras relacionadas con el Plan Maestro de Desarrollo, debido a las demoras en aprobaciones y levantamiento de observaciones de planes, expedientes, entre otros; así como, las demoras en las entregas de terrenos por parte del concedente.

## V.2. Pagos de Aporte por Regulación

70. De conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, la entidad prestadora tiene la obligación de pagar al Ositrán, el aporte por regulación al que se refiere el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM<sup>9</sup>, según el cual dicho aporte equivale al 1% del total de ingresos facturados.
71. En ese sentido, tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2021 los pagos efectuados por AAP por concepto de aporte por regulación ascendieron a S/ 390 mil, cifra 46,8% mayor que el aporte efectuado durante el año 2020.



Fuente: Gerencia de Administración del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositrán.

## VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

### VI.1. Calidad a los Usuarios

72. Parte de los compromisos asumidos por el Concesionario en el Contrato de Concesión, es el de mantener, durante la vigencia de la Concesión, determinados Requisitos Técnicos Mínimos (RTMs) y Niveles de Servicio IATA, que garanticen la calidad en la prestación de las operaciones a su cargo.
73. Así, como parte de su función supervisora, el Ositrán verifica periódicamente el cumplimiento de los estándares de calidad de los servicios brindados en los distintos aeropuertos concesionados, lo cual permite evaluar si existe una brecha entre la demanda y la oferta en infraestructura

<sup>9</sup> De conformidad con el Decreto Supremo N° 104-2003-PCM, la alícuota del aporte por regulación a que hace referencia el artículo 10 de la Ley N° 27332 para OSITRAN será del 1% (uno por ciento) de la facturación anual de las empresas y entidades bajo su ámbito, deducido el Impuesto General a las Ventas y el Impuesto de Promoción Municipal.



aeroportuaria. Esto cobra una mayor importancia en un contexto de crecimiento sostenido del tráfico de pasajeros y operaciones aéreas como el presentado en los últimos años en todos los aeropuertos concesionados del país.

74. Por otra parte, 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) con respecto a la calidad de los servicios brindados en las infraestructuras aeroportuarias.
75. En tal sentido, a continuación, se presentan los principales resultados obtenidos en las últimas mediciones de niveles de servicios y RTMs, así como los resultados de las encuestas de satisfacción de los usuarios de la concesión.

#### **VI.1.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTMs**

76. 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. Así, conforme a lo establecido en dicho anexo, la 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.
77. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión del Ositrán, la GSF lleva a cabo las mediciones de los requisitos técnicos mínimos o niveles de servicio IATA del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia<sup>10</sup>. Los resultados se presentan en el siguiente cuadro:

---

<sup>10</sup> De acuerdo con lo señalado en el numeral 1.4 del Apéndice 2 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, para los aeropuertos con un tráfico mayor o igual a los 350 miles de pasajeros 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 12 Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos del Segundo Grupo, año 2021**

PROCESO		NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	AROLÍNEAS	CONCLUSIÓN
<b>AEROPUERTO DE AREQUIPA</b>					
<b>HALL PÚBLICO SALIDAS</b>	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	2	18	---	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	15	21	---	Cumple
<b>CHECK IN</b>	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,3	2.3	LATAM	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	20	10:45	LATAM	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,3	2.8	SKY	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	20	08:48	SKY	Cumple
<b>CONTROL DE SEGURIDAD</b>	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1	4.9	---	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	10	03:13	---	Cumple
<b>SALA DE EMBARQUE</b>	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,5	6.5	LATAM	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	50	156	LATAM	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,5	9.8	SKY	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	50	343	SKY	Cumple
<b>RECOJO DE EQUIPAJE</b>	TIEMPO MÁX ENTRE EL PRIMER PASAJERO Y PRIMERA MALETA	0	03:05	LATAM	No Cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE LA PRIMERA MALETA Y ÚLTIMA MALETA	15	03:59	LATAM	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,5	27.1	LATAM	Cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE EL PRIMER PASAJERO Y PRIMERA MALETA	0	06:22	SKY	No Cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE LA PRIMERA MALETA Y ÚLTIMA MALETA	15	03:25	SKY	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,5	22.7	SKY	Cumple
<b>HALL PÚBLICO LLEGADAS</b>	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,3	38.2	---	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	15	231	---	Cumple
<b>AEROPUERTO DE AYACUCHO</b>					
<b>HALL PÚBLICO SALIDAS</b>	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,5	15	---	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	11,25	39	---	Cumple
<b>CHECK IN</b>	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	0,98	3.7	LATAM	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	25	03:35	LATAM	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	0,98	2.3	SKY	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	25	02:09	SKY	Cumple
<b>CONTROL DE SEGURIDAD</b>	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1	4	---	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	12,5	04:47	---	Cumple
<b>SALA DE EMBARQUE</b>	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	10.1	LATAM	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	37,5	306	LATAM	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	7.4	SKY	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	37,5	227	SKY	Cumple
<b>RECOJO DE EQUIPAJE</b>	TIEMPO MÁX ENTRE EL PRIMER PASAJERO Y PRIMERA MALETA	0 min	00:00	LATAM	Cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE LA PRIMERA MALETA Y ÚLTIMA MALETA	19	03:09	LATAM	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	24.1	LATAM	Cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE EL PRIMER PASAJERO Y PRIMERA MALETA	0 min	02:50	SKY	No Cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE LA PRIMERA MALETA Y ÚLTIMA MALETA	19	01:34	SKY	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	19.5	SKY	Cumple
<b>HALL PÚBLICO LLEGADAS</b>	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,5	14.7	---	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	11,25	---	---	---



AEROPUERTO DE JULIACA					
HALL PÚBLICO SALIDAS	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,5	7,2	---	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	11,25	31	---	Cumple
CHECK IN	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	0,98	1.9	LATAM	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	25	15:34	LATAM	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	0,98	1.8	SKY	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	25	13:43	SKY	Cumple
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1	1.2	---	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	12,5	08:56	---	Cumple
SALA DE EMBARQUE	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	4.2	LATAM	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	37,5	155	LATAM	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	4.1	SKY	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	37,5	76	SKY	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	6.6	VIVA	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	37,5	124	VIVA	Cumple
RECOJO DE EQUIPAJE	TIEMPO MÁX ENTRE EL PRIMER PASAJERO Y PRIMERA MALETA	0 min	01:57	LATAM	No cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE LA PRIMERA MALETA Y ÚLTIMA MALETA	19	02:38	LATAM	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	18.6	LATAM	Cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE EL PRIMER PASAJERO Y PRIMERA MALETA	0 min	03:43	SKY	No cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE LA PRIMERA MALETA Y ÚLTIMA MALETA	19	09:56	SKY	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	8.3	SKY	Cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE EL PRIMER PASAJERO Y PRIMERA MALETA	0 min	02:05	VIVA	No cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE LA PRIMERA MALETA Y ÚLTIMA MALETA	19	00:19	VIVA	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	70.8	VIVA	Cumple
	HALL PÚBLICO LLEGADAS	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,5	8.5	---
% MÍN PAX SENTADOS		11,25	51	---	Cumple
AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO					
HALL PÚBLICO SALIDAS	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,5	8.1	LATAM	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	11,25	15	LATAM	Cumple
CHECK IN	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	0,98	2	LATAM	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	25	25:24	LATAM	No cumple
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1	6.8	LATAM	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	12,5	02:12	LATAM	Cumple
SALA DE EMBARQUE	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	3.3	LATAM	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	37,5	74	LATAM	Cumple
RECOJO DE EQUIPAJE	TIEMPO MÁX ENTRE EL PRIMER PASAJERO Y PRIMERA MALETA	0 min	03:37	LATAM	No cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE LA PRIMERA MALETA Y ÚLTIMA MALETA	19	07:24	LATAM	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	8.5	LATAM	Cumple
HALL PÚBLICO LLEGADAS	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,5	2.2	LATAM	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	11,25	31	LATAM	Cumple





AEROPUERTO DE TACNA					
HALL PÚBLICO SALIDAS	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,5	25.3	LATAM	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	11,25	136	LATAM	Cumple
CHECK IN	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	0,98	2.6	LATAM	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	25	17:08	LATAM	Cumple
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1	3	LATAM	Cumple
	TIEMPO MÁX ESPERA (MIN:SEG)	13	09:23	LATAM	Cumple
SALA DE EMBARQUE	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	3.6	LATAM	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	37,5	125	LATAM	Cumple
RECOJO DE EQUIPAJE	TIEMPO MÁX ENTRE EL PRIMER PASAJERO Y PRIMERA MALETA	0 min	06:36	LATAM	No cumple
	TIEMPO MÁX ENTRE LA PRIMERA MALETA Y ÚLTIMA MALETA	19	07:21	LATAM	Cumple
	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,13	11.1	LATAM	Cumple
HALL PÚBLICO LLEGADAS	ÁREA MÍN POR PAX (M2/PAX)	1,5	20.4	LATAM	Cumple
	% MÍN PAX SENTADOS	11,25	43	LATAM	Cumple

78. Como se aprecia en la tabla anterior, en los aeropuertos del Segundo Grupo se han presentado valores alejados de los niveles óptimos establecidos por la IATA, destacándose los siguientes aspectos:

- En el aeropuerto de Arequipa (el más importante de la concesión) se cumplieron los niveles de servicio con excepción de un indicador relacionado con el recojo de equipaje (el tiempo máximo entre el primer pasajero y la primera maleta); en el caso de LATAM se registró un tiempo de 3 minutos y 5 segundos, mientras que en el caso de la aerolínea SKY se registró un tiempo de 6 minutos y 22 segundos.
- De igual forma ocurrió en el aeropuerto de Juliaca, donde tampoco se cumplió con el nivel de servicio requerido en recojo de equipaje; encontrándose los tiempos entre 1 minuto y 57 segundos (LATAM), y 3 minutos 43 segundos (SKY).
- En los aeropuertos de Ayacucho y Tacna, se registró el mismo incumplimiento, siendo los tiempos registrados de 2 minutos 50 segundos, y 6 minutos 36 segundos, respectivamente.
- Por último, en el caso del aeropuerto de Puerto Maldonado, tampoco se cumplió con el mencionado nivel de servicio, registrándose un tiempo máximo de 3 minutos 37 segundos entre el primer pasajero y primera maleta. Adicionalmente, tampoco se cumplió con el tiempo máximo de espera en el área de check in (25 minutos), excediéndose en 24 segundos.

79. Cabe mencionar que, una vez que se ha determinado la existencia de un incumplimiento contractual por parte de las empresas concesionarias, el Ositrán 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.

#### VI.1.2. Satisfacción de los usuarios

80. 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.



81. En ese sentido, durante el año 2021, el Concesionario, a través de la empresa AURUM Consultoría y Mercado, aplicó encuestas a los pasajeros y aerolíneas que hicieron uso de los aeropuertos de Arequipa, Ayacucho, Tacna, Puerto Maldonado y Juliaca. 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.
82. 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 el año 2021.

**a) Percepción de pasajeros**

83. La encuesta de percepción de los pasajeros, para cada uno de los aeropuertos del Segundo Grupo, se construyó sobre la base de cuatro áreas de evaluación:
- Circulación de los pasajeros dentro de la terminal;
  - Transporte de pasajeros entre la terminal y el avión;
  - Tratamientos de equipajes; y
  - Comunicaciones y accesos.
84. Al respecto, las preguntas estuvieron orientadas a la medición de qué 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 en el respectivo terminal.
85. En el siguiente cuadro se muestran los resultados de la encuesta de satisfacción de los pasajeros con relación a los servicios brindados en los aeropuertos de la concesión.
86. Como se aprecia, para todos los aeropuertos evaluados, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción con respecto al “Tratamiento de equipajes”; mientras que, en lo referido a “Comunicaciones y accesos”, los pasajeros mostraron un menor nivel de satisfacción.
87. Por otro lado, el aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción, en promedio, es el de Ayacucho; mientras que los aeropuertos de Tacna y Juliaca registraron mayores niveles de satisfacción de pasajeros, en promedio, respecto de lo observado en el resto de los terminales aéreos.



**Cuadro 13** Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2021  
(Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldona	Tacna
<b>Circulación de pasajeros dentro de la terminal</b>	90%	82%	90%	92%	94%
¿Qué tan satisfecho está con la atención en el servicio de cobro TUUA en este aeropuerto?	n.c	n.c	n.c	n.c	n.c
¿Qué tan satisfecho está con el área de check-in de este aeropuerto?	91%	81%	90%	95%	93%
¿Qué tan satisfecho está con los servicios prestados en los mostradores de facturación?	96%	89%	93%	97%	96%
¿Qué tan satisfecho está con el servicio en zona de revisión de equipaje en aduanas a la salida?	91%	n.c	n.c	n.c	n.c
¿Qué tan satisfecho está con el servicio en zona de revisión de equipaje en aduanas a la llegada?	91%	n.c	n.c	n.c	n.c
¿Qué tan satisfecho está con las salas de registro de equipaje, aseos, mobiliario, etc.?	97%	90%	90%	98%	98%
¿Qué tan satisfecho está con el servicio de inspección de seguridad para sala de embarque?	92%	85%	92%	96%	97%
¿Qué tan satisfecho está con los asientos y zonas de espera en salas de embarque?	92%	80%	92%	95%	94%
¿Qué tan satisfecho está con las zonas comerciales situadas en el lado aire del aeropuerto?	71%	66%	81%	68%	82%
¿Qué tan confortable ha sido su espera en la sala de tránsito?	n.c	n.c	n.c	n.c	n.c
<b>Transporte de pasajeros entre la terminal y el avión</b>	88%	91%	94%	90%	94%
¿Qué le parece la calidad y comodidad del servicio de embarque y desembarque de pasajeros?	88%	91%	94%	90%	94%
<b>Tratamiento de equipajes</b>	100%	100%	100%	99%	100%
¿Qué tan satisfecho está con la sala de reclamo de equipajes?	100%	100%	100%	99%	100%
¿Qué tan satisfecho está con el trato recibido por su equipaje?	100%	100%	100%	100%	100%
<b>Comunicaciones y accesos</b>	73%	71%	83%	76%	82%
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de movilidad reducida?	72%	73%	82%	75%	81%
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad y calidad de los carrillos porta-equipajes?	80%	77%	91%	83%	88%
¿Qué tan satisfecho está con los sistemas de información y pantallas de información de vuelos?	75%	70%	87%	77%	85%
¿Qué tan satisfecho está con el resto de la señalética del aeropuerto?	74%	72%	87%	80%	87%
¿Qué tan satisfecho está con las señales y avisos actuales del aeropuerto?	62%	66%	82%	72%	79%
¿Qué tan satisfecho está con la iluminación y climatización del edificio terminal?	71%	76%	88%	71%	84%
¿Qué tan satisfecho está con las zonas de espera de uso público y el hall de llegadas o salidas?	64%	70%	84%	69%	85%
¿Cómo valora la calidad y estado de mantenimiento de los aseos?	76%	73%	83%	77%	82%
¿Qué tan satisfecho está con la sala VIP?	61%	n.c	73%	81%	n.c
¿Qué tan satisfecho está con el trato recibido y el respeto del protocolo?	58%	n.c	73%	68%	n.c
¿Qué tan satisfecho está con la calidad de los accesos al aeropuerto (amplitud e iluminación)?	79%	75%	86%	86%	80%
¿Qué tan satisfecho está con las indicaciones y señales de los accesos al aeropuerto?	74%	72%	82%	81%	79%
¿Qué tan satisfecho está con la playa vehicular del aeropuerto?	76%	71%	80%	79%	80%
¿Qué tan satisfecho está con la seguridad de los accesos al aeropuerto?	77%	70%	86%	78%	84%
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de transporte público con la ciudad?	69%	59%	76%	70%	67%

*Nota:* "n.c." = "no corresponde".

*Fuente:* Informe de resultados de encuestas de satisfacción a pasajeros y aerolíneas, 2021. Aurum Consultoría y Mercado.

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

## b) Percepción de aerolíneas

88. La encuesta de percepción de las aerolíneas, para cada uno de los aeropuertos, se construyó sobre la base de cuatro áreas de evaluación:
- Seguridad y operaciones;
  - Gestión de servicios en plataforma;
  - Servicios en área Terminal; e
  - Instalaciones de carga y otros.
89. En el siguiente cuadro se muestra el nivel de satisfacción de las aerolíneas con respecto a los servicios brindados en los aeropuertos de la concesión.



**Cuadro 14** Indicadores de calidad percibida por las aerolíneas, por aeropuerto, año 2021  
(Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
<b>Seguridad y operaciones</b>	92%	95%	100%	83%	89%
¿Qué tan satisfecho está con el funcionamiento en la hora típica del sistema pista-calles de rodaje?	100%	100%	100%	100%	100%
¿Qué tan satisfecho está con el funcionamiento en la hora punta del sistema pista-calles de rodaje?	100%	100%	100%	75%	67%
¿Cómo valoraría la calidad y fiabilidad del balizamiento y señalización de pista y calles de rodaje?	77%	86%	100%	75%	100%
<b>Gestión de servicios en plataforma</b>	83%	84%	68%	78%	100%
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de puestos de estacionamiento en plataforma?	92%	100%	71%	88%	100%
¿Qué tan satisfecho está con la organización y asignación de puestos en plataforma?	100%	100%	86%	88%	100%
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de handling en rampa a la aeronave en la hora típica?	81%	68%	62%	83%	100%
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de handling en rampa a la aeronave en la hora punta?	68%	67%	65%	83%	100%
¿Cómo valoraría las instalaciones de acceso y salida a la aeronave para la tripulación de vuelo?	75%	83%	57%	50%	100%
<b>Servicios en área terminal</b>	65%	66%	48%	81%	82%
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mostradores de facturación en la hora típica?	69%	75%	65%	73%	82%
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mostradores de facturación en hora punta?	77%	75%	65%	73%	82%
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mangas y vehículos de transporte a la aeronave?	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
¿Qué le parece la disponibilidad de oficinas que le ofrece el aeropuerto en la zona terminal?	73%	76%	61%	91%	73%
¿Qué le parece la disponibilidad de almacenes que le ofrece el aeropuerto en la zona terminal?	42%	71%	33%	100%	82%
¿Qué tan satisfecho está con el mobiliario, luz, climatización y demás servicios de las oficinas?	81%	57%	56%	82%	91%
¿Qué tan satisfecho está con la amplitud, acondicionamiento y equipos en los almacenes?	60%	50%	23%	57%	82%
<b>Instalaciones de carga y otros</b>	59%	49%	40%	75%	68%
¿Qué tan satisfecho está con los almacenes de carga aérea disponibles?	68%	55%	30%	75%	73%
¿Qué tan satisfecho está con otras instalaciones complementarias que le ofrece el aeropuerto?	54%	50%	44%	50%	60%
¿Qué tan satisfecho está con equipamientos adicionales (rollos y maquinaria de carga/descarga)?	56%	43%	45%	100%	70%

*Nota:* "n.c." = "no corresponde".

*Fuente:* Informe de resultados de encuestas de satisfacción a pasajeros y aerolíneas, 2021. Aurum Consultoría y Mercado.

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

90. Al respecto, como puede apreciarse, en los aeropuertos evaluados, las aerolíneas mostraron un alto nivel de satisfacción en lo que concierne a "Seguridad y operaciones" (en particular, en lo referido al funcionamiento en la hora típica/punta del sistema pista-calles de rodaje); mientras que, en lo referido a "Instalaciones de carga y otros", las aerolíneas mostraron un menor nivel de satisfacción.
91. Por otro lado, el aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción, en promedio, es el de Juliaca, principalmente en lo referido a instalaciones de carga; mientras que el aeropuerto de Tacna registró mayores niveles de satisfacción, en promedio, respecto de lo observado en el resto de los terminales aéreos.

## VI.2. Reclamos

92. Los reclamos presentados constituyen otro indicador que permite medir el nivel de satisfacción de los usuarios con 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 la entidad prestadora. Así, el Concesionario está obligado a llevar un registro de los reclamos presentados con relación a los servicios que brinda.
93. Durante el año 2021, se resolvió un total de 64 reclamos presentados con relación a los servicios e infraestructura del Segundo Grupo de Aeropuertos, cifra que representa un aumento de 73,0% con relación al número de reclamos resueltos en 2020 (37). Del total de reclamos resueltos en 2021, el 20,3% estuvo referido a la información proporcionada a los usuarios, 6,3% a la calidad y oportuna prestación del servicio, 3,1% a daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios, y 3,1% también a reclamos que surgen de la aplicación del REMA, tal como se puede observar en el siguiente cuadro.



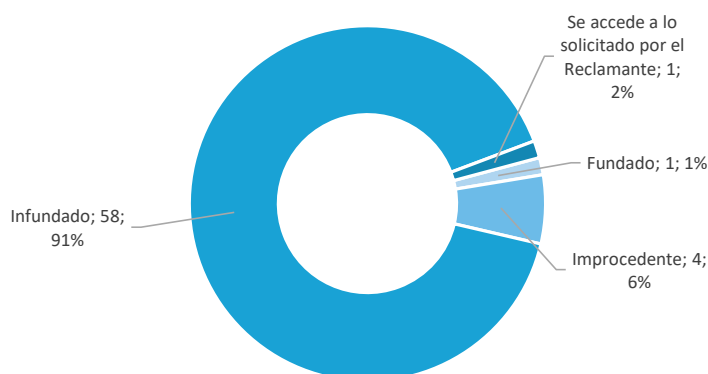
Cuadro 15 Reclamos resueltos, año 2021		
Materia	Cantidad	Part. %
Calidad y oportuna prestación del servicio	4	6,3%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	2	3,1%
Reclamos que surgen de la aplicación del REMA y REA	2	3,1%
Información proporcionada a los usuarios	13	20,3%
Otros	43	67,2%
<b>Total de reclamos</b>	<b>64</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

94. Por otro lado, de acuerdo con el estado de la resolución del reclamo, de los 64 reclamos tipificados, 4 fueron declarados improcedentes, mientras que 58 reclamos fueron declarados infundados, representando esto último el 91% del total de reclamos resueltos, tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

**Gráfico 7 Tipificación de los reclamos, año 2021**  
(En porcentajes)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

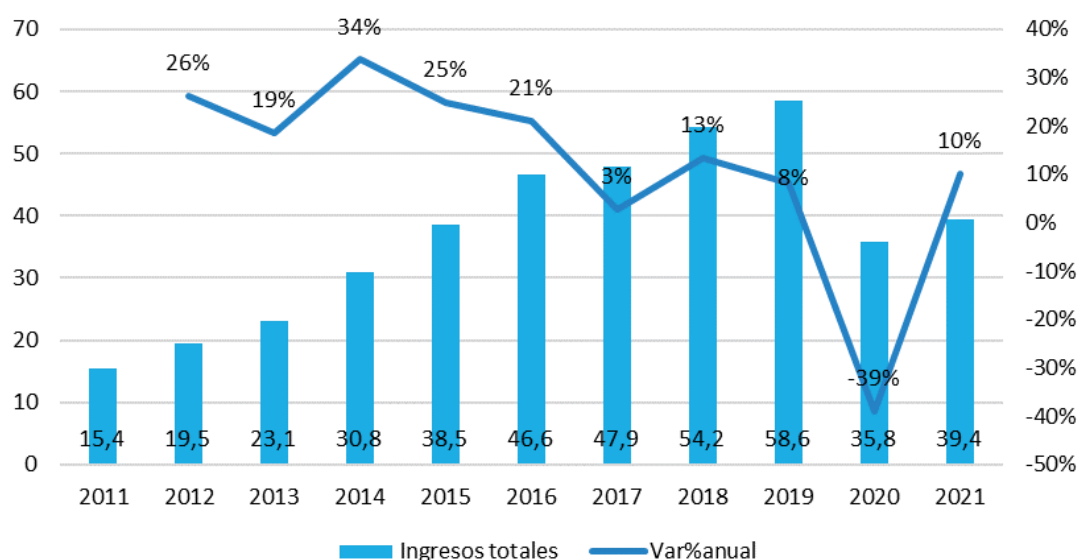
95. Cabe mencionar que, del total de reclamos declarados infundados en el 2021, la mayor parte estuvieron relacionados con la información proporcionada a los usuarios, los cuales representaron el 45,2%, seguido por reclamos relacionados con la calidad y oportuna prestación del servicio, los cuales representaron el 25,8%. Asimismo, del total de reclamos resueltos, el 73,0% fueron presentados en el aeropuerto de Arequipa, seguido por el aeropuerto de Tacna con el 13,5%.

## VII. INDICADORES COMERCIALES

96. Los ingresos de AAP han mostrado una tendencia creciente desde el inicio de sus operaciones hasta el cierre del año 2019, periodo en el cual se observa un crecimiento acumulado de los mismos del orden de 279,6% al pasar de S/ 15,4 millones en 2011 a S/ 58,6 millones en 2019. No obstante, durante 2020, debido a la coyuntura generada por la propagación del COVID-19, los ingresos totales de AAP ascendieron a S/ 35,8 millones, un 39% menores a los registrados en el año 2019 (S/ 58,6 millones). En el año 2021 si bien se observa una recuperación de los ingresos, los cuales mostraron un crecimiento de 10%, el nivel alcanzado se ubica en un nivel de 67% de los ingresos registrados en 2019.



**Gráfico 8** Evolución de los ingresos totales, 2011-2021  
(En millones de soles)



Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

97. Como se ha indicado, el Contrato de Concesión establece mecanismos para calcular y pagar el cofinanciamiento, de ser el caso. No obstante, debido a que los ingresos regulados de la Concesión han sido mayores al PAMO la mayor parte del periodo transcurrido desde el inicio de la concesión, el Concesionario ha tenido que devolver al Estado el 50% de la diferencia entre sus ingresos regulados y el PAMO.
98. Recién en el año 2020, como consecuencia del efecto que tuvo la pandemia del COVID-19 en el sector aeronáutico, los ingresos regulados de AAP cayeron fuertemente en el segundo y tercer trimestre, activando el cofinanciamiento para AAP. El cofinanciamiento de estos dos trimestres en conjunto ascendió a USD 2,1 millones, lo cuales representaron el 32% de los ingresos totales de esta empresa en ese año. Durante el año 2021 los ingresos regulados volvieron a ser mayores al PAMO, por lo que AAP no recibió cofinanciamiento.

## VIII. RESULTADOS FINANCIEROS

### VIII.1. Estado de Resultados Integrales

99. El Estado de Resultados Integrales de AAP muestra el resumen de las operaciones de la concesión considerando los ingresos, costos y gastos realizados para determinar el resultado del periodo. Como se ha señalado en secciones anteriores, esta concesión tiene la característica de ser cofinanciada. Los ingresos del Concesionario corresponden a la recaudación por tarifas, cargos de acceso y precios no regulados, así como a las distintas partidas de pago del Concedente (MTC), existiendo compartición de ingresos regulados del orden del 50% en recaudación por encima del valor del PAMO, mientras que hay pagos del Estado para completar el PAMO en caso la recaudación de los referidos ingresos regulados sea menor.
100. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral.





**Cuadro 16 Ingresos por servicios, periodo 2020-2021**  
(Expresado en miles de Soles)

Ingresos por prestación de servicios	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021/2020	
<b>Servicios regulados</b>	<b>28 130</b>	<b>15 428</b>	<b>71,4%</b>	<b>52,8%</b>	<b>12 702</b>	<b>82%</b>
Tarifa unificada de uso aeroportuario-TUUA	18 573	9 624	47,1%	32,9%	8 949	93%
Tarifa de aterrizaje y despeje	5 229	3 063	13,3%	10,5%	2 166	71%
Acceso a rampa-operador	1 286	697	3,3%	2,4%	589	85%
Atención de aeronaves fuera de horario regular	1 426	786	3,6%	2,7%	640	81%
Alquileres regulados	1 059	868	2,7%	3,0%	191	22%
Acceso para abastec. combustible a aeronaves	52	80	0,1%	0,3%	-28	-35%
Tarifa de embarque y desembarque de mangas	261	128	0,7%	0,4%	133	104%
Tarifa por uso de instalaciones de carga	155	94	0,4%	0,3%	61	65%
Tarifa de estacionamiento de aeronaves	89	88	0,2%	0,3%	1	1%
<b>Servicios no regulados</b>	<b>11 262</b>	<b>13 781</b>	<b>28,6%</b>	<b>47,2%</b>	<b>-2 519</b>	<b>-18%</b>
<i>Aporte del Concedente</i>	-	6 558	0,0%	22,5%	-6 558	
Arrendamiento de locales comerciales	2 825	1 969	7,2%	6,7%	856	43%
Espacios para almacenes, antenas y otros	2 878	1 793	7,3%	6,1%	1 085	61%
Estacionamiento vehicular	1 459	970	3,7%	3,3%	489	50%
Espacios publicitarios	1 391	1 103	3,5%	3,8%	288	26%
Ingresos vehículos porta valores	428	336	1,1%	1,2%	92	27%
Reembolso de servicios básicos	211	158	0,5%	0,5%	53	34%
Otros	2 070	894	5,3%	3,1%	1 176	132%
<b>Total Ingresos</b>	<b>39 392</b>	<b>29 209</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>10 183</b>	<b>35%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

101. En el 2021<sup>11</sup>, los ingresos totales constituidos por i) los servicios regulados, y ii) los servicios no regulados, alcanzaron los S/ 39,4 millones, monto 35% mayor que los S/ 29,2 millones registrados en el 2020. Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos regulados se incrementaron en 82% frente a lo registrado en el 2020, esto es en S/. 12,7 millones, ascendiendo a S/ 28,1 millones (S/ 15,4 millones en el 2020) y representando el 71,4% de los ingresos totales; mientras que los ingresos por servicios no regulados se redujeron en un 18%, esto es en S/. 2,5 millones, ascendiendo a S/ 11,3 millones en el 2021 (S/ 13,8 millones en el 2020) y representando el 28,6% de los ingresos totales. Con respecto a los servicios regulados, los ingresos provenientes de la Tarifa unificada de uso aeroportuario-TUUA son los de mayor magnitud, ascendiendo a S/ 18,6 millones y representando el 47,1% del total de ingresos por servicio, habiéndose incrementado 93% con respecto al año 2020, en el cual se recaudó S/ 9,6 millones, monto que representó el 32,9% de los ingresos totales. En cuanto a los servicios no regulados, los ingresos por *Arrendamiento de locales comerciales* ascendieron a S/ 2,8 millones y representaron el 7,2% de los ingresos totales, habiéndose incrementado en S/ 0,8 millones en relación con lo registrado en el 2020 (S/ 1,9 millones y representó 6,7%); asimismo, los ingresos por *Espacios para almacenes, antenas y otros* durante el ejercicio 2021 ascendieron a S/ 2,9

<sup>11</sup> Con relación al comportamiento de los ingresos, los estados financieros auditados señalan: "la inoperatividad comercial de los aeropuertos durante aproximadamente 7 meses en el año 2020 y 14 días durante el año 2021 ha impactado directamente en la cantidad de pasajeros atendidos y en los ingresos percibidos. Se espera que la reapertura de los aeropuertos y la disminución del riesgo de contagio de Covid-19 debido a los planes de vacunación implementados por el Gobierno Peruano permitan una recuperación acelerada del transporte aéreo en el país como parte de la reactivación económica. Sobre la base de esto, durante el año 2021 se atendió a casi 2 millones de pasajeros. Para el año 2022 se esperan a 3 millones de pasajeros. Dicha estimación se basa en la proyección actualizada sustentada en las operaciones aeronáuticas realizadas durante el año 2021, las programaciones de vuelos presentadas por las aerolíneas para el año, así como las nuevas rutas internas que se ofrecerán (Sky Airlines inicia estas rutas en el segundo semestre del año). Asimismo, la Compañía constantemente viene buscando nuevas iniciativas de negocio que permitan generar rentabilidad como el desarrollo de plantas solares en las sedes de Arequipa, Tacna y Puerto Maldonado y adicionalmente alquileres de espacios libres dentro de los aeropuertos, que pueden ser utilizados en cualquier actividad comercial. De igual manera se vienen revisando conjuntamente con las aerolíneas desarrollar rutas internas o regionales, con el fin de ampliar la actividad aeroportuaria nacional, sin tener que usar al aeropuerto de Lima como punto de unión entre dos provincias."



millones, representando el 7,3% de los ingresos totales, lo que determina un incremento de S/ 1,1 millones en relación con lo registrado en el 2020 (S/ 1,8 millones y representó el 6,1%).

102. En lo que respecta a los costos de servicios, en el 2021 se registró S/ 31,3 millones, incrementándose 26% con respecto a los S/ 24,8 millones registrado en el 2020. Al respecto, el rubro *Servicios prestados por terceros* es el que registra mayor magnitud siendo de S/ 14,4 millones en el 2021 y representando el 46,0% del total de costos de servicios, determinando un incremento de 65% frente a S/ 8,7 millones registrado en el 2020. De similar forma, el *gasto de personal*<sup>12</sup> es el segundo rubro en términos de magnitud que se redujo en 10%, pasando de S/ 7,1 millones (28,8% del total de costos de servicios en el 2020) a S/ 6,5 millones (20,6% del total de costos de servicios en el 2021). El rubro *Pago por el exceso de los ingresos regulados de mantenimiento y operación*<sup>13</sup> es el de mayor incremento porcentual, ascendiendo a S/ 5,8 millones en el 2021 y representando el 18,5% del total de costos de servicios, esto es 75% de incremento con respecto a S/ 3,3 millones que registró en el 2020.

**Cuadro 17 Costos de prestación de servicios 2020-2021**  
(Expresado en miles de Soles)

Costos de servicios	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021/2020	
Servicios prestados por terceros	14 410	8 749	46,0%	35,3%	5 661	65%
Pago por exceso ingresos regulados mant & operación	5 806	3 309	18,5%	13,3%	2 497	75%
Gasto de personal	6 458	7 140	20,6%	28,8%	- 682	-10%
Amortización de intangible de la concesión	2 679	3 511	8,6%	14,2%	- 832	-24%
Cargas diversas de gestión	1 372	1 070	4,4%	4,3%	302	28%
Depreciación	399	570	1,3%	2,3%	- 171	-30%
Amortización	186	211	0,6%	0,9%	- 25	-12%
Otros menores	1	248	0,0%	1,0%	- 247	-100%
<b>Total costos</b>	<b>31 311</b>	<b>24 808</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>6 503</b>	<b>26%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

103. Con relación a los gastos de administración, este se incrementó 9%, pasando de S/ 10,3 millones en el 2020 a S/ 11,3 millones en el 2021. Entre sus componentes, el rubro de mayor magnitud es *Servicios prestados por terceros* que disminuyó 3%, pasando de S/ 5,0 millones en el 2020 a S/ 4,8 millones en el 2021 y representando el 43,1% del total de gastos de administración. Por otro lado, el rubro de mayor variación en términos de magnitud estuvo constituido por *Tributos y contribuciones* que se incrementó en S/ 0,5 millones pasando de S/ 0,7 millones en el 2020 a S/ 1,2 millones en el 2021.

<sup>12</sup> El gasto de personal está constituido por diversas cuentas siendo las de mayor magnitud las remuneraciones y gratificaciones las cuales en el 2021 ascendieron a S/ 6,7 millones y S/ 1,3 millones, respectivamente (S/ 7,0 millones y S/ 1,5 millones en el 2020, respectivamente), para un total de S/ 11,0 millones (S/ 10,9 millones en el 2020). Los gastos de personal en el 2021 se encuentran distribuidos en i) costos de servicios S/ 6,5 millones; ii) Gastos de administración S/ 3,9 millones; y iii) Gastos de venta S/ 0,6 millones. El número promedio de trabajadores durante el 2021 fue de 194 (264 en el 2020).

<sup>13</sup> El PAMO es la contraprestación que recibe la compañía por parte del Concedente por los servicios de mantenimiento y operación de los Aeropuertos, excepto por el mantenimiento periódico y por el mantenimiento correctivo. Durante el año 2021, el Contrato de Concesión contempló un PAMO anual de US\$4,505 miles, equivalente a S/17,978 miles (US\$4,427 miles equivalente S/15,937 miles durante el año 2020); que la Compañía recibiría de los ingresos regulados. En 2021 y 2020, los ingresos regulados ascendieron a S/28,130 miles y S/15,428 miles, respectivamente; en consecuencia, corresponde a la Compañía efectuar el pago del 50% del exceso, en todos los trimestres del año 2021. Por los años terminados el 31 de diciembre de 2021 y 2020, a la Compañía le corresponde entregar al Estado Peruano por concepto de exceso de PAMO los importes de US\$ 1,457 mil (equivalente a S/ 5,806 miles) y US\$ 940 miles (equivalente a S/ 3,309 miles), respectivamente. Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, el saldo por pagar por este concepto es de US\$ 2,244 miles (equivalente a S/ 8,957 miles) y US\$ 969 miles (equivalente a S/ 3,513 miles), respectivamente, y se presentan en el rubro "Cuentas por pagar al Estado Peruano" en el estado de situación financiera.



**Cuadro 18** Gastos de administración 2020-2021  
(Expresado en miles de Soles)

Gastos de administración	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021/2020	
Servicios prestados por terceros	4 872	5 007	43,1%	48,2%	-135	-3%
Gastos de personal	3 940	3 551	34,8%	34,2%	389	11%
Tributos y contribuciones	1 158	703	10,2%	6,8%	455	65%
Seguros y otros	565	616	5,0%	5,9%	-51	-8%
Depreciación	308	362	2,7%	3,5%	-54	-15%
Amortización	176	158	1,6%	1,5%	18	11%
Deterioro de cuentas por cobrar	296	-	2,6%	0,0%	296	
<b>Total</b>	<b>11 315</b>	<b>10 397</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>918</b>	<b>9%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. En lo que respecta a los gastos de ventas, estos se incrementaron en 4% con respecto al 2020, pasando de S/ 889 miles a S/ 927 miles, principalmente motivado por el efecto conjunto de la reducción de la partida *cargas diversas de gestión* en S/ 33 mil, y el incremento de las partidas gastos de personal en S/ 40 mil y servicios prestados por terceros en S/ 31 mil.

**Cuadro 19** Gastos de ventas 2020-2021  
(Expresado en miles de Soles)

Gastos de venta	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021/2020	
Gastos de personal	629	589	5,6%	5,7%	40	7%
Servicios prestados por terceros	274	243	2,4%	2,3%	31	13%
Cargas diversas de gestión	24	57	0,2%	0,5%	-33	-58%
<b>Total</b>	<b>927</b>	<b>889</b>	<b>8,2%</b>	<b>8,6%</b>	<b>38</b>	<b>4%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

105. De esta manera, en lo que respecta a los Resultados Integrales del ejercicio 2021, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 8,1 millones, lo que significó un incremento de 83,6% con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 4,4 millones). Por otro lado, la utilidad de operación disminuyó las pérdidas ascendiendo en el 2021 a S/ -4,1 millones (S/ -6,9 millones en el 2020). Con respecto a la pérdida final del ejercicio en el 2021 se redujo un 54,1% adicional, es decir a S/ -14,7 millones frente a S/ -32,0 millones obtenido en el 2020. Ello se debió principalmente al efecto conjunto de mayor prestación de servicios del orden de S/ 10,1 millones, incremento de los costos de los servicios del orden de S/ 6,5 millones, reducción del orden de S/ 8,0 millones en el rubro *otros gastos, neto*<sup>14</sup> y una variación en la cuenta de Impuesto a la renta del orden de S/ 5,7 millones, todos estos montos en diferencia a lo registrado por cada rubro en el año 2020.

<sup>14</sup> Referido principalmente a: i) en el año 2020 se incluyó s/ 12,481 miles que correspondió a deterioro de los intangibles. Para el año 2020, a raíz de la situación de la pandemia del Covid-19, que conllevó a la inoperatividad comercial aproximadamente por 7 meses y como consecuencia, la disminución de hasta un 65% de las operaciones aeronáuticas, los flujos futuros de la Compañía fueron reajustados, reconociendo un impairment (devaluación) por S/ 12,481 miles. En el año 2021 no hubo adición en esta cuenta; y ii) En el año 2021 se efectuó el registro de provisiones por penalidades por S/ 4,988 miles que corresponde a penalidades impuestas por Ositrán por USD 1,250 miles, relacionados al cumplimiento parcial de monitoreos ambientales en las sedes en concesión que al 31 de diciembre de 2021 se encontraban en proceso de arbitraje y que resultaron desfavorables para la empresa según los laudos arbitrales emitidos en el año 2022, antes de la emisión de los estados financieros al 31 de diciembre de 2021..



**Cuadro 20 Resultados Integrales 2020-2021**  
(Expresado en miles de Soles)

	2021	2020	ANALISIS VERTICAL		ANALISIS HORIZONTAL	
			2021	2020	2021/2020	
<b>Ingresos por prestación de servicios</b>	<b>39 392</b>	<b>29 209</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>10 183</b>	<b>34,9%</b>
<b>Costos de servicio</b>	<b>31 311</b>	<b>24 808</b>	<b>79,5%</b>	<b>84,9%</b>	<b>6 503</b>	<b>26,2%</b>
<b>Utilidad bruta</b>	<b>8 081</b>	<b>4 401</b>	<b>20,5%</b>	<b>15,1%</b>	<b>3 680</b>	<b>83,6%</b>
Gastos de administración	-11 315	-10 397	-28,7%	-35,6%	-918	8,8%
Gastos de venta	-927	-889	-2,4%	-3,0%	-38	4,3%
<b>Utilidad (pérdida) de operación</b>	<b>-4 161</b>	<b>-6 885</b>	<b>-10,6%</b>	<b>-23,6%</b>	<b>2 724</b>	<b>-39,6%</b>
Otros ingresos y gastos no operativos	383	34	1,0%	0,1%	349	1026,5%
Otros gastos, neto	-4 988	-13 013	-12,7%	-44,6%	8 025	-61,7%
Ingresos financieros	894	722	2,3%	2,5%	172	23,8%
Gastos financieros	-5 907	-5 920	-15,0%	-20,3%	13	-0,2%
Diferencia en cambio, neta	-3 886	-4 159	-9,9%	-14,2%	273	-6,6%
<b>Utilidad (pérdida) antes del impuesto a la renta</b>	<b>-17 665</b>	<b>-29 221</b>	<b>-44,8%</b>	<b>-100,0%</b>	<b>11 556</b>	<b>-39,5%</b>
Impuesto a la renta	2 970	-2 795	7,5%	-9,6%	5 765	-206,3%
<b>Pérdida neta del año</b>	<b>-14 695</b>	<b>-32 016</b>	<b>-37,3%</b>	<b>-109,6%</b>	<b>17 321</b>	<b>-54,1%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

## VIII.2. Estado de Situación Financiera

106. 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 los siguientes cuadros se muestran los movimientos durante los ejercicios 2020 y 2021.

**Cuadro 21 Estado de Situación Financiera 2020-2021**  
(Expresado en miles de Soles)

ACTIVOS	Al 31 de diciembre		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	Al 31 de diciembre	
	2021	2020		2021	2020
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>35 320</b>	<b>23 804</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>67 451</b>	<b>38 562</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	4 320	4 828	Obligaciones financieras	23 347	21 134
Cuentas por cobrar comerciales	5 092	2 798	Cuentas por pagar al Estado Peruano	8 957	3 513
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	16	31	Cuentas por pagar comerciales	25 247	9 044
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	1 828	1 546	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	326	1 573
Cuentas por cobrar diversas	22 708	13 693	Cuentas por pagar diversas	9 574	3 298
Gastos contratados por anticipado	1 356	908			
			<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>54 229</b>	<b>52 318</b>
			Obligaciones financieras	40 556	40 388
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>93 980</b>	<b>89 391</b>	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	11 555	5 357
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	16 744	7 696	Cuentas por pagar diversas	2118	6573
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	915	1 000	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>121 680</b>	<b>90 880</b>
Costos por avance de obras por el contrato de concesión	26 759	26 759			
Activos intangibles del contrato de concesión	37 501	40 180	<b>PATRIMONIO</b>	<b>7 620</b>	<b>22 315</b>
Instalaciones, mobiliario y equipo	5 445	9 885	Capital social	163 830	163 830
Otros activos, neto	2 455	2 680	Capital adicional	722	722
Impuesto a las ganancias diferido	4 161	1 191	Resultados acumulados	-156 932	-142 237
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>129 300</b>	<b>113 195</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>129 300</b>	<b>113 195</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



**Cuadro 22 Análisis Vertical y Horizontal - Estado de Situación Financiera 2020-2021**  
(Expresado en miles de Soles)

ACTIVOS	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL		PASIVO Y PATRIMONIO NETO	ANÁLISIS VERTICAL		ANÁLISIS HORIZONTAL	
	2021	2020	2021/2020			2021	2020	2021/2020	
<b>ACTIVOS CORRIENTES</b>	<b>27,3%</b>	<b>21,0%</b>	<b>11 516</b>	<b>48%</b>	<b>PASIVO CORRIENTE</b>	<b>52,2%</b>	<b>34,1%</b>	<b>28 889</b>	<b>75%</b>
Efectivo y equivalente de efectivo	3,3%	4,3%	-508	-11%	Obligaciones financieras	18,1%	18,7%	2 213	10%
Cuentas por cobrar comerciales	3,9%	2,5%	2 294	82%	Cuentas por pagar al Estado Peruano	6,9%	3,1%	5 444	155%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	0,0%	0,0%	-15	-48%	Cuentas por pagar comerciales	19,5%	8,0%	16 203	179%
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	1,4%	1,4%	282	18%	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	0,3%	1,4%	-1 247	-79%
Cuentas por cobrar diversas	17,6%	12,1%	9 015	66%	Cuentas por pagar diversas	7,4%	2,9%	6 276	190%
Gastos contratados por anticipado	1,0%	0,8%	448	49%				0	
			0		<b>PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>41,9%</b>	<b>46,2%</b>	<b>1 911</b>	<b>4%</b>
			0		Obligaciones financieras	31,4%	35,7%	168	0%
<b>ACTIVOS NO CORRIENTES</b>	<b>72,7%</b>	<b>79,0%</b>	<b>4 589</b>	<b>5%</b>	Cuentas por pagar a entidades relacionadas	8,9%	4,7%	6 198	116%
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	12,9%	6,8%	9 048	118%	Cuentas por pagar diversas	1,6%	5,8%	-4 455	-68%
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	0,7%	0,9%	-85	-9%	<b>TOTAL PASIVO</b>	<b>94,1%</b>	<b>80,3%</b>	<b>30 800</b>	<b>34%</b>
Costos por avance de obras por el contrato de concesión	20,7%	23,6%	0	0%				0	
Activos intangibles del contrato de concesión	29,0%	35,5%	-2 679	-7%	<b>PATRIMONIO NETO</b>	<b>5,9%</b>	<b>19,7%</b>	<b>-14 695</b>	<b>-66%</b>
Instalaciones, mobiliario y equipo	4,2%	8,7%	-4 440	-45%	Capital emitido	126,7%	144,7%	0	0%
Otros activos, neto	1,9%	2,4%	-225	-8%	Reserva legal	0,6%	0,6%	0	0%
Impuesto a las ganancias diferido	3,2%	1,1%	2 970	249%	Resultados acumulados	-121,4%	-125,7%	-14 695	10%
<b>TOTAL ACTIVOS</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>16 105</b>	<b>14%</b>	<b>TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>16 105</b>	<b>14%</b>

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

107. Como puede observarse, al cierre del año 2021, el valor de los activos de la concesión, y por consiguiente del pasivo y patrimonio, se incrementaron en 14% con respecto al cierre del ejercicio 2020, pasando de S/ 113,2 millones a S/ 129,3 millones.
108. Por el lado del activo, el activo corriente registró una variación entre el cierre del año 2020 y el cierre del año 2021 incrementándose de S/ 23,8 millones a S/ 35,3 millones (48%); mientras que los activos no corrientes se incrementaron 5% pasando de S/ 89,4 millones a S/ 93,9 millones. Así, el activo corriente pasó de representar el 21,0% de los activos totales en el año 2020 al 27,3% en el año 2021, principalmente producto del incremento en S/ 9,0 millones en el rubro *cuentas por cobrar diversas*<sup>15</sup>. Por el lado de los activos no corrientes, este pasó de representar el 79,0% de los activos totales en el año 2020 al 72,7% en el año 2021, principalmente por el efecto conjunto del incremento en S/ 9,0 millones de la partida *Cuentas por cobrar por el contrato de concesión*<sup>16</sup> y la reducción de *Instalaciones, mobiliario y equipo* en S/ 4,4 millones con respecto a S/ 9,8 millones registrado en el 2020<sup>17</sup>.
109. Por otro lado, los pasivos totales de la concesión se incrementaron en un 34% mientras que el patrimonio neto se redujo en un 66%, ascendiendo en el ejercicio 2021 a S/ 121,7 millones y S/ 7,6 millones respectivamente, y representando el 94,1% y 5,9% del total de pasivo y patrimonio respectivamente.

<sup>15</sup> Esta partida está compuesta de diversos rubros siendo el de mayor magnitud *Fondos restringidos* por S/ 8,1 millones que corresponde a depósitos por un importe de S/ 2,000 miles (equivalente a S/ 8,1 millones) que garantiza el pago de los pagarés que la empresa mantiene con el banco Internacional del Perú – Interbank. Los pagarés vencen en la quincena de febrero de 2022.

<sup>16</sup> Compuesto principalmente de S/ 6,4 millones que corresponden a la adquisición de 8 vehículos de servicio de extinción de incendios para las sedes aeroportuarias. Los vehículos serán entregados en diciembre de 2022 y se espera que el Estado apruebe el reembolso en el primer trimestre de al 2023; y de S/ 2,2 millones de pagos PAO de Planes Maestros y Plan de equipamiento de Periodo Remanente.

<sup>17</sup> La principal variación en esta partida está constituida por el movimiento del rubro *Activo de derecho en uso*. En tal sentido se produjo adiciones del orden de S/ 1,5 millones y bajas del orden de S/ 6,1 millones. Las adiciones de activos por derecho de uso corresponden al cambio que se realizó de oficina dentro del año 2021, por una de menor valor. Por eso se reclasificó el total del saldo del año 2020 y se procedió con una nueva proyección.





110. Sobre el particular, con relación al pasivo corriente, este ascendió en el 2021 a S/ 67,4 millones (S/ 38,6 millones en el 2020), representando el 52,2% del total de pasivo y patrimonio; dos rubros principalmente tuvieron variación, las *Cuentas por pagar comerciales*<sup>18</sup> que se incrementaron en 179% pasando de S/ 9,0 millones en el 2020 a S/ 25,3 millones en el 2021, y las *Cuentas por pagar diversas* que se incrementaron en 190%, pasando de S/ 3,3 millones en el 2020 a S/ 9,6 millones en el 2021. Con respecto al pasivo no corriente, éste se incrementó en 4%, pasando de S/ 52,3 millones en el 2020 a S/ 54,2 millones en el 2021; ello como efecto conjunto de la reducción de las *Cuentas por pagar diversas* en S/ 4,6 millones respecto de los S/ 6,6 millones registrados al 31 de diciembre del 2020, y el incremento de las *cuentas por pagar a entidades relacionadas*<sup>19</sup> en S/ 6,2 millones con respecto a los S/ 5,4 millones registrados al 31 de diciembre de 2020.
111. Finalmente, en lo que respecta al patrimonio de la concesión, este se redujo en el 2021, pasando de S/ 22,3 millones a S/ 7,6 millones<sup>20</sup> (una reducción de 66%) como consecuencia de las pérdidas del ejercicio neto del 2021.

### VIII.3. Indicadores financieros

#### Análisis de ratios de liquidez

112. Los ratios de liquidez miden la capacidad de la empresa para poder cubrir sus préstamos en el corto plazo. En términos generales, se observa que la empresa mantiene una política de no disponer la totalidad de recursos para afrontar sus obligaciones de corto plazo en caso de exigibilidad, y por ello es que los ratios se encuentran por debajo de 1,0.
113. En particular, el incremento del activo corriente en 48% frente al incremento del pasivo corriente en 75% del ejercicio 2020 al 2021, han determinado que el ratio liquidez clásica<sup>21</sup> se reduzca de 0,62 a 0,52. De la misma manera ocurre en el ratio de la prueba ácida<sup>22</sup>, el cual se redujo de 0,59 en el 2020 a 0,50 en el 2021.

Cuadro 23 Ratios de Liquidez, años 2020-2021		
Ratios	2021	2020
Liquidez general	0,52	0,62
Prueba Ácida	0,50	0,59
Liquidez absoluta	0,06	0,13

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

<sup>18</sup> Las Cuentas por pagar comerciales, al 31 de diciembre de 2021, está conformado principalmente por Facturas por pagar emitidas que registra S/ 20,8 millones (Al 31 de diciembre de 2020 registró S/ 4,6 millones) y comprende principalmente a gastos relacionados con las actividades propias de las operaciones recurrentes de la empresa; están denominadas principalmente en moneda nacional, tiene vencimiento corriente, no devenga intereses y no se han otorgado garantías o activos prendados.

<sup>19</sup> Dentro de las cuentas por pagar a entidades relacionadas, se identifica en el 2021 el registro de una cuenta por pagar a Andino Capital S.A. por S/ 7,982 miles que corresponde a un préstamo recibido por USD 2 millones para cubrir la liquidación de los pagarés que se mantiene con Interbank al cierre del año 2021 y que vencieron en febrero 2022.

<sup>20</sup> Con relación al estado situacional patrimonial de la empresa, los estados financieros auditados señalan: "Al 31 de diciembre de 2021 y 2020, la Compañía presenta resultados acumulados negativos por S/156,932 miles y S/142,237, respectivamente, que han reducido su patrimonio a S/7,620 miles y S/22,315, respectivamente, los cuales representan menos de la tercera parte de su capital social. De acuerdo con la Ley General de Sociedades, la Compañía se encuentra en causal de disolución y debido a que continúa en actividad, adopta la condición de sociedad irregular. De otro lado, al 31 de diciembre de 2021 y de 2020, la Compañía presenta capital de trabajo negativo por S/32,131 miles y S/14,758 miles, respectivamente.

(...)

Los accionistas de la Compañía tienen planeado absorber las pérdidas acumuladas contra el capital social suscrito y pagado, así como la suscripción del capital adicional, con la finalidad de superar la condición irregular de acuerdo a lo establecido en la Ley General de Sociedades".

En tal sentido, conforme a lo indicado en el Dictamen de los Auditores, el Directorio de la Compañía tienen la expectativa razonable que cuenta con suficientes recursos para continuar sus operaciones en el futuro previsible.

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

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



114. Con relación al ratio de liquidez absoluta<sup>23</sup> (también llamado ratio de prueba defensiva), se observa un comportamiento más pronunciado que el de los ratios anteriores, pues este indicador se redujo aún más, pasando de 0,13 a 0,06 lo que evidencia que la cuenta de efectivo y equivalente de efectivo cubre una parte marginal del total del pasivo corriente (sólo el 6%).

#### Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

115. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2021 reflejan la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro 24 Ratios de Apalancamiento/Endeudamiento, años 2020-2021		
Ratios	2021	2020
Deuda/Patrimonio	1596,9%	407,3%
Endeudamiento del Activo	94,1%	80,3%
Calidad de la Deuda	55,4%	42,4%
Índice de Solvencia	1,06	1,25

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

116. El ratio Deuda/Patrimonio<sup>24</sup> muestra para el ejercicio 2021 que por cada S/ 1 596,9 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota un mayor nivel de apalancamiento de la empresa frente al nivel de apalancamiento correspondiente al año 2019 (407,3%), producto del incremento del pasivo frente a la reducción del patrimonio.
117. El ratio endeudamiento del activo<sup>25</sup> en el ejercicio 2021 indica que de todo el activo total, un 94,1% está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha aumentado frente al nivel de 80,3% que tuvo en el 2020, lo cual denota una disminución del financiamiento del activo con recursos propios, por lo que presenta un reducción del nivel de autonomía financiera frente a terceros.
118. El ratio de calidad de la deuda<sup>26</sup> muestra que en el 2021 el 55,4% del total de la deuda corresponde a pasivo de corto plazo, habiéndose incrementado frente al 42,4% en el 2020.
119. Finalmente, el índice de solvencia<sup>27</sup> para el ejercicio 2021 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total corresponde S/ 1,06 de activo total. En el 2020 por cada sol de pasivo total le correspondió S/ 1,25 de activo total. Cuanto más alto es este indicador, mayor es el nivel de solvencia de la empresa; por lo que se denota que del 2020 al 2021 disminuyó el nivel de solvencia de la empresa.

#### Análisis de los ratios de rentabilidad

120. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de recursos propios. Al respecto, en el siguiente cuadro se presentan los principales indicadores de rentabilidad de AAP, correspondientes a los años 2020 y 2021.

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

<sup>24</sup> El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

<sup>25</sup> El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

<sup>26</sup> El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total

<sup>27</sup> El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total





**Cuadro 25** Ratios de Rentabilidad, años 2020-2021

Ratios	2021	2020
Margen Bruto	20,5%	15,1%
Margen Operativo	-10,6%	-23,6%
Margen EBITDA	-1,0%	-7,1%
Margen Neto	-37,3%	-109,6%
ROE	-192,8%	-143,5%
ROA	-11,4%	-28,3%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

121. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto<sup>28</sup> se incrementó al pasar de 15,1% a 20,5% entre los años 2020 y 2021. Con respecto al margen operativo<sup>29</sup> y el Margen EBITDA<sup>30</sup>, estos también se incrementaron de -23,6% y -7,1%, respectivamente, en el 2020 a -10,6% y -1,0% respectivamente en el 2021; ello indica que la empresa mejoró el nivel de pérdidas operativas frente a los resultados del año anterior.
122. De otro lado, el margen neto<sup>31</sup> mejoró, pasando de -109,6% en el 2020 a -37,3% en el 2021. Esto indica que en el ejercicio 2021 por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo pérdidas netas de S/ 37,3; ello como correlato principalmente de una mejora en la captación de ingresos pero que todavía no llega a cubrir los gastos de administración, ventas y otros gastos.
123. El ROE<sup>32</sup> permite medir la rentabilidad del patrimonio de la empresa. Así, se aprecia que en el ejercicio 2021 disminuye respecto del ejercicio 2020, puesto que en el ejercicio 2021, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 192,8 de pérdida neta mientras que en el ejercicio 2020 se obtuvo S/ 143,5 de pérdida neta. Su disminución se fundamenta en la reducción del patrimonio del orden del 66% y que los resultados del ejercicio todavía generan pérdidas.
124. Finalmente, se observa una mejora para la rentabilidad sobre los activos o ROA<sup>33</sup>, el cual ascendió a -11,4% (-28,3 % en el 2020), debido a que la empresa disminuyó la generación de pérdida frente al 2020 y al incremento en el nivel de activos de la empresa.

## IX. CONCLUSIONES

125. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú para el año 2021, se desprenden las siguientes conclusiones:
- (i) Contractualmente, el Concesionario se encarga de mantener la operatividad del aeropuerto, así como de prestar los Servicios Aeroportuarios a los usuarios, entre los que se encuentran las líneas aéreas (de vuelos comerciales y de carga). Al respecto, durante el año 2021, las principales aerolíneas que operaron en el Segundo Grupo de Aeropuertos fueron LATAM Airlines (64,1%), Sky Airline (9,3%) y Viva Air (3,3%).
  - (ii) Durante el año 2021 el tráfico de aeronaves aumentó hasta las 18,6 miles de operaciones, cifra 45,4% superior a lo registrado durante el año 2020, en tanto que, en el caso del tráfico de pasajeros, la expansión fue de 67,6% respecto de lo observado en el año 2020, pasando de 1,19 a 1,98 millones de pasajeros. Asimismo, se experimentó un crecimiento de los volúmenes atendidos por el Segundo Grupo, que pasaron de 2,07 miles de toneladas en 2020 a 3,19 miles de toneladas en 2021, es decir, un incremento del 53,9%.

<sup>28</sup> El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

<sup>29</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

<sup>30</sup> El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

<sup>31</sup> El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

<sup>32</sup> Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

<sup>33</sup> Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



- (iii) Con respecto al régimen tarifario, de conformidad con la fórmula de reajuste tarifario prevista en el Contrato de Concesión, las tarifas reguladas por concepto de TUUA Nacional e Internacional experimentaron un incremento respecto de las tarifas del año 2020, en todos los aeropuertos del Segundo Grupo. Similar tendencia se observa en el caso de las tarifas por Aterrizaje y Despegue, y por el Servicio de Puentes de Embarque en el aeropuerto de Arequipa.
- (iv) En cuanto a las inversiones, al mes de diciembre de 2021, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 66,0 millones, lo cual representa un avance de 33,1% en el compromiso total de inversión de AAP (USD 199,6 millones), habiéndose efectuado reconocimientos de inversiones por parte del Ositrán durante el año 2021 por un valor de USD 0,2 millones.
- (v) Por su parte, respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, AAP desembolsó por concepto de aporte por regulación un total de S/ 390 miles, monto mayor en 46,8% con relación al aporte efectuado durante el año 2020, producto de los mayores ingresos facturados por la recuperación parcial de las operaciones y tráfico de pasajeros luego de las medidas aplicadas en el contexto del Estado de Emergencia Nacional por la COVID-19.
- (vi) En lo que concierne al desempeño operativo, durante el año 2021, se resolvieron un total de 64 reclamos presentados, de los cuales 20,3% estuvieron asociados con la información proporcionada a los usuarios y 6,3% a la calidad y oportuna prestación del servicio. No obstante, de acuerdo con las encuestas de satisfacción realizadas a los usuarios del Segundo Grupo de Aeropuertos, para todos los aeropuertos evaluados, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción con respecto al “Tratamiento de equipajes”, y las aerolíneas mostraron un alto nivel de satisfacción con respecto a “Seguridad y operaciones” (en particular, en lo referido al funcionamiento en la hora típica/punta del sistema pista-calles de rodaje).
- (vii) Con respecto a los resultados financieros de AAP, los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios regulados y servicios no regulados se incrementaron en 34,9% entre 2020 y 2021, al pasar de S/ 29,2 millones a S/ 39,3 millones, mientras que los costos totales también se incrementaron, pero en menor proporción, así en el 2021 ascendió a S/ 31,3 millones mientras que en el 2020 fue de S/ 24,8 millones.
- (viii) Asimismo, al cierre del año 2021, la empresa disminuyó sus valores contables frente al registrado al cierre de 2020, así pues, sus activos (así como el total de pasivo y patrimonio) registraron un incremento de 14%, al registrar S/ 113,2 millones en 2020 y S/ 129,3 millones al finalizar 2021.
- (ix) De otro lado, la posición de la empresa frente a sus acreedores ha aumentado su dependencia frente al del ejercicio 2020, mostrando los ratios de liquidez que al final del ejercicio del 2021, la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo, en caso de exigibilidad. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ambos continuaron disminuyendo.
- (x) Por último, en relación con los indicadores de rentabilidad del Concesionario, los márgenes operativos han mejorado, pero continúan sin poder cubrir la totalidad de los gastos que demanda la empresa, y por consiguiente se obtuvo una pérdida final del ejercicio de S/ -14,7 millones (S/ -32,0 millones en el 2020), aspecto que repercute en la viabilidad de la empresa y mantiene pérdidas de generación de valor con relación al capital y sus activos.



## ANEXOS

### ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN

Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia			
N°	Tema	Contenido	Ref.
1	Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Arequipa – Arequipa;</li><li>▪ Ayacucho – Ayacucho;</li><li>▪ Juliaca - Puno;</li><li>▪ Puerto Maldonado – Madre de Dios;</li><li>▪ Tacna – Tacna;</li><li>▪ Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado).</li></ul>	Cláusula 5.7.1. (p. 35)  Cláusula 5.8. (p. 36)
2	Fecha de suscripción	5 de enero de 2011.	Circular N° 60
3	Plazo de concesión	25 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Adendas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ <b>Adenda 1:</b> 4 de enero de 2013. <i>Modificación del numeral 5.8.2 del Contrato.</i></li><li>▪ <b>Adenda 2:</b> 6 de agosto de 2013. <i>Modificación del numeral 1.27, 9.4.1, el acápite 3 del apéndice 2 del anexo 16 del Contrato.</i></li><li>▪ <b>Adenda 3:</b> 19 de junio de 2015. <i>Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 22 del Contrato).</i></li></ul>	Adenda 1  Adenda 2  Adenda 3
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): $MO = PPO_i + VPAMO_i$	TUO 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	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 4,5 millones, que debe ser renovada anualmente hasta dos años (2) después de haber concluido la concesión.</li><li>▪ 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.</li></ul>	Cláusula 10.2 (p. 84-86)



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
11	Garantías a favor del concesionario	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso.</li> <li>▪ Garantiza el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil.</li> <li>▪ 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.</li> </ul>	Cláusula 10.1 (p. 83)
12	Garantías a favor de los acreedores permitidos	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El derecho de concesión.</li> <li>▪ Los ingresos netos de la concesión deducida la tasa de aporte por regulación y cualquier otro comprometido a entidades estatales.</li> <li>▪ Las acciones o participaciones que corresponden al concesionario.</li> </ul>	Cláusula 10.4 (p. 86)
13	Compromiso de inversión	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Obras obligatorias:               <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> </li> <li>▪ Obras del periodo remanente:               <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> </li> <li>▪ Inversiones en Obras nuevas y adicionales de Obra.</li> </ul>	Cláusula 8.2. (p. 55-71) Anexo 23.
14	Obras obligatorias	Detalladas en el anexo 23. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PPO.	Cláusula 8.2.1 (p. 55) Cláusula 1.8.1 (p. 14)
15	Obras del periodo remanente	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Derivadas del Plan maestro de desarrollo, Plan de equipamiento y Programa de Rehabilitación y mejoramiento. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PAO.</li> <li>▪ En caso las obras del periodo remanente constituyan proyectos de inversión pública se deberá obtener la viabilidad de acuerdo con las normas SNIP.</li> </ul>	Cláusula 8.2.2 (p. 61) Cláusula 1.8.1 (p. 14)
16	Inversiones en obras nuevas y adicionales de obra	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <u>Obras nuevas:</u> El concedente debe presentar al concesionario una instrucción para la ejecución de obras nuevas. Estas serán asumidas por el concesionario con cargo a los recursos del concedente y serán pagados bajo el mecanismo del PAO.</li> <li>▪ <u>Adicionales de obra:</u> El concedente o el concesionario podrán determinar la necesidad de realizar adicionales de obra.</li> </ul>	Cláusula 8.2.3 (p. 68) Cláusula 1.8.1 (p. 14)



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
17	Penalidades	<p>Referidas 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>	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p. 255-263)
18	Solución de controversia	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Trato Directo.</li><li>▪ Arbitraje.<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>- Internacional - superior a US\$ 10 millones.</li><li>- Nacional: igual o menor a US\$ 10 millones.</li></ul></li></ul></li></ul>	Cláusula 16.4. (p. 119-120)  Cláusula 16.5. (p. 120- 122)
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>Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ 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 de que del resultado acumulado supere el 10%.</li></ul> <p>En tal caso se procederá a restablecer el equilibrio otorgando una compensación al Concesionario o Concedente, según corresponda.</p>	Cláusula 9.3. (p. 77-79)



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
21	Pólizas de seguros	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley.</li><li>▪ Seguros de Responsabilidad y Propiedad:<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></li></ul>	Cláusula 11.2. (p. 91-92)
22	Estándares de servicio	<p>Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos:</p> <ul style="list-style-type: none"><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	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento aeronaves, puentes de abordaje, uso de instalación de carga y horas extras.</li><li>▪ 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.</li><li>▪ Cargos de acceso: de conformidad a los servicios esenciales establecidos en el REMA.</li></ul>	Cláusula 1.121 (p. 20) Cláusula 9.1. (p. 73-74) Anexo 7 (p. 222-227)
24	Reajustes de tarifas	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ El Concesionario reajustará las tarifas al quinto año de concesión por IPC y CPI.</li><li>▪ OSITRAN podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda.</li></ul>	Cláusula 9.1.8. (p. 74-75) Cláusula 9.1.9. (p. 75)
25	PPO	<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	PAO	<p>Pago por obras trimestral en Dólares o en Nuevos Soles (según la moneda que se utilice en la Estructuración Financiera) que el concedente realizará a favor del concesionario por las obras del periodo remanente cancelados a través del fideicomiso.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Pago al contado del 30% de la obra.</li><li>▪ El saldo correspondiente al 70% pagado en cuotas trimestrales por un periodo de 10 años o lo que reste de la concesión.</li></ul>	Cláusula 1.89 (p. 16) Cláusula 9.5.2 (p. 81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)



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

N°	Tema	Contenido	Ref.
27	PAMO	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Pago anual en dólares que retribuyen la operación y mantenimiento con excepción del mantenimiento correctivo pagadero trimestralmente.</li><li>▪ Dicho monto asciende a USD 3 585 000,00.</li><li>▪ Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos.</li><li>▪ El reajuste del PAMO por inclusión del Aeropuerto de Andahuaylas será el siguiente:</li><li>▪ <math>p = (\text{PAMO máx. por 5 aeropuertos}) / (\text{PAMO ofertado por 5 aeropuertos})</math></li></ul>	Cláusula 1.87 (p. 16) Cláusula 9.43 (p. 80) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)





## ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.

Modalidad	COFINANCIADA
Período	2011-2021

a.Tráfico												
Indicador	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Pasajeros totales</b>	<b>Pasajeros</b>	<b>1 766 266</b>	<b>2 073 642</b>	<b>2 303 296</b>	<b>2 440 281</b>	<b>2 736 577</b>	<b>2 997 055</b>	<b>3 102 248</b>	<b>3 444 943</b>	<b>3 568 048</b>	<b>1 192 640</b>	<b>1 992 344</b>
Nacionales	Pasajeros	1 754 948	2 060 333	2 294 562	2 434 848	2 734 118	2 996 818	3 102 004	3 443 405	3 549 786	1 184 704	1 984 142
Internacionales	Pasajeros	11 318	13 309	8 734	5 433	2 459	237	244	1 538	18 262	7 936	8 202
<b>Carga total</b>	<b>Toneladas</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>	<b>5 163</b>	<b>2 069</b>	<b>3 187</b>
Nacional	Toneladas	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 979	5 018	4 867	5 163	2 069	3 187
Internacional	Toneladas	-	-	0	0	-	-	-	-	0	-	-
<b>Operaciones totales</b>	<b>Operaciones</b>	<b>26 604</b>	<b>28 180</b>	<b>28 497</b>	<b>28 638</b>	<b>29 430</b>	<b>29 601</b>	<b>28 948</b>	<b>31 672</b>	<b>30 456</b>	<b>12 813</b>	<b>18 626</b>
Nacionales	Operaciones	26 295	27 810	28 185	28 206	29 185	29 482	28 844	31 476	30 140	12 670	18 491
Internacionales	Operaciones	309	370	312	432	245	119	104	196	316	143	135

b.Ingresos												
Ingresos	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Servicios regulados	Miles de Soles	4 112	5 128	6 163	7 721	8 995	10 089	10 527	11 868	12 178	4 448	7 249
Servicios no regulados	Miles de Soles	1 409	2 107	2 179	2 058	2 486	3 421	4 031	4 466	5 309	2 029	2 902
<b>Total</b>	<b>Miles de Soles</b>	<b>5 521</b>	<b>7 235</b>	<b>8 342</b>	<b>9 779</b>	<b>11 481</b>	<b>13 510</b>	<b>14 558</b>	<b>16 334</b>	<b>17 487</b>	<b>6 477</b>	<b>10 151</b>

Tráfico de pasajeros	Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	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	1 985 157	625 576	946 457
Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 973	238 630	286 760	101 163	185 195	
Juliaca	253 716	326 045	352 686	375 016	440 389	468 414	444 420	483 176	466 666	188 745	385 690	
Puerto Maldonado	193 027	244 394	254 254	271 219	276 379	293 127	300 010	333 025	336 730	106 787	195 977	
Tacna	248 641	285 407	320 395	345 766	385 768	404 076	422 026	440 564	485 000	162 433	270 823	
<b>Nacional</b>	<b>1 754 948</b>	<b>2 060 333</b>	<b>2 273 169</b>	<b>2 434 484</b>	<b>2 734 118</b>	<b>2 995 818</b>	<b>3 102 004</b>	<b>3 443 405</b>	<b>3 560 313</b>	<b>1 184 704</b>	<b>1 984 142</b>	
Aeropuerto	11 285	13 023	8 665	5 367	2 315	220	233	1 322	17 624	7 773	8 162	
Arequipa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Ayacucho	11	51	51	34	101	-	4	29	561	141	-	
Juliaca	12	18	18	22	16	8	-	69	60	17	14	
Puerto Maldonado	10	217	217	10	27	9	7	118	17	5	22	
<b>Internacional</b>	<b>11 318</b>	<b>13 309</b>	<b>8 951</b>	<b>5 433</b>	<b>2 459</b>	<b>237</b>	<b>244</b>	<b>1 538</b>	<b>18 262</b>	<b>7 936</b>	<b>8 202</b>	

Movimiento de aeronaves	Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	Arequipa	13 271	13 675	14 319	14 009	14 254	14 479	13 915	15 751	15 311	5 685	8 033
Ayacucho	2 935	3 331	2 948	3 306	3 887	3 656	3 312	3 646	3 504	2 071	2 924	
Juliaca	3 853	4 008	3 836	4 095	4 318	4 269	4 015	4 381	4 008	1 975	3 214	
Puerto Maldonado	2 961	3 491	3 107	3 212	3 237	3 417	3 648	3 455	3 050	1 179	1 910	
Tacna	3 275	3 303	3 681	3 584	3 489	3 661	3 954	4 243	4 266	1 763	2 410	
<b>Nacional</b>	<b>26 295</b>	<b>27 808</b>	<b>27 891</b>	<b>28 206</b>	<b>29 185</b>	<b>29 482</b>	<b>28 844</b>	<b>31 476</b>	<b>30 139</b>	<b>12 673</b>	<b>18 491</b>	
Arequipa	249	292	264	361	181	37	47	87	205	95	93	
Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Juliaca	2	7	6	12	11	-	2	6	18	7	-	
Puerto Maldonado	10	8	3	17	4	3	1	17	16	16	4	
Tacna	48	63	39	42	49	79	54	86	77	25	35	
<b>Internacional</b>	<b>309</b>	<b>370</b>	<b>312</b>	<b>432</b>	<b>245</b>	<b>119</b>	<b>104</b>	<b>196</b>	<b>316</b>	<b>143</b>	<b>135</b>	

Tráfico de carga	Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	Arequipa	2 423	2 391	2 633	2 356	2 442	2 351	2 443	2 233	2 432	968	1 374
Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30	101	187	71	72	
Juliaca	1 067	1 088	1 109	987	948	940	899	962	889	314	554	
Puerto Maldonado	1 077	1 069	90	975	861	850	797	721	695	257	551	
Tacna	914	944	1 083	1 009	934	819	850	850	960	459	636	
<b>Nacional</b>	<b>5 750</b>	<b>5 750</b>	<b>5 108</b>	<b>5 429</b>	<b>5 235</b>	<b>4 979</b>	<b>5 018</b>	<b>4 867</b>	<b>5 163</b>	<b>2 069</b>	<b>3 187</b>	
Arequipa	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	
Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Juliaca	-	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	
Puerto Maldonado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Tacna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
<b>Internacional</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	

Nota:

<sup>1/</sup> AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

<sup>2/</sup> Ingresos operativos no auditados.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



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

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

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

---

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

**Sandra Queija De la Sotta**  
Jefa de Estudios Económicos

**Melina Caldas Cabrera**  
Jefa de Regulación

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

---

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