



INFORME DE DESEMPEÑO

Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de
Provincia
2024

**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 2024: 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 concesionadas; y, por ende, no tienen carácter vinculante, ni condiciona o limita en modo alguno el ejercicio de las funciones supervisora, reguladora, normativa, fiscalizadora y sancionadora, y de solución de controversias y atención de reclamos a cargo de este organismo regulador. Asimismo, los Informes de Desempeño han sido elaborado sobre la base de información y datos obtenidos de fuentes que se consideran confiables al momento de su elaboración; sin embargo, el Ositrán no garantiza su completitud ni su exactitud. La data, las opiniones y las estimaciones presentadas en este documento representan el juicio de los autores, dada la información disponible.

Primera versión: junio de 2025

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

estudioseconomicos@ositrان.gob.pe



CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO	6
I. ASPECTOS GENERALES DE LA CONCESIÓN	8
I.1. Composición del Concesionario	8
I.2. Principales características del Contrato de Concesión	8
I.3. Área de Influencia	10
I.4. Principales activos de la Concesión	11
I.5. Hechos de importancia	12
II. OFERTA DE SERVICIOS	12
II.1. Servicios Aeroportuarios	12
II.2. Servicios No Aeroportuarios	13
III. DEMANDA DE SERVICIOS	13
III.1. Servicios aeroportuarios	14
III.1.1. Principales usuarios	14
III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga	15
IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO	23
IV.1. Tarifas	23
IV.2. Cargos de Acceso	25
V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO	26
V.1. Inversiones	26
V.2. Pagos de Aporte por Regulación	27
VI. DESEMPEÑO OPERATIVO	28
VI.1. Calidad a los Usuarios	28
VI.1.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTM	28
VI.1.2. Satisfacción de los usuarios	31
VI.2. Reclamos	34
VI.3. Sanciones	36
VI.4. Penalidades	37
VII. INDICADORES COMERCIALES	37
VIII. RESULTADOS FINANCIEROS	38
VIII.1. Estado de Resultados Integrales	38
VIII.2. Estado de Situación Financiera	42
VIII.3. Indicadores financieros	46
IX. CONCLUSIONES	48
ANEXO I: FICHA DE CONTRATO DE CONCESIÓN	50
ANEXO II: RESUMEN ESTADÍSTICO DE AEROPUERTOS ANDINOS DEL PERÚ S.A.	55



ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1 Adendas suscritas al 31 de diciembre de 2024.....	8
Cuadro 2: Aeropuertos concesionados a AAP, al año 2024.....	12
Cuadro 3: Servicios aeroportuarios en el Segundo Grupo, por tipo de regulación.....	13
Cuadro 4: Líneas aéreas que operaron en el Segundo Grupo durante el año 2024 (Porcentaje de participación de pasajeros transportados).....	14
Cuadro 5: Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2011-2024.....	17
Cuadro 6: Evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, periodo 2011-2024.....	19
Cuadro 7: Evolución del tráfico de carga por aeropuerto, periodo 2011-2024.....	22
Cuadro 8: Principales clientes del rubro alquiler de locales comerciales, por aeropuerto.....	22
Cuadro 9: Clasificación de los terminales aeroportuarios, en función del número de pasajeros.....	24
Cuadro 10: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2024.....	24
Cuadro 11: Tarifas vigentes en el Segundo grupo, año 2024.....	25
Cuadro 12 Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos del Segundo Grupo, año 2024.....	29
Cuadro 13 Indicadores de calidad percibida por los pasajeros, por aeropuerto, año 2024 (Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho).....	33
Cuadro 14 Indicadores de calidad percibida por las aerolíneas, por aeropuerto, año 2024.....	34
Cuadro 15 Reclamos presentados, año 2024.....	35
Cuadro 16: Sanciones impuestas a AAP en el 2024.....	37
Cuadro 17: Penalidades impuestas a AAP en el 2024.....	37
Cuadro 18: Ingresos por servicios, periodo 2020-2024.....	39
Cuadro 19: Costos de prestación de servicios 2020-2024.....	40
Cuadro 20: Gastos de administración 2020-2024.....	40
Cuadro 21: Gastos de ventas 2020-2024.....	41
Cuadro 22: Resultados Integrales 2020-2024.....	41
Cuadro 23: EBITDA, periodo 2020-2024.....	42
Cuadro 24: Estado de Situación Financiera 2020-2024.....	42
Cuadro 25: Ratios de liquidez, 2020-2024.....	46
Cuadro 26: Ratios de apalancamiento/endeudamiento, 2020-2024.....	46
Cuadro 27: Ratios de rentabilidad, 2020-2024.....	47

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2024.....	15
Gráfico 2: Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2024.....	18
Gráfico 3: Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2024.....	20
Gráfico 4: Inversiones acumuladas reconocidas, periodo 2011-2024.....	26
Gráfico 5: Aporte por regulación, periodo 2011-2024.....	28
Gráfico 6: Tipificación de los reclamos, año 2024.....	35
Gráfico 7: Evolución de los ingresos totales, 2011-2024.....	38
Gráfico 8: Composición de activos de la empresa.....	43



Gráfico 9: Evolución de los activos de la empresa, periodo 2020-2024	44
Gráfico 10: Composición de pasivos de la empresa.....	44
Gráfico 11: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020-2024	45
Gráfico 12: Evolución del patrimonio neto empresa, periodo 2020-2024	45



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 2024 el tráfico de aeronaves ascendió a 31 573 operaciones, cifra 14,0 % mayor que lo registrado durante el año 2023. En el ámbito de la carga, se registraron 5,72 miles de toneladas en 2024, cifra 21,5 % mayor respecto a lo registrado en 2023. Respecto al tráfico de pasajeros nacionales e internacionales del Segundo Grupo de Aeropuertos, se alcanzó un tráfico de casi 4,3 millones de pasajeros, significando un incremento de 19,4 % con relación a 2023 y logrando superar el tráfico de pasajeros observado en el año previo a la pandemia, 2019, por 20,0 % (+714 897 pasajeros).

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 una disminución promedio de 11,4 % respecto de las tarifas del año 2023, en todos los aeropuertos del Segundo Grupo. Similar tendencia se observa en el caso de las tarifas por Aterrizaje y Despegue, estacionamiento, carga y tarifas fuera de hora, donde la disminución fue de 5,8 % con relación a las tarifas vigentes en el 2023; mientras que, las tarifas de puentes de embarque tuvieron una caída de 1,3 %.

En cuanto a las inversiones, al mes de diciembre de 2024, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 80,6 millones, lo cual representa un avance de 23,6 % en el compromiso total de inversión de AAP (USD 342,2 millones), habiéndose efectuado el reconocimiento de USD 1,6 millones en inversiones durante el año 2024.

Por su parte, con respecto a los pagos realizados al Estado Peruano, AAP desembolsó por concepto de aporte por regulación un total de S/ 960 024, monto superior en 34,8 % con relación al aporte efectuado durante el año 2023.

En lo que respecta al desempeño operativo, durante el año 2024, se resolvieron un total de 107 reclamos, de los cuales el 78,5 % fue declarado como infundado (84 reclamos), el 14,0 % fue declarado como improcedente (15 reclamos), 5,6 % fueron concluidos por sustracción de la materia (6 reclamos) y el 1,9 % restante fueron concluidos por desistimiento (2 reclamos). De otro lado, en cuanto a 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 a la calidad y fiabilidad del balizamiento y señalización de pista y calles de rodaje).

Los ingresos totales percibidos por el concesionario por concepto de servicios regulados y servicios no regulados se incrementaron en 18,4 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 70,5 millones a S/ 83,7 millones; mientras que, los costos totales también se incrementaron, así en el 2024 ascendieron a S/ 68,9 millones, que representa un incremento de S/14,1 millones con relación a lo registrado en el 2023.

En cuanto a los activos totales, estos registraron un incremento del 22,0 %, al pasar de S/ 161,9 millones en 2023 a S/ 197,5 millones en 2024. Este crecimiento se explica principalmente por el notable aumento



del rubro "Efectivo y equivalente de efectivo", el cual se incrementó en 594,0 % respecto al año anterior. Asimismo, el patrimonio de la empresa también mostró una variación positiva, al elevarse de S/ 42,0 millones en 2023 a S/ 60,1 millones en 2024.

De otro lado, en cuanto a la posición de la empresa frente a sus acreedores, los ratios de liquidez muestran que, la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ha mejorado. Finalmente, en relación con los indicadores de rentabilidad del Concesionario, pese a la mejora del margen operativo respecto del 2023, el margen neto se contrajo en 10,4 %, obteniendo así una pérdida neta del ejercicio de S/ -8,7 millones al cierre del 2024. Esta situación afecta negativamente la viabilidad de la empresa, ya que implica una pérdida en la capacidad de generar valor en función del capital y los activos disponibles.



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 2011, 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, el 16 de diciembre del año 2021, Andino Investment Holding en conjunto con sus empresas relacionadas Almacenes Financieros S.A., Andino Capital Sociedad Gestora de Fondo de Inversión S.A. y Multilog S.A. adquirieron el 50 % de las acciones que mantenía Corporación América Airports S.A.
3. Así, al 31 de diciembre de 2024, la composición del accionariado es la siguiente:
 - Andino Investment Holding S.A. (63 %)
 - Andino Capital Sociedad Gestora de Fondos de Inversión S.A. (29 %)
 - Almacenes Financieros S.A. (4 %)
 - Multilog S.A. (4 %)

I.2. Principales características del Contrato de Concesión

2. 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.
3. 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).
4. Asimismo, al 31 de diciembre de 2023, 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 2024

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

5. Con respecto a las inversiones a realizar por el Concesionario, existe un compromiso de inversión total de USD 342,2 millones, el cual se encuentra distribuido en dos periodos: el inicial, que comprende los tres primeros años de la concesión, y el 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 impacto¹ y equipamiento mínimo, obras de seguridad² 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.
6. 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, deberá obtenerse la viabilidad correspondiente conforme al Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP (ahora Sistema de Inversiones Invierte.pe).

Modalidad del financiamiento

7. 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), Pago por Obras Obligatorias (PPO) y el Mantenimiento Correctivo.
8. 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. De otro lado, el PAMO retribuye el mantenimiento y operación de los aeropuertos del Segundo Grupo (con excepción del mantenimiento correctivo). Asimismo, el pago por el Mantenimiento Correctivo remunera las actividades que tienen por objeto de corregir inmediatamente cualquier falla o imperfección imprevista en los Bienes de la Concesión que atente contra la seguridad operacional de los aeropuertos.
9. 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.
10. De acuerdo con la cláusula 9.4 del Contrato de AAP, para efectos del pago, cada componente del Cofinanciamiento será facturado (por AAP) y cancelado (por el MTC) de manera independiente. Asimismo:
 - Si el PAMO es mayor a los ingresos regulados³; entonces, el MTC procederá al pago sólo de la diferencia del PAMO del trimestre menos los Ingresos Regulados (PAMO - IR).
 - Si el PAMO es menor a los ingresos regulados; AAP entregará al MTC el monto equivalente al 50 % de la diferencia de los Ingresos Regulados del trimestre menos el

¹ 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).

² 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.

³ De acuerdo con el numeral 1.69 del Contrato de AAP, los ingresos regulados son definidos como:

1.69. "Ingresos Regulados", Son aquellos ingresos facturados provenientes del cobro de Tarifas y Cargos de Acceso por parte del Concesionario.



PAMO, dicha Retribución deberá ser depositada por AAP en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso⁴.

Régimen tarifario

11. 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*).

12. 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.
13. Cabe señalar que las tarifas a cobrar en cada terminal del Segundo Grupo dependerán de la categoría en la que éstos sean clasificados, las cuales se establecen en función al tráfico de pasajeros registrado en el último año.

I.3. Área de Influencia

14. 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.

⁴ De acuerdo con el numeral 1.40 del Contrato de AAP, la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso, es la cuenta del Fideicomiso en la que se deposita el importe para el cumplimiento de las obligaciones contractuales de pago del Cofinanciamiento para la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos.



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



Nota: El aeropuerto de Andahuaylas aún no ha sido entregado al Concesionario.
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

I.4. Principales activos de la Concesión

15. 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.
16. 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 saneado⁵. 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.

⁵ 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, al año 2024

N°	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

17. De acuerdo con el Plan de Negocios de AAP, presentado en marzo del 2025, los principales hechos relevantes de la empresa durante el año 2024 fueron los siguientes:

- La Obra “Rehabilitación de lado aire del aeropuerto de Juliaca”, comprende la rehabilitación de los pavimentos, la conformación de franja, el sistema de iluminación, y sistema de drenaje. Dicha Obra aún no inicia su ejecución debido a que el EDI no se encuentra aprobado en su totalidad, habiéndose aprobado solo el Tomo 1 con un presupuesto de US\$ 119.8 millones; el Tomo 2 del EDI se encuentra en proceso de elaboración, y será presentado en mayo del 2025. Una vez aprobado el Tomo 2, se dará por aprobado el EDI, y corresponderá al Concedente y Concesionario llevar a cabo las gestiones para la contratación de la empresa que se encargue de ejecutar la obra.
- En el 2024 se aprobaron los EDIs para la remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Arequipa, y la adecuación del cerco perimétrico, sistema de videovigilancia e iluminación perimetral del Aeropuerto de Ayacucho. El Concedente y el Concesionario a la fecha no llevan a cabo las gestiones para licitar la ejecución de dicha obras.
- El Concesionario, ha tenido demoras en levantar las observaciones formuladas por la DGAC a los EDIs de las obras de remodelación y ampliación de los actuales terminales de pasajeros de los aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Así como también, en levantar las observaciones de los EDIs de las obras de adecuación del cerco perimétrico, sistema de videovigilancia e iluminación perimetral de los aeropuertos de Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna. Dichas demoras han generado que dichos documentos aún no puedan ser aprobados por la DGAC.

II. OFERTA DE SERVICIOS

18. 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

19. 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.



20. 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).
21. 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) ^{1/}	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:

^{1/} 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

22. 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.
23. 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.
24. 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

25. 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 2024, a partir de la información estadística declarada mensualmente por el Concesionario⁶.

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



26. 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 focalizadas, situación que se ha ido aligerando en función del grado de reactivación de la economía tanto nacional como extranjera⁷.
27. 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 al 2019.

III.1. Servicios aeroportuarios

III.1.1.Principales usuarios

28. 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.
29. 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 2024 en la red de aeropuertos que componen el Segundo Grupo.

**Cuadro 4: Líneas aéreas que operaron en el Segundo Grupo durante el año 2024
(Porcentaje de participación de pasajeros transportados)**

Aerolínea	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna	Total
Latam	64,9%	43,5%	68,1%	89,0%	85,0%	66,8%
Sky Airlines	16,9%	19,7%	27,6%	0,0%	0,0%	15,4%
JetSMART	13,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,1%
Ejército Peruano	0,2%	8,8%	1,0%	0,4%	4,1%	2,0%
Otros	4,1%	28,1%	3,3%	10,6%	10,8%	8,7%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

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



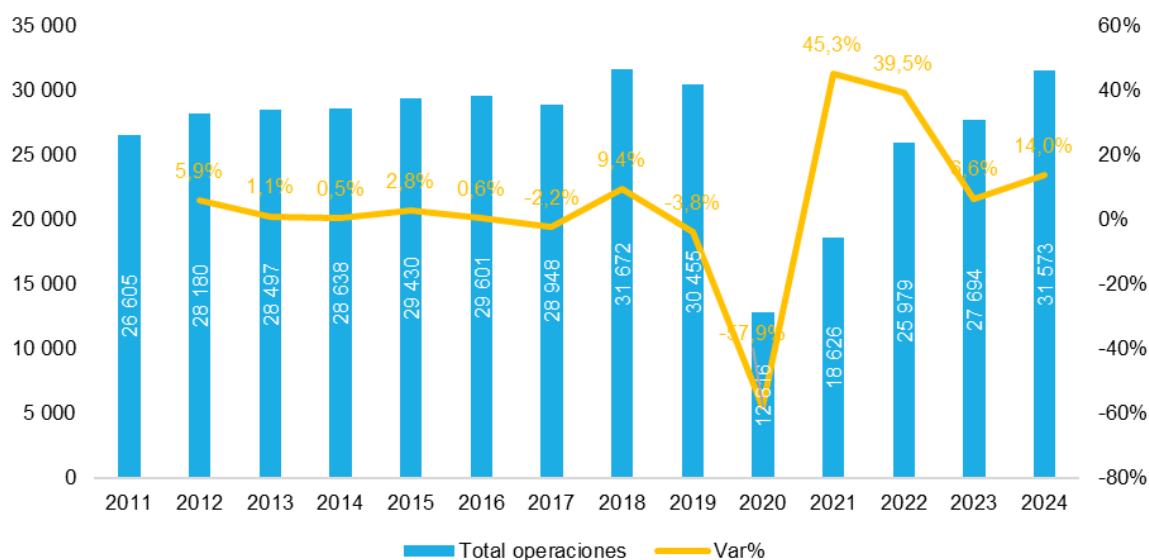
III.1.2. Tráfico de aeronaves, pasajeros y carga

30. 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 2024, los aeropuertos operados por AAP concentraron el 8,3 % del total de operaciones nacionales, el 13,8 % del tráfico nacional de pasajeros y 10,4 % del volumen de carga nacional. Por su parte, en el ámbito del tráfico internacional, dichos aeropuertos presentan una escasa participación, registrando un 0,1 % del total de operaciones internacionales registradas en el país durante el 2024.

a) Tráfico de aeronaves

31. Durante el año 2024 el tráfico de aeronaves aumentó hasta las 31 573 operaciones, cifra 14,0 % superior a lo registrado durante el año 2023. 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 99,7 % 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 0,3 % del total de operaciones.
32. 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 acumulado de 14,5 %. 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 en 2020, cifra 57,9 % inferior a lo registrado durante el año 2019. Desde entonces, la evolución del tráfico de aeronaves ha seguido una tendencia creciente, llegando así a registrar al cierre del 2024 el número de 31 573 operaciones.

Gráfico 1: Evolución del tráfico de aeronaves, periodo 2011-2024
(En número de operaciones)



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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

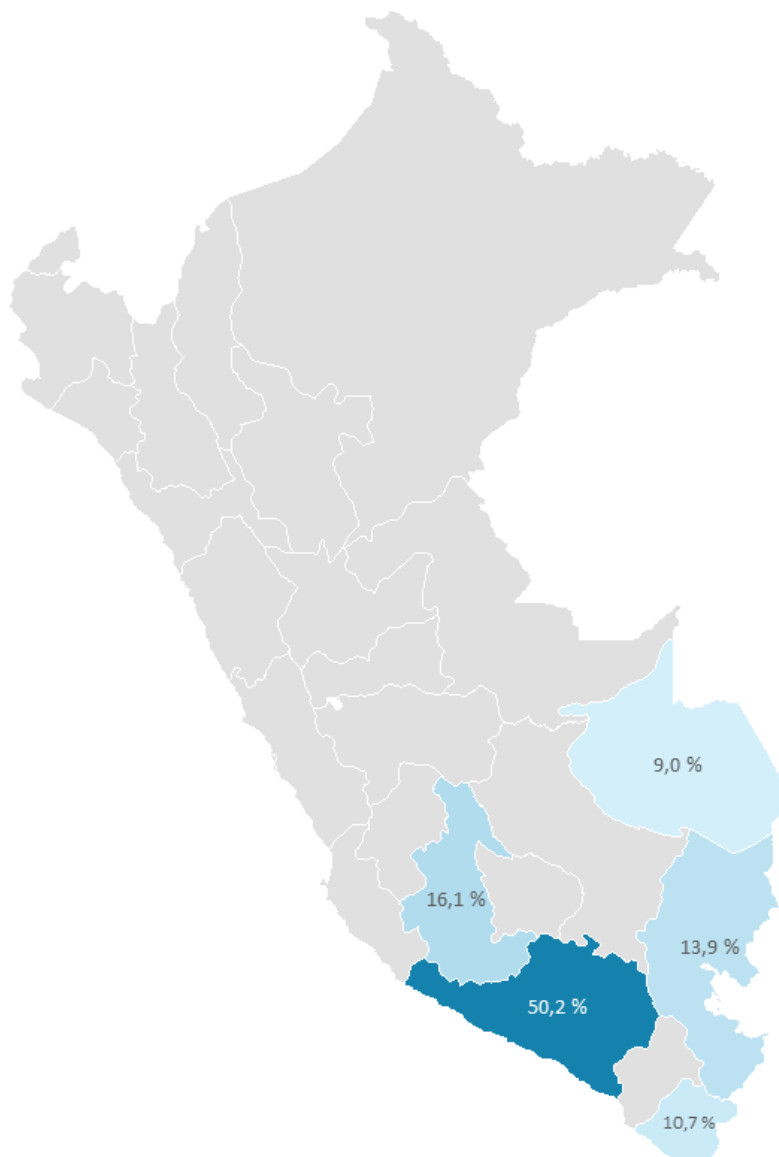
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

33. En cuanto a la participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de aeronaves, en la siguiente ilustración se observa que en año 2024 el aeropuerto de Arequipa tuvo una



participación de 50,2 %, seguido de los aeropuertos de Ayacucho (16,1 %), Juliaca (13,9 %), Tacna (10,7 %) y Puerto Maldonado (9,0 %).

**Ilustración 2: Participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de aeronaves en el año 2024
(En porcentaje)**



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.

34. Al ver la evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, se observa que el aeropuerto de Arequipa ha concentrado la mayor participación de las operaciones durante toda la concesión, con una participación promedio del 49 %.
35. Asimismo, respecto al tráfico nacional de aeronaves, se observa que los aeropuertos de Juliaca (76,3 %), Ayacucho (27,5 %), Arequipa (11,8 %) y Puerto Maldonado (4,7 %) presentaron un crecimiento positivo en el número de operaciones respecto a 2023. Sin embargo, el aeropuerto de Tacna presentó una caída de 20,6 % (871 operaciones menos) respecto al año previo.



Cuadro 5: Evolución del tráfico de aeronaves por aeropuerto, periodo 2011-2024
(En número de operaciones)

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% Part. (2024)	Var% 2024/2023
Arequipa	13 036	13 600	14 314	14 004	14 256	14 485	13 920	15 760	15 324	5 685	8 033	12 507	14 136	15 810	50%	11,8%
Ayacucho	2 712	3 211	2 948	3 306	3 887	3 656	3 312	3 646	3 504	2 071	2 924	3 881	3 995	5 092	16%	27,5%
Juliaca	3 830	4 001	3 837	4 101	4 321	4 269	4 015	4 382	4 012	1 975	3 214	3 738	2 480	4 372	14%	76,3%
Puerto Maldonado	2 910	3 449	3 402	3 214	3 238	3 420	3 647	3 463	3 051	1 179	1 910	2 592	2 717	2 846	9%	4,7%
Tacna	3 017	3 192	3 696	3 590	3 491	3 674	3 957	4 256	4 271	1 763	2 410	2 976	4 237	3 366	11%	-20,6%
Total nacional	25 505	27 453	28 197	28 215	29 193	29 504	28 851	31 507	30 162	12 673	18 491	25 694	27 565	31 486		14,2%

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% Part. (2024)	Var% 2024/2023
Arequipa	245	296	269	366	179	31	42	78	192	95	93	238	77	45	52%	-41,6%
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	2%	-
Juliaca	2	5	5	6	8	0	2	5	14	7	0	5	2	7	8%	250,0%
Puerto Maldonado	6	5	2	15	3	0	2	9	15	16	4	2	3	7	8%	133,3%
Tacna	38	61	24	36	47	66	51	73	72	25	35	40	47	26	30%	-44,7%
Total internacional	291	367	300	423	237	97	97	165	293	143	135	285	129	87		-32,6%

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

En cuanto a las operaciones internacionales, su evolución durante el período analizado ha sido bastante irregular. Se observó una disminución constante del tráfico entre los años 2019 y 2021. Sin embargo, al finalizar el 2022, se evidenció un aumento que casi igualó las cifras prepandemia, ubicándose solo 8 operaciones por debajo de las registradas en 2019. Sin embargo, a partir de 2023 y durante 2024, el número de operaciones internacionales registra una tendencia decreciente.

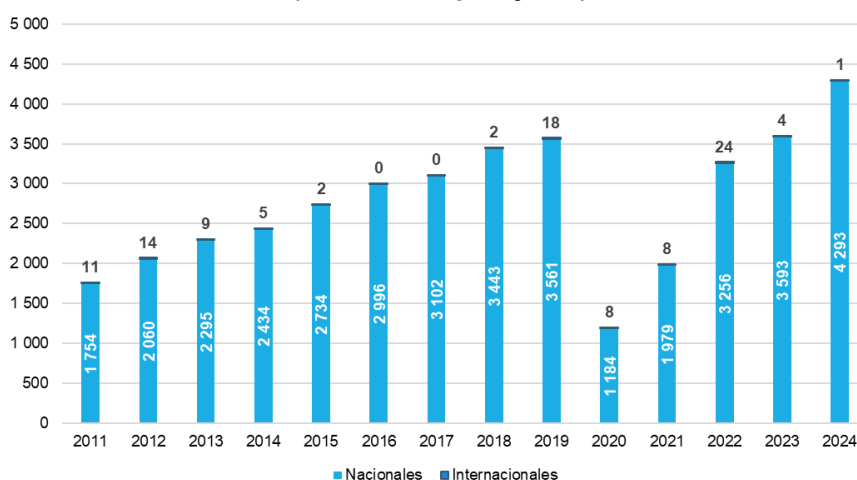
b) Tráfico de pasajeros

36. 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.
37. 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 una tendencia creciente, con un crecimiento acumulado de 103,6 %. 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 sufrió una contracción del 66,7 %. Entre los años 2021 y 2024 se ha producido una recuperación del tráfico, registrándose una cifra cercana a los 4,3 millones de pasajeros durante 2024, lo que representa un aumento de 20,0 % respecto a lo registrado en el año 2019.
38. Durante 2022, el desarrollo de la ruta internacional Arequipa-Santiago de Chile fue el principal impulsor del movimiento total de 23 609 pasajeros internacionales, cifra que representó un aumento del 31,5 % en comparación con 2019. Sin embargo, en 2023, debido a que la ciudad de Arequipa se convirtió en uno de los epicentros de las protestas sociales en Perú, las reservas disminuyeron considerablemente. Como resultado, la aerolínea low-cost Jetsmart suspendió sus vuelos regulares desde Santiago de Chile hacia Arequipa, realizando su última operación regular entre ambas ciudades el 4 de marzo de 2023⁸. En consecuencia, para 2024, la concesión solo logró alcanzar los 575 pasajeros internacionales, lo que representó una caída del -84,3 % en comparación con 2023.

⁸ Más información en www.reportur.com/argentina/2023/02/09/jetsmart-suspende-destinos-internacionales-desde-chile/



**Gráfico 2: Evolución del tráfico de pasajeros, periodo 2011-2024
(En miles de pasajeros)**



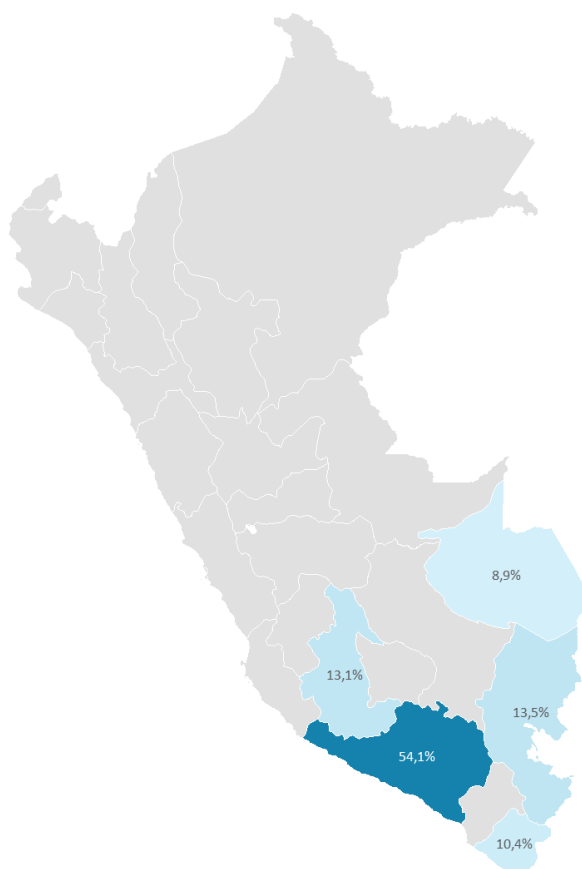
Nota: AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

39. En cuanto a la participación del tráfico de pasajeros en cada uno de los aeropuertos, en la siguiente ilustración se observa que en el año 2024 el aeropuerto de Arequipa registró el 54,1 % del tráfico de pasajeros, seguido de los aeropuertos de Juliaca (13,5 %), Ayacucho (13,1 %), Tacna (10,4 %) y Puerto Maldonado (8,9 %).

Ilustración 3: Participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de pasajeros del año 2024 (en porcentaje)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



40. En el siguiente cuadro se observa que, desde el inicio de la concesión, el aeropuerto de Arequipa ha sido el aeropuerto con mayor tráfico de pasajeros, tanto nacionales como internacionales, con una participación promedio de 54,5 % en el tráfico de pasajeros en vuelos nacionales y de 97,6 % en el de vuelos internacionales. En particular, en el periodo 2011-2024 el crecimiento acumulado del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Arequipa fue de 130,9 % para el caso de vuelos nacionales.

Cuadro 6: Evolución del tráfico de pasajeros por aeropuerto, periodo 2011-2024
(En número de pasajeros)

Vuelos nacionales

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
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
Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 973	238 630
Juliaca	253 693	326 051	352 686	375 047	440 403	468 414	444 420	483 177
Puerto Maldonado	192 926	244 386	275 647	271 221	276 382	293 135	300 010	333 082
Tacna	248 515	285 407	320 399	345 764	385 779	404 085	422 133	440 625
Total nacional	1 753 543	2 059 573	2 294 545	2 434 446	2 734 158	2 995 867	3 102 134	3 443 373
Aeropuertos	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% Part. (2024)	Var% 2024/2023
Arequipa	1 985 310	625 166	946 457	1 742 409	1 997 550	2 322 312	54%	16%
Ayacucho	286 760	101 163	185 195	317 356	356 734	562 392	13%	58%
Juliaca	466 784	188 756	385 690	490 027	353 617	580 989	14%	64%
Puerto Maldonado	336 762	106 789	190 651	314 388	328 162	382 766	9%	17%
Tacna	485 005	162 433	270 823	391 942	556 948	444 438	10%	-20%
Total nacional	3 560 621	1 184 307	1 978 816	3 256 122	3 593 011	4 292 897		19%

Vuelos internacionales

Aeropuertos	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Arequipa	11 352	13 636	8 686	5 436	2 303	188	210	1 473
Ayacucho	0	0	0	0	0	0	0	0
Juliaca	12	41	57	3	87	0	4	28
Puerto Maldonado	12	11	2	20	13	0	0	12
Tacna	10	139	6	12	16	0	9	57
Total internacional	11 386	13 827	8 751	5 471	2 419	188	223	1 570
Aeropuertos	2019	2020	2021	2022	2023	2024	% Part. (2024)	Var% 2024/2023
Arequipa	17 471	8 183	8 162	23 580	3 534	541	94%	-85%
Ayacucho	0	0	4	0	0	1	0%	-
Juliaca	443	130	0	6	8	25	4%	213%
Puerto Maldonado	28	15	14	0	0	6	1%	-
Tacna	12	5	22	23	111	2	0%	-98%
Total internacional	17 954	8 333	8 202	23 609	3 653	575		-84%

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

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

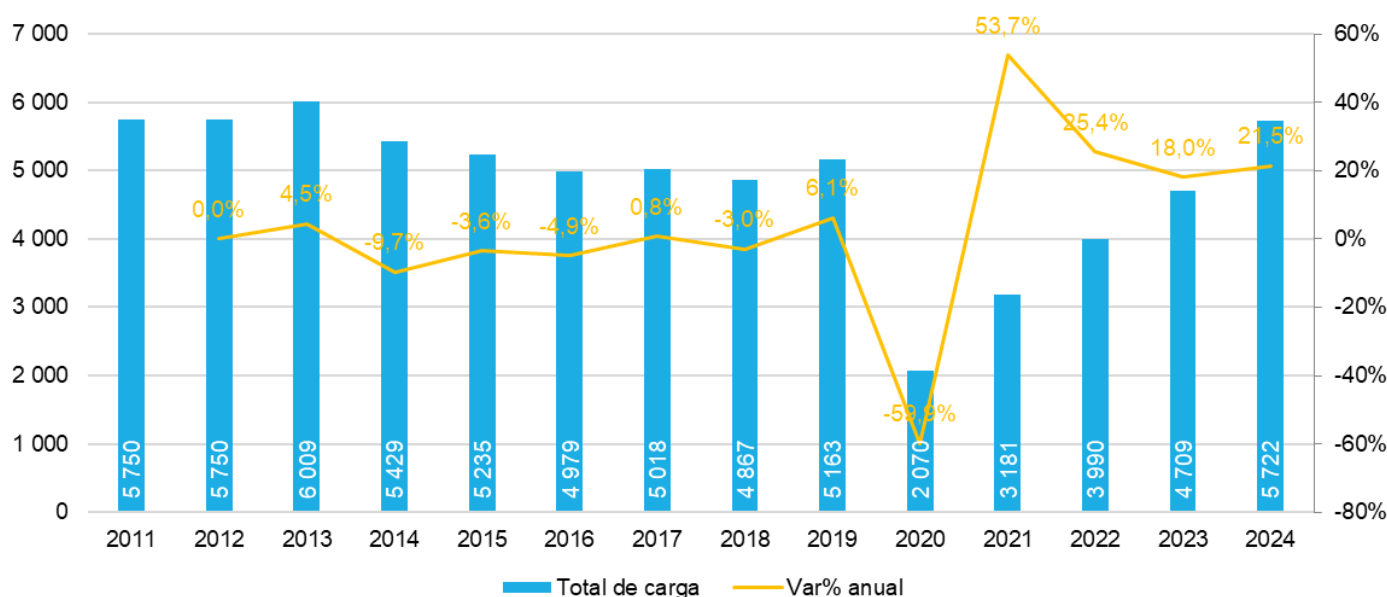
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



c) Tráfico de carga

41. 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. Cabe precisar que, en el año 2024, el volumen de carga nacional transportada por AAP representó el 10,4 % del volumen de carga nacional movilizada a través de la Red Aeroportuaria Nacional.
42. Asimismo, al cierre del año 2023, la carga movilizada alcanzó las 5 772 toneladas, valor mayor al registrado en el 2023 en 21,5 % (1013 toneladas adicionales movilizadas).

**Gráfico 3: Evolución del tráfico de carga, periodo 2011-2024
(En toneladas métricas)**



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

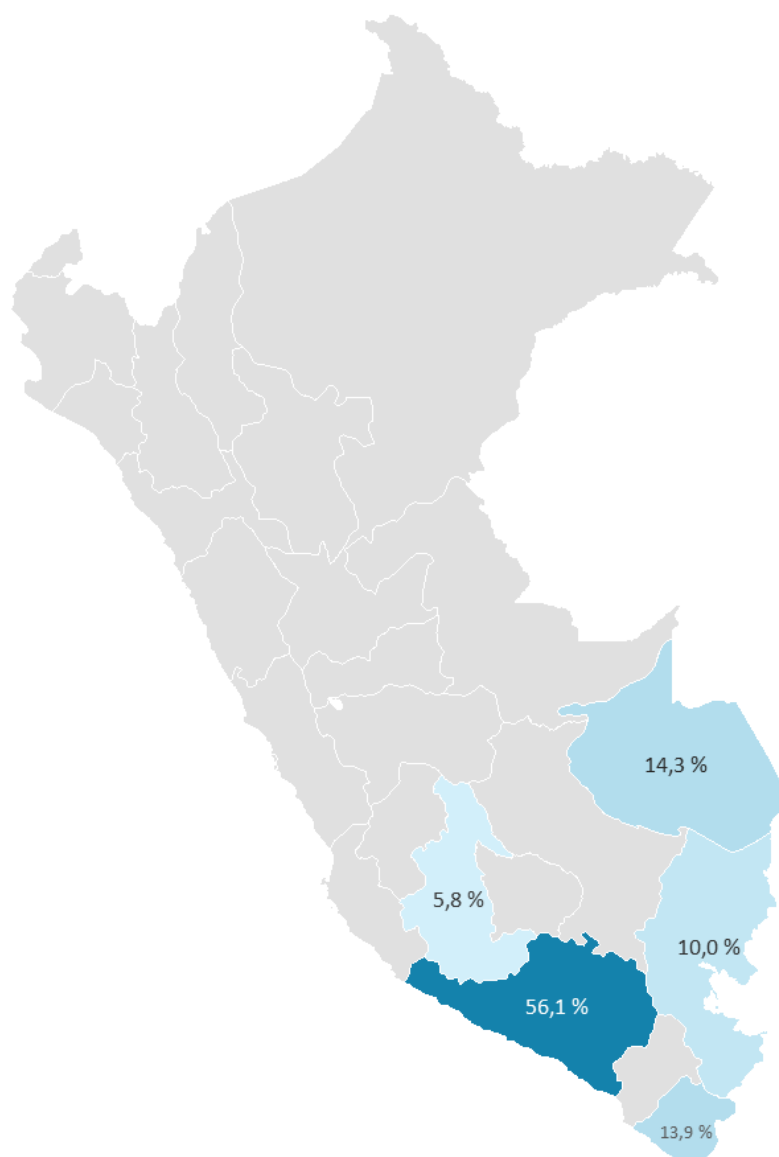
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

43. En cuanto a la participación de los aeropuertos en la carga movilizada en el Segundo Grupo de aeropuertos, en la siguiente ilustración se aprecia que el aeropuerto de Arequipa tiene la mayor participación (56,1 %) en el 2024, seguido de los aeropuertos de Puerto Maldonado (14,3 %), Tacna (13,9 %), Juliaca (10,0 %) y Ayacucho (5,8 %).



Ilustración 4: Participación de los aeropuertos del Segundo Grupo en el tráfico de carga del año 2024 (en porcentaje)



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

44. Por otro lado, con respecto al tráfico de carga nacional por aeropuerto, en el siguiente cuadro se observa que desde el inicio de la concesión el aeropuerto de Arequipa ha tenido la mayor participación, cercana al 50 %. Mientras que, el segundo lugar ha sido ocupado por el aeropuerto de Juliaca hasta el año 2018; luego este lugar ha sido ocupado por el aeropuerto de Tacna, el cual pasó de tener una participación del 15,9 % en el año 2011 a 20,2 % en el año 2023. En el otro extremo se encuentra el aeropuerto de Ayacucho, que ha tenido la menor participación en el tráfico de carga nacional, cuya participación ha sido fluctuante al pasar de 4,7 % en el 2011 a 0,4 % en el 2016, a 3,6 % en el 2019; alcanzando un 5,8 % al cierre del 2024.



IV. RÉGIMEN DE TARIFAS Y CARGOS DE ACCESO

48. 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.
49. Además, dicha cláusula del Contrato de Concesión dispone que, a partir del quinto año de operaciones, el Concesionario reajustará sus tarifas por el Índice de Precios al Consumidor del Perú (IPC) y el Índice de Precios al Consumidor de Estados Unidos (CPI), 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*).

50. 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.
51. 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

52. 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.
53. 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.
54. 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.

55. 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 2024.

Cuadro 10: Clasificación de los terminales aeroportuarios, 2024

Servicio	Grupo I > 500 mil	Grupo II 250 - 500 mil	Grupo III 100 - 250 mil	Grupo IV < 100 mil
TUUA	Arequipa	Ayacucho, Tacna, Juliaca y Puerto Maldonado		
Otros servicios aeroportuarios	Arequipa y Tacna	Ayacucho, Juliaca y Puerto Maldonado		

Fuente: AAP.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

56. Como puede apreciarse en el cuadro, los niveles de tráfico de pasajeros han ocasionado que los aeropuertos se concentren en los Grupos I y II, en tanto que los Aeropuertos de Arequipa y Tacna han alcanzado un tráfico superior a los 500 mil pasajeros y, por tanto, le resultan aplicables las Tarifas correspondientes al Grupo I.
57. En la siguiente tabla se detallan las Tarifas Máximas vigentes durante el año 2024 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 y Tacna; Grupo II: Aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado y Ayacucho.



**Cuadro 11: Tarifas vigentes en el Segundo grupo, año 2024
(en USD, con IGV)**

(en USD, con IGV)				
Servicio	Unidad de cobro	Arequipa	Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna	
<u>Tasa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA)</u>				
- TUUA Internacional	Pasajero embarcado	16,52	16,52	
- TUUA Nacional	Pasajero embarcado	5,96	4,97	
Servicio	Unidad de cobro	Arequipa y Tacna	Ayacucho, Juliaca, y Puerto Maldonado	
<u>Aterrizaje / Despegue Internacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)* #</u>			-	
- Hasta 10 TM	Por operación	28,375	21,281	
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	5,267	4,505	
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	6,386	5,478	
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	6,720	5,763	
- Más de 106 TM	Por TM	6,881	5,905	
<u>Aterrizaje / Despegue Nacional, según Peso Máximo de Despegue (PMD)* #</u>				
- Hasta 10 TM	Por operación	14,188	10,641	
- Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	3,066	1,702	
- Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3,830	1,773	
- Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3,992	1,842	
- Más de 106 TM	Por TM	4,095	1,897	
<u>Servicios a la carga</u>			-	
- Uso de instalaciones de carga aérea	Por kilo	0,016	0,016	
<u>Atención en horas extras</u>			-	-
			Ayacucho	Juliaca y Puerto Maldonado
- Con pasajeros	Por hora extra	181,47	115,481	135,278
- Sin pasajeros	Por hora extra	166,62	107,233	130,326
<u>Uso de puentes de embarque</u>			-	-
- Primeros 45 minutos	45 min o fracción	17,44		
- Cada 15 min adicionales o fracción	15 min o fracción	5,81		

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

58. 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.

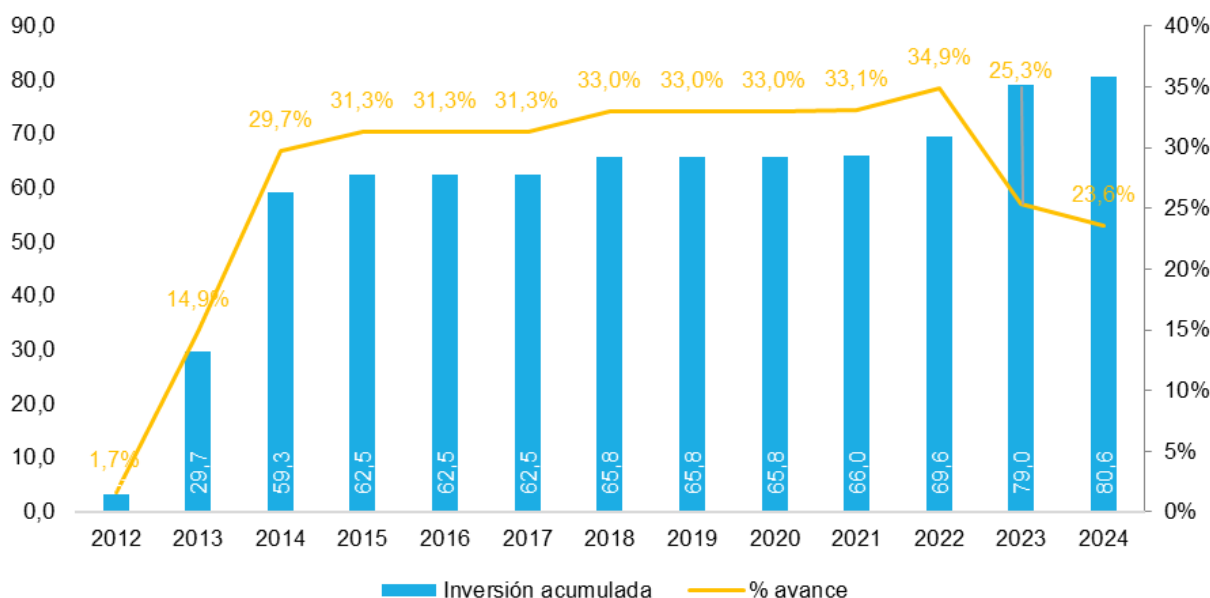


V. INVERSIONES Y PAGOS AL ESTADO

V.1. Inversiones

59. Como se indicó en la sección II, el concesionario tiene la obligación de realizar Obras del Periodo Inicial y del Periodo Remanente, 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.
60. 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.
61. 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.
62. 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 2024, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 80,6 millones, lo cual representa un avance de 23,6 % en el compromiso total de inversión de AAP (USD 342,2 millones), tal como puede observarse en el siguiente gráfico.

Gráfico 4: Inversiones acumuladas reconocidas, periodo 2011-2024
(En millones de USD, incluye IGV)



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



63. Durante el año 2024, las inversiones ejecutadas por el concesionario ascendieron a USD 1,6 millones. La Obra Nueva "Rehabilitación de lado aire del aeropuerto de Juliaca", comprende la rehabilitación de los pavimentos, la conformación de franja, el sistema de iluminación, y sistema de drenaje. A la fecha se encuentra aprobado el Tomo 1 del EDI con un presupuesto de US\$ 119.8 millones. El contrato con el consultor que elaborará el Tomo II fue suscrito en noviembre 2024, debiéndose presentar dicho estudio en mayo de 2025 para la aprobación del Concedente. La aprobación de este último estudio permitirá tener el EDI aprobado, a fin de que el Concesionario y el Concedente efectúen la licitación para la ejecución de la obra, toda vez que la rehabilitación de los pavimentos es la solución al estado de deterioro de los pavimentos.
64. En el 2024 se aprobaron los EDIs para la remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Arequipa (El EDI se aprobó el 09.01.2024 con un presupuesto de US\$ 23.9 millones), y la adecuación del cerco perimétrico, sistema de videovigilancia e iluminación perimetral del Aeropuerto de Ayacucho (El EDI tiene un presupuesto de US\$ 8.67 millones). El Concedente y el Concesionario a la fecha no llevan a cabo las gestiones para licitar la ejecución de dicha obras.
65. Por otro lado, a diciembre de 2024, tenemos EDIs de Obras Nuevas y Obras del Periodo Remanente que se encuentran en etapa de levantamiento de observaciones por parte del Concesionario y evaluación de la DGAC son los siguientes:
- IOARR Obra "Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Juliaca". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 22.1 millones.
 - IOARR Obra "Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Puerto Maldonado". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 11.7 millones.
 - IOARR Obra "Remodelación y ampliación del actual terminal de pasajeros del aeropuerto de Tacna". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 20.1 millones.
 - IOARR Obra "Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para el aeropuerto de Arequipa". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 10.6 millones.
 - IOARR Obra "Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para el aeropuerto de Juliaca". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 7.2 millones.
 - IOARR Obra "Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para el aeropuerto de Puerto Maldonado". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 16.2 millones.
 - IOARR Obra "Construcción de cerco perimétrico y sistema de videovigilancia e iluminación para el aeropuerto de Tacna". El EDI tiene un presupuesto de US\$ 9.7 millones.

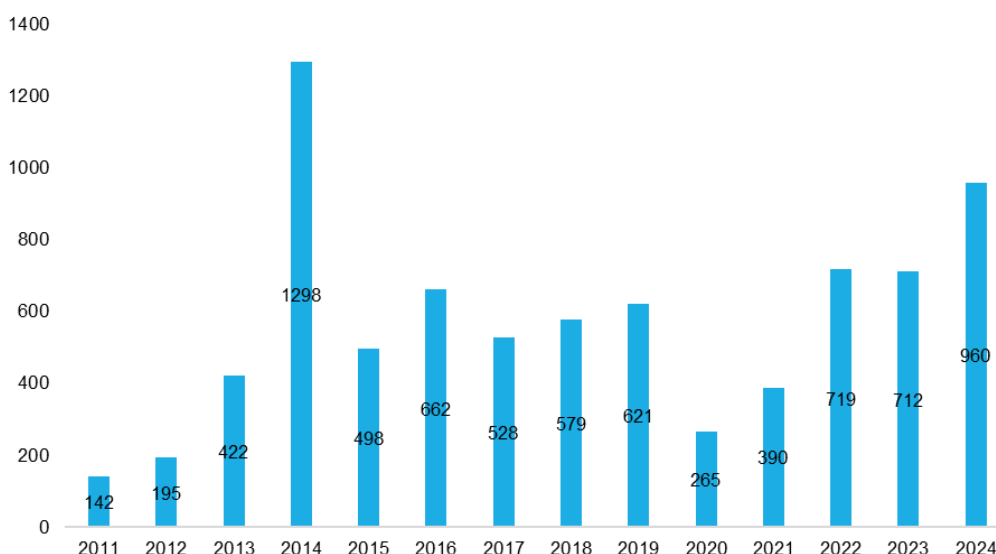
V.2. Pagos de Aporte por Regulación

66. 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-PCM¹⁰, según el cual dicho aporte equivale al 1 % del total de ingresos facturados.
67. En ese sentido, tal como se muestra en el siguiente gráfico, durante el año 2024 los pagos efectuados por AAP por concepto de aporte por regulación ascendieron a S/ 960 024, cifra 34,8 % superior al aporte efectuado durante el año 2023.

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



Gráfico 5: Aporte por regulación, periodo 2011-2024
(En miles de soles)



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

VI. DESEMPEÑO OPERATIVO

VI.1. Calidad a los Usuarios

68. 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 (RTM) y Niveles de Servicio IATA, que garanticen la calidad en la prestación de las operaciones a su cargo.
69. 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 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.
70. 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.
71. En tal sentido, a continuación, se presentan los principales resultados obtenidos en las últimas mediciones de niveles de servicios y RTM así como los resultados de las encuestas de satisfacción de los usuarios de la concesión.

VI.1.1. Cumplimiento de niveles de servicio y RTM

72. 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.



73. En ese sentido, como parte de las actividades de supervisión del Ositrán, la GSF lleva a cabo¹¹ 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 Provincia¹². Los resultados se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro 12 Niveles de Servicio IATA en los aeropuertos del Segundo Grupo, año 2024

AEROPUERTO DE AREQUIPA				
	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	3 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	19%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	0.4 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	43 min	NO CUMPLE
AUTO CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	5 m ² /pax ⁽¹⁾	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	2 min	CUMPLE
BAG DROP	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	1.2 m ² /pax ⁽¹⁾	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 5 min	2 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m ² /pax	1.0 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	2 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE DOMÉSTICAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ²	1.6 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	64%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE DOMÉSTICO	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m ² /pax	3.6 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	4 min	NO CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	5 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	3 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	12%	NO CUMPLE

AEROPUERTO DE AYACUCHO				
	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	10.5 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	64%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	0.4 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	45 min	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m ² /pax	2.7 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	0 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ²	2.0 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Min 50%	63%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m ² /pax	4.9 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	0 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	6 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	5.3 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	38%	CUMPLE

¹¹ Cabe mencionar que la Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán contrató a IATA Consulting para realizar las mediciones de los Niveles de Servicio en los Aeropuertos del Segundo Grupo.

¹² 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.

**AEROPUERTO DE JULIACA**

	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	4.1 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	24%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	0.5 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	20 min	CUMPLE
AUTO CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	9 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	0 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m ² /pax	0.4 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	1 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE NACIONAL	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ²	2.2 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Mín 50%	84%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE NACIONAL	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m ² /pax	4.6 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	0 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	3 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	5 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	24%	CUMPLE

AEROPUERTO DE PUERTO MALDONADO

	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m ² /pax	6.80 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	52%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m ² /pax	0.7 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 25 min	16 min	CUMPLE
AUTO CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.98 m ² /pax	0.8 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2.5 min	3 min	NO CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 0.75 m ² /pax	5.5 m ² /pax	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 12.5 min	1 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ²	1.5 m ² /pax	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Mín 37.5%	41%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.13 m ² /pax	1.0 m ² /pax	NO CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 6.25 min	0 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 18.75 min	9 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.50 m ² /pax	*	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 11.25%	*	CUMPLE

* El Hall Llegadas es una sala cubierta pero abierta al exterior, y cuya funcionalidad primordial es la de circulación, y por lo tanto no se suelen producir esperas. En consecuencia, el subsistema estuvo en LoS Sobre-Diseño.



AEROPUERTO DE TACNA				
	PROCESO	NIVEL DE SERVICIO REQUERIDO	NIVEL DE SERVICIO DETERMINADO	CONCLUSIÓN
HALL DE SALIDAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	12.8 m ²	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	50%	CUMPLE
CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	12 m ²	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 20 min	2 min	CUMPLE
AUTO CHECK IN	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.3 m ² /pax	6.0 m ²	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 2 min	1 min	CUMPLE
CONTROL DE SEGURIDAD	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.0 m ² /pax	4.5 m ²	CUMPLE
	TIEMPO MÁXIMO DE ESPERA	Máx 10 min	0 min	CUMPLE
SALAS DE EMBARQUE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	1.5 m ²	2.3 m ²	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PASAJEROS	Mín 50%	119%	CUMPLE
RECOJO DE EQUIPAJE	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 1.5 m ² /pax	4.6 m ²	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA PRIMER PASAJERO	Máx 0 min	0 min	CUMPLE
	TIEMPO PRIMERA MALETA ÚLTIMA MALETA	Máx 15 min	5 min	CUMPLE
HALL DE LLEGADAS	ÁREA MÍNIMA POR PASAJERO	Min. 2.0 m ² /pax	15.0 m ²	CUMPLE
	PORCENTAJE DE PERSONAS SENTADAS	Min. 15%	50%	CUMPLE

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

74. Como se aprecia en la tabla anterior:

- El aeropuerto de Tacna ha sido el único aeropuerto del Segundo Grupo que ha cumplido con el 100 % de los niveles de servicios medidos en el 2024.
- Uno de los niveles de servicio en común que no se cumplieron en los aeropuertos es el relacionado al área mínima por pasajero en el check in, los cuales registran valores menores al 1,3m²/pasajero mínimo requerido.
- El aeropuerto de Arequipa fue en el que se incumplieron la mayor cantidad de niveles de servicio (5 incumplimientos de 13); estos estuvieron relacionados al área mínima por pasajero y tiempo máximo de espera en check in, área mínima por pasajero en bag drop, tiempo primera maleta primer pasajero en recojo de equipaje doméstico y porcentaje de personas sentadas en el hall de llegadas.

75. Cabe precisar 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

76. 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.

77. En ese sentido, durante el año 2024, 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.

78. 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 2024.

a) Percepción de pasajeros

79. 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.
80. 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.
81. 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.
82. Como se aprecia, para todos los aeropuertos evaluados, los pasajeros mostraron mayor nivel de satisfacción con respecto al “Tratamiento de equipajes”; sobre todo en el aeropuerto de Tacna (98,19) y Juliaca (98,04); mientras que, en lo referido a “Comunicaciones y accesos”, los pasajeros mostraron un menor nivel de satisfacción, principalmente en el aeropuerto de Arequipa (81,22).
83. Por otro lado, el aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción, en promedio, es el de Arequipa (el cual es el más importante de la concesión, al explicar el 54,1 % del tráfico total de pasajeros de la concesión en 2024); mientras que el aeropuerto de Tacna fue el que registró 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 2024
(Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
CIRCULACIÓN DE PASAJEROS DENTRO DE LA TERMINAL	87,69	86,47	91,63	92,74	92,42
¿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?	84,94	81,88	97,44	90,85	98,41
¿Qué tan satisfecho está con los servicios prestados en los mostradores de facturación?	87,78	86,95	96,82	91,56	96,06
¿Qué tan satisfecho está con el servicio en zona de revisión de equipaje en aduanas a la salida?	87,21	n.c.	n.c.	n.c.	91,74
¿Qué tan satisfecho está con el servicio en zona de revisión de equipaje en aduanas a la llegada?	90,59	n.c.	n.c.	n.c.	90,24
¿Qué tan satisfecho está con las salas de registro de equipaje, aseos, mobiliario, etc.?	92,69	91,21	93,83	98,09	94,86
¿Qué tan satisfecho está con el servicio de inspección de seguridad para sala de embarque?	90,52	89,27	93,33	95,54	96,48
¿Qué tan satisfecho está con los asientos y zonas de espera en salas de embarque?	87,91	91,60	92,12	96,88	89,84
¿Qué tan satisfecho está con las zonas comerciales situadas en el lado aire del aeropuerto?	79,87	77,93	74,32	83,55	81,71
¿Qué tan confortable ha sido su espera en la sala de tránsito?	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.	n.c.
TRANSPORTE DE PASAJEROS ENTRE LA TERMINAL Y EL AVIÓN	90,92	94,09	92,77	94,61	96,65
¿Qué le parece la calidad y comodidad del servicio de embarque y desembarque de pasajeros?	90,92	94,09	92,77	94,61	96,65
TRATAMIENTO DE EQUIPAJES	96,64	95,86	98,04	97,88	98,19
¿Qué tan satisfecho está con la sala de reclamo de equipajes?	99,12	96,63	97,64	99,15	99,40
¿Qué tan satisfecho está con el trato recibido por su equipaje?	94,15	95,08	98,43	96,61	96,99
COMUNICACIONES Y ACCESOS	81,22	82,66	81,66	90,18	88,81
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de movilidad reducida?	80,36	76,62	90,36	90,36	84,71
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad y calidad de los carrillos porta-equipajes?	83,90	85,45	92,35	91,45	89,49
¿Qué tan satisfecho está con los sistemas de información y pantallas de información de vuelos?	81,46	85,19	79,01	89,87	86,22
¿Qué tan satisfecho está con el resto de la señalética del aeropuerto?	79,49	83,25	81,88	86,54	88,49
¿Qué tan satisfecho está con las señales y avisos actuales del aeropuerto?	69,57	77,00	69,68	78,81	81,45
¿Qué tan satisfecho está con la iluminación y climatización del edificio terminal?	81,95	79,80	77,30	86,16	88,54
¿Qué tan satisfecho está con las zonas de espera de uso público y el hall de llegadas o salidas?	82,39	79,90	78,05	90,00	88,84
¿Cómo valora la calidad y estado de mantenimiento de los aseos?	86,91	85,98	85,53	96,69	92,06
¿Qué tan satisfecho está con la sala VIP?	74,62	n.c.	90,00	97,30	n.c.
¿Qué tan satisfecho está con el trato recibido y el respeto del protocolo?	70,34	n.c.	84,00	87,10	n.c.
¿Qué tan satisfecho está con la calidad de los accesos al aeropuerto (amplitud e iluminación)?	84,75	86,33	84,81	93,51	93,23
¿Qué tan satisfecho está con las indicaciones y señales de los accesos al aeropuerto?	81,68	82,86	78,38	87,76	89,16
¿Qué tan satisfecho está con la playa vehicular del aeropuerto?	84,44	85,04	82,17	95,15	93,47
¿Qué tan satisfecho está con la seguridad de los accesos al aeropuerto?	83,86	87,00	80,14	93,15	92,46
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de transporte público con la ciudad?	76,81	80,14	71,32	88,89	86,40
PROMEDIO	89,12	89,77	91,02	93,85	94,02

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

84. 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.

85. 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 2024
(Expresado en porcentaje de encuestado satisfecho o muy satisfecho)

Área de evaluación e indicadores	Arequipa	Ayacucho	Juliaca	Puerto Maldonado	Tacna
SEGURIDAD Y OPERACIONES	93,33	100,00	93,94	100,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con el funcionamiento en la hora típica del sistema pista-calles de rodaje?	80,00	100,00	100,00	100,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con el funcionamiento en la hora punta del sistema pista-calles de rodaje?	100,00	100,00	81,82	100,00	100,00
¿Cómo valoraría la calidad y fiabilidad del balizamiento y señalización de pista y calles de rodaje?	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
GESTIÓN DE SERVICIOS EN PLATAFORMA	88,68	86,15	75,35	87,94	79,75
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de puestos de estacionamiento en plataforma?	100,00	50,00	100,00	75,00	100,00
¿Qué tan satisfecho está con la organización y asignación de puestos en plataforma?	100,00	100,00	72,73	100,00	83,33
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de handling en rampa a la aeronave en la hora típica?	75,00	88,46	37,04	76,47	52,94
¿Qué tan satisfecho está con los servicios de handling en rampa a la aeronave en la hora punta?	68,42	92,31	85,19	88,24	62,50
¿Cómo valoraría las instalaciones de acceso y salida a la aeronave para la tripulación de vuelo?	100,00	100,00	81,82	100,00	100,00
SERVICIOS EN ÁREA TERMINAL	81,17	89,00	80,42	84,36	66,25
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mostradores de facturación en la hora típica?	100,00	95,00	94,12	76,92	87,50
¿Qué tan satisfecho está con la disponibilidad de mostradores de facturación en hora punta?	100,00	90,00	88,24	84,62	75,00
¿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?	77,78	90,00	58,82	76,92	62,50
¿Qué le parece la disponibilidad de almacenes que le ofrece el aeropuerto en la zona terminal?	86,67	85,00	100,00	92,31	50,00
¿Qué tan satisfecho está con el mobiliario, luz, climatización y demás servicios de las oficinas?	77,78	85,00	70,59	92,31	62,50
¿Qué tan satisfecho está con la amplitud, acondicionamiento y equipos en los almacenes?	63,64	90,00	78,57	83,33	68,75
INSTALACIONES DE CARGA Y OTROS	75,00	82,07	55,31	64,10	55,87
¿Qué tan satisfecho está con los almacenes de carga aérea disponibles?	90,00	84,21	42,86	69,23	81,25
¿Qué tan satisfecho está con otras instalaciones complementarias que le ofrece el aeropuerto?	60,00	77,78	53,85	69,23	36,36
¿Qué tan satisfecho está con equipamientos adicionales (rollos y maquinaria de carga/descarga)?	75,00	84,21	69,23	53,85	50,00
PROMEDIO	84,55	89,31	76,26	84,10	75,47

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

Fuente: Informe de resultados de encuestas de satisfacción a pasajeros y aerolíneas, 2023. Aurum Consultoría y Mercado.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

86. 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 a la calidad y fiabilidad del balizamiento y señalización de pista y calles de rodaje); mientras que, en lo referido a "Instalaciones de carga y otros", las aerolíneas mostraron un menor nivel de satisfacción (66,47 en promedio).

87. Por otro lado, el aeropuerto que registra los menores niveles de satisfacción, en promedio, es el de Tacna (75,47), principalmente en lo referido a instalaciones de carga (55,87); mientras que los aeropuertos de Ayacucho y Arequipa registraron los mayores niveles de satisfacción, en promedio, respecto de lo observado en el resto de los terminales aéreos.

VI.2. Reclamos

88. 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.

89. Durante el año 2024, se presentaron 107 reclamos con relación a los servicios e infraestructura del Segundo Grupo de Aeropuertos, lo cual representó un aumento del 24,4 % respecto al año anterior. Del total de reclamos presentados en 2024, el 79,4 % estuvo clasificado como otros,



donde se encuentran reclamos relacionados con cancelación de vuelos, trato de aerolíneas, entre otros.

Cuadro 15 Reclamos presentados, año 2024

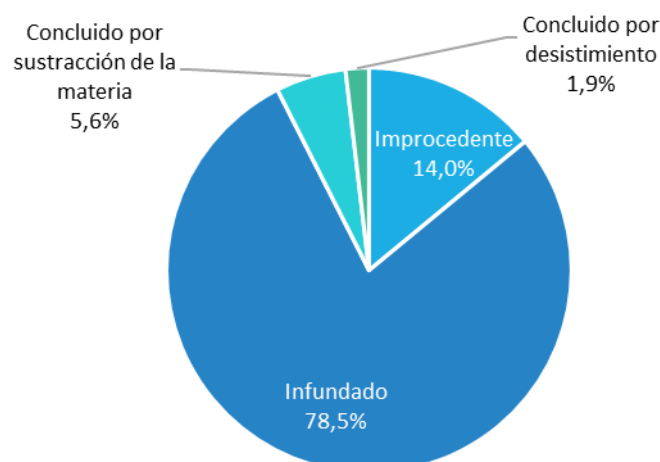
Materia	Reclamos	Participación
Otros	85	79,4%
Información proporcionada a los usuarios	4	3,7%
Facturación o cobro	3	2,8%
Daños o pérdidas en perjuicio de los usuarios	5	4,7%
Calidad y oportuna prestación del servicio	9	8,4%
Acceso a la infraestructura	1	0,9%
Total	107	100%

Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

90. Cabe señalar que el total de reclamos presentados fueron resueltos durante el 2024, apreciándose que el 78,5 % fue declarado como infundado (84 reclamos), el 14,0 % fue declarado como improcedente (15 reclamos), 5,6 % fueron concluidos por sustracción de la materia (6 reclamos) y el 1,9 % restante fueron concluidos por desistimiento (2 reclamos).

**Gráfico 6: Tipificación de los reclamos, año 2024
(En porcentajes)**



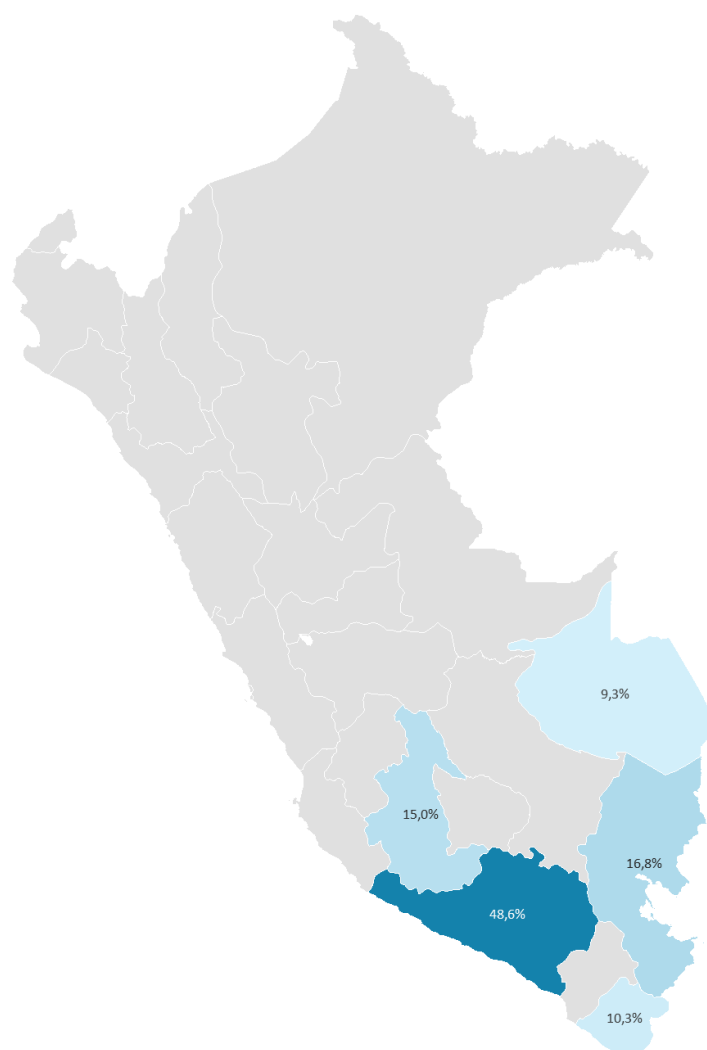
Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

91. Cabe mencionar que, del total de reclamos declarados infundados en el 2024, la mayor parte estuvieron relacionados con la información proporcionada a los usuarios, donde se encuentran reclamos relacionados con cancelación de vuelos, trato de aerolíneas, entre otros.
92. En cuanto a la participación de los aeropuertos en los reclamos resueltos en el 2024, se observa que el 48,6 % de los reclamos están concentrados en el aeropuerto de Arequipa; seguido del aeropuerto de Puno (16,8 %). En el otro extremo se encontró el aeropuerto de Puerto Maldonado, donde los reclamos resueltos tuvieron la menor participación (9,3 %).



**Ilustración 5: Participación de los aeropuertos en los reclamos resueltos, en el año 2024
(En porcentajes)**



Fuente: Declaración Estadística del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.3. Sanciones

93. Los procedimientos administrativos sancionadores (PAS) se inician luego de haberse verificado que los hechos referidos a incumplimientos de normas, disposiciones del Ositrán o incumplimiento de obligaciones contractuales se configuran como infracciones administrativas tipificadas en el Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones¹³ del Ositrán.
94. Durante el 2024 se le impusieron tres (3) sanciones a AAP, relacionadas con el incumplimiento de lo establecido en el anexo 8 y la cláusula 9.4.1 del Contrato de Concesión. Dichas sanciones, que se encuentran concluidas en segunda instancia, ascendieron en conjunto a 37,11 UIT (S/ 183 695). En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las mencionadas sanciones:

¹³ Reglamento de Incentivos, Infracciones y Sanciones, emitido mediante Resolución de Consejo Directivo N°0009-2018-CD-OSITRAN, vigente a partir del 12 de julio de 2018.



Cuadro 16: Sanciones impuestas a AAP en el 2024

Fecha de notificación de la resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida	Sanción impuesta
13/08/2024	Incumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos (RTM) establecidos en el Anexo 8 del Contrato de Concesión, referido a los Niveles de Servicio en los Aeropuertos de Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna en el año 2022.	Anexo 8 del Contrato de Concesión	11,75 UIT
27/11/2024	Incumplimiento contractual de la empresa CONCESIONARIA AEROPUERTOS ANDINOS DE PERÚ S.A., por no haber entregado – a la fecha- a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del segundo trimestre del 2023 menos el PAMot del segundo trimestre del 2023 $[50\% \times (\text{PAMot} - \text{IRt})]$, por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al segundo trimestre del año 2023.	Cláusula 9.4.1 y Anexo 16 del contrato de concesión	12,68 UIT
5/12/2024	Incumplimiento contractual de la empresa CONCESIONARIA AEROPUERTOS ANDINOS DE PERÚ S.A., por no haber entregado – a la fecha- a favor del Concedente el importe equivalente al 50% de la diferencia de los Ingresos Regulados del tercer trimestre del 2023 menos el PAMot del tercer trimestre del 2023 $[50\% \times (\text{PAMot} - \text{IRt})]$, por concepto de la liquidación obtenida por el Cofinanciamiento Operacional correspondiente al tercer trimestre del año 2023.	Cláusula 9.4.1 y Anexo 16 del contrato de concesión	12,68 UIT (**)

(**) En este procedimiento, además de la sanción se impuso medida correctiva.

* Registro de sanciones que han quedado firmes a nivel del Ositrán o han sido consentidas en el 2024. No se incluyen en este registro aquellas sanciones que quedaron consentidas en el 2025 o están pendientes de resolver en segunda instancia.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización del Ositrán.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VI.4. Penalidades

95. Las penalidades son mecanismos para indemnizar al Concedente (MTC) por los incumplimientos contractuales en que incurra el Concesionario. Estas penalidades están establecidas en cada Contrato de Concesión bajo el ámbito del Ositrán, y se aplican conforme el procedimiento establecido en el mismo, así como de manera supletoria en la Directiva de Procedimientos para la aplicación, impugnación y cobro de Penalidades, emitida mediante Resolución de Consejo Directivo N° 050-2016-CD-OSITRAN.
96. Cabe precisar que, a diferencia del año 2023 donde se le impusieron dieciocho (18) penalidades a AAP, durante el 2024 se registró un total de cuatro (4) penalidades. El detalle se muestra a continuación:

Cuadro 177: Penalidades impuestas a AAP en el 2024

Fecha de notificación de la resolución	Incumplimiento	Cláusula contractual o normativa incumplida	PENALIDAD IMPUESTA (USD, S/ o UIT)
1/02/2024	Incumplimiento por parte del concesionario, al no haber cumplido con ejecutar el año 2017 la actividad de sello con emulsión asfáltica (fog seal) en el aeropuerto de Arequipa, incluido en el programa de mantenimiento periódico (PMP) 2017-2021.	Numeral 6.4 de la Cláusula Sexta del Contrato de Concesión	17,47 UIT
12/08/2024	Incumplimiento del Numeral 6.4 de la Cláusula Sexta y numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión, por parte del Concesionario AAP, por Inejecución de dos (02) Actividades del Programa de Mantenimiento Periódico (PMP) vigente en el Aeropuerto de Juliaca.	Cláusula 6.4 del Contrato de Concesión	44,11 UIT
30/04/2024	Incumplimiento de la obligación contenida en el numeral 6.2 de la Cláusula Sexta y el Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, "por el atraso en ejecutar la actividad de Medición de Fricción del Programa de Mantenimiento Periódico (PMP) vigente en el Aeropuerto de Juliaca correspondiente al año 2015".	Numeral 6.2 de la Cláusula Sexta y numeral 2 del Apéndice 3 del Anexo 8 del Contrato de Concesión,	USD 5000

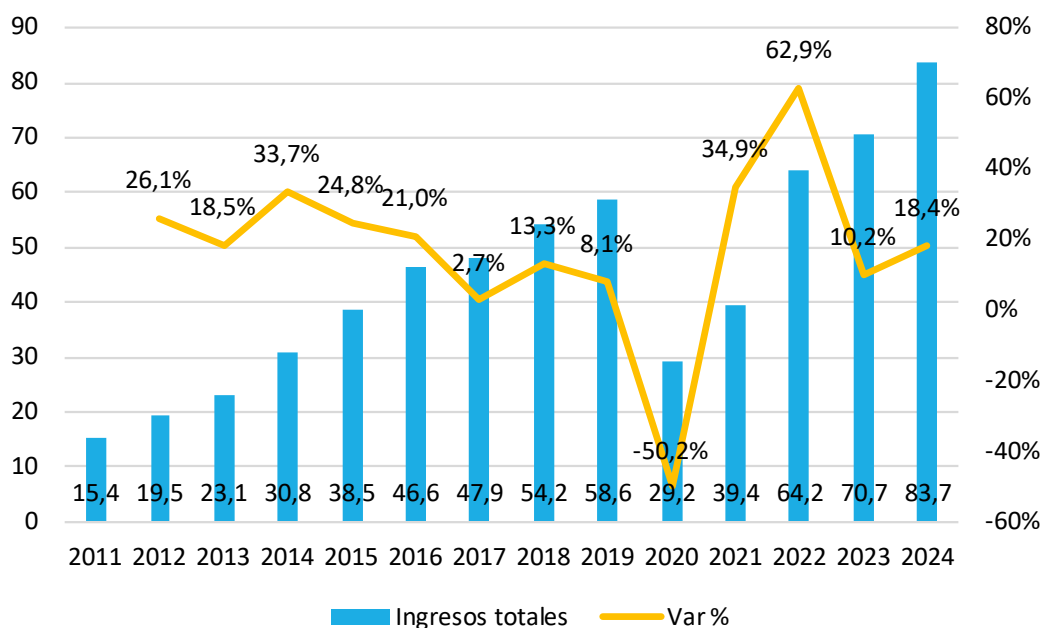
Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



VII. INDICADORES COMERCIALES

97. 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 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/ 29,2 millones, un 50,2 % menores a los registrados en el año 2019 (S/ 58,6 millones). En el año 2024 los ingresos mostraron una recuperación total al alcanzar los S/ 83,7 millones, un 18,4 % mayor a lo registrado en el 2023 y un 42,9 % mayor a lo registrado en el año 2019 (prepandemia)

Gráfico 7: Evolución de los ingresos totales, 2011-2024
(En millones de soles)



Fuente: AAP

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

98. 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.
99. 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 los años 2022 y 2024 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

100. 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.

101. A continuación, se efectuará el análisis de cada uno de los rubros señalados para finalmente presentar el Estado de Resultado Integral.

Cuadro 18: Ingresos por servicios, periodo 2020-2024
(Expresado en miles de Soles)

Ingresos por prestación de servicios	2020	2021	2022	2023	2024
Servicios regulados	15 428	28 130	46 674	51 936	62 564
Tarifa unificada de uso aeroportuario-TUUA	9624	18 573	31 118	36 057	43 832
Tarifa de aterrizaje y despeje	3063	5229	8724	9977	12586
Acceso a rampa-operador	697	1286	2078	2300	2669
Atención de aeronaves fuera de horario regular	786	1426	2511	1285	1195
Alquileres regulados	868	1059	1374	1365	1333
Acceso para abastec. combustible a aeronaves	80	52	240	143	46
Tarifa de embarque y desembarque de mangas	128	261	339	348	448
Tarifa por uso de instalaciones de carga	94	155	211	275	338
Tarifa de estacionamiento de aeronaves	88	89	79	186	117
Servicios no regulados	13 781	11 262	17 498	18 812	21 180
Arrendamiento de locales comerciales	1969	2825	4120	4396	5720
Espacios para almacenes, antenas y otros	1793	2878	3579	3716	4336
Estacionamiento vehicular	970	1459	2434	2813	3255
Espacios publicitarios	1103	1391	3454	3858	2963
Ingresos vehículos porta valores	336	428	460	484	675
Reembolso de servicios básicos	158	211	243	338	430
Aporte del Concedente	6558	0	0	0	0
Otros	894	2070	3208	3207	3801
Total ingresos de operación	29 209	39 392	64 172	70 748	83 744

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

102. En el año 2024, los ingresos totales por prestación de servicios, constituidos por i) los servicios regulados y ii) los servicios no regulados, ascendieron a S/ 83,7 millones, lo que representa un incremento de S/ 13,0 millones (18,4 %) en comparación con lo registrado en el año 2023 (S/ 70,7 millones). Al respecto, es oportuno indicar que los ingresos regulados se incrementaron en 20,5 % frente a lo registrado en el 2023, esto es en S/ 10,6 millones, ascendiendo a S/ 62,6 millones (S/ 52,0 millones en el 2023) y representando el 74,7 % de los ingresos totales; mientras que, los ingresos por servicios no regulados se incrementaron en un 12,6 %, esto es en S/ 2,4 millones, ascendiendo a S/ 21,2 millones en el 2024 (S/ 18,8 millones en el 2023) y representando el 25,3 % 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/ 43,8 millones y representando el 52,3 % del total de ingresos por servicio, habiéndose incrementado 21,6 % con respecto al año 2023, en el cual se recaudó S/ 36,1 millones. En cuanto a los servicios no regulados, los ingresos por *Arrendamiento de locales comerciales* ascendieron a S/ 5,7 millones y representaron el 6,8 % de los ingresos totales, habiéndose incrementado en S/ 1,3 millones en relación con lo registrado en el 2023 (S/ 4,4 millones); asimismo, los ingresos por *Espacios para almacenes, antenas y otros* durante el ejercicio 2024 ascendieron a S/ 4,3 millones, representando el 5,2 % de los ingresos totales, lo que determina un incremento de alrededor de S/ 620 000 en relación con lo registrado en el 2023 (S/ 3,7 millones).



103. En lo que respecta a los costos de servicios, en el 2024 se registró S/ 68,9 millones, incrementándose 25,8 % con respecto a los S/ 54,7 millones registrado en el 2023. Al respecto, el principal rubro es el de *Servicios prestados por terceros*, el cual ascendió a S/ 28,0 millones en el año 2024, representando el 40,7 % del total de costos de servicios, determinando un incremento de 27,7 % frente a lo registrado en el 2023 (S/ 22,0 millones). En segundo lugar, se encuentra el rubro *Pago por el exceso de los ingresos regulados de mantenimiento y operación*¹⁴ con una participación de 30,9 % del total de costos de servicios; este rubro aumentó en 30,9 % (S/ 5,0 millones), al pasar de S/ 16,2 millones en el año 2023 a S/ 21,3 millones en el año 2024.

Cuadro 19: Costos de prestación de servicios 2020-2024
(Expresado en miles de Soles)

Costos de servicios	2020	2021	2022	2023	2024
Servicios prestados por terceros	8749	14 410	24 720	21 945	28 016
Pago por exceso ingresos regulados mant & operación	3309	5806	14 104	16 236	21 250
Gasto de personal	7140	6458	8332	9409	11710
Amortización de intangible de la concesión	3511	2679	2679	2679	2636
Cargas diversas de gestión	1070	1372	1471	3001	3950
Depreciación	570	399	365	846	777
Amortización	211	186	60	353	277
Deterioro de cuentas por cobrar	0	0	0	254	230
Otros menores	248	1	103	0	0
Total costos	24 808	31 311	51 834	54 723	68 846

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

104. Con relación a los gastos de administración, estos se redujeron en 22,3 %, al pasar de S/ 16,0 millones en el 2023 a S/ 12,4 millones en el 2024. Entre sus componentes, el rubro principal fue el de *Gastos de personal*, el cual tuvo una participación del 42,7 % en el 2024 sobre los gastos de administración totales; este rubro mostró una disminución de 11,5 % al pasar de S/ 6,0 millones en el 2023 a S/ 5,3 millones en el 2024. En segundo lugar, se encontró el rubro de *Servicios prestados por terceros*, con una participación de 33,1 %, mostrando una reducción de 29,1 % al pasar de S/ 5,8 millones a S/ 4,1 millones.

Cuadro 20: Gastos de administración 2020-2024
(Expresado en miles de Soles)

Gastos de administración	2020	2021	2022	2023	2024
Servicios prestados por terceros	5007	4872	7549	5796	4108
Gastos de personal	3551	3940	4321	5991	5303
Tributos y contribuciones	703	1158	1571	2331	1596
Seguros y otros	616	565	1146	1863	1072
Depreciación	362	308	232	0	182
Amortización	158	176	133	0	0
Estimación de cobranza dudosa	0	0	0	0	0
Administración de fondos	0	0	0	0	152
Deterioro de cuentas por cobrar	0	296	0	0	0
Total	10 397	11 315	14 952	15 981	12 413

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

105. En lo que respecta a los gastos de ventas, estos se redujeron en 66,9 %, al pasar de S/ 2,1 millones en el año 2023 a S/ 698 000 en el año 2024, esta variación se explica principalmente

¹⁴ 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 2024, el Contrato de Concesión contempló un PAMO anual de USD 5,4 millones, equivalente a S/ 20.1 millones (USD 5,2 millones equivalente S/ 19,2 millones durante el año 2023); que la Compañía recibiría de los ingresos regulados.



por la disminución de los *Gastos de personal* en 100,0 %, al pasar de S/ 1,0 millones en el año 2023 a S/ 0 en el año 2024.

Cuadro 21: Gastos de ventas 2020-2024
(Expresado en miles de Soles)

Gastos de venta	2020	2021	2022	2023	2024
Gastos de personal	589	629	746	1034	0
Servicios prestados por terceros	243	274	528	999	664
Cargas diversas de gestión	57	24	12	74	34
Total	889	927	1286	2107	698

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

106. De esta manera, en lo que respecta a los Resultados Integrales del ejercicio 2024, a partir de la diferencia entre los ingresos y costos por servicios, se tuvo como resultado una utilidad bruta de S/ 14,9 millones, lo que significó una disminución de 7,0 % con relación a la utilidad bruta registrada el año anterior (S/ 16,0 millones). Por otro lado, la utilidad operativa aumentó, al pasar de -S/ 2,0 millones en el año 2023 a S/ 3,1 millones en el 2024; esto es explicado principalmente por el aumento de los ingresos por prestación de los servicios.
107. Asimismo, se observa que la pérdida neta se ha reducido en el año 2024, al pasar de -S/ 10,6 millones en el año 2023 a -S/ 8,7 millones en el año 2024. Este resultado es explicado por la disminución del impuesto a la renta.

Cuadro 22: Resultados Integrales 2020-2024
(Expresado en miles de Soles)

	2020	2021	2022	2023	2024
Ingresos por prestación de servicios	29 209	39 392	64 172	70 748	83 744
Costos de servicio	-24 808	-31 311	-51 834	-54 723	-68 846
Utilidad Bruta	4401	8081	12 338	16 025	14 898
Gastos de administración	-10 397	-11 315	-14 952	-15 981	-12 413
Gastos de ventas	-889	-927	-1286	-2107	-698
Otros ingresos	34	383	515	43	4 096
Otros gastos	-13 013	-4988	-3665	0	-2 750
Utilidad de operación	-19 864	-8 766	-7 050	-2 020	3 133
Ingresos financieros	722	894	904	784	542
Gastos financieros	-5920	-5907	-6065	-6954	-14304
Ingresos extraordinarios	0	0	5872	0	0
Diferencia de cambio neta	-4159	-3886	1040	363	163
Utilidad antes de impuesto a la renta	-29 221	-17 665	-5 299	-7 827	-10 466
Impuesto a la renta	-2795	2970	43	-2808	1793
Utilidad (pérdida) neta del año	-32 016	-14 695	-5256	-10 635	-8 673

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

108. Finalmente, en lo que respecta al EBITDA¹⁵, ha mostrado una mejora considerable, alcanzando un valor positivo, la significativa reducción en las pérdidas indica una tendencia de mejora continua. En el ejercicio 2024, el EBITDA fue de S/ 4,4 millones, lo que representa una mejora de S/ 5,2 millones con respecto al ejercicio del año previo. Esta mejora se explica por una notable reducción de las pérdidas operativas.

¹⁵ EBITDA, es la utilidad operativa antes de deducir los intereses, depreciación y amortización, mide la capacidad de la empresa de generar recursos con sus operaciones.



Cuadro 23: EBITDA, periodo 2020-2024
(En miles de Soles)

	2020	2021	2022	2023	2024
Utilidad Operativa	-19 864	-8766	-7050	-2020	3 133
Depreciación	932	707	597	846	959
Amortización	369	362	193	353	277
EBITDA	-18 563	-7697	-6260	-821	4 369

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

VIII.2. Estado de Situación Financiera

109. 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. Sobre el particular, en el siguiente cuadro se presentan los Estados de Situación Financiera correspondientes a los últimos 5 años (periodo 2020-2024).

Cuadro 24: Estado de Situación Financiera 2020-2024
(Expresado en miles de Soles)

ACTIVO	2020	2021	2022	2023	2024
Efectivo y equivalente de efectivo	4828	4320	18 202	2852	19 792
Cuentas por cobrar comerciales	2798	5092	6135	6040	7161
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	31	16	11	0	1 006
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	1546	1828	1663	1616	1355
Cuentas por cobrar diversas	13 693	22 708	12 345	17 743	30 419
Gastos contratados por anticipado	908	1356	1385	2063	2101
Suministros					850
Total Activo Corriente	23 804	35 320	39 741	30 314	62 684
Cuentas por cobrar por el contrato de concesión	7696	16 744	47 501	59 523	63 978
Cuentas por cobrar a entidades relacionadas, neto	1000	915	1122	2527	1533
Costos por avance de obras por el contrato de concesión	26 759	26 759	26 759	26 759	26 759
Activos intangibles del contrato de concesión	40 180	37 501	34 823	32 144	29 508
Instalaciones, mobiliario y equipo	9885	5445	4642	5905	6433
Activo por Derecho de Uso, neto	0	0	1399	1158	1494
Otros activos, neto	2680	2455	2548	2173	1944
Impuesto a las ganancias diferido	1191	4161	4204	1396	3189
Total Activo No Corriente	89 391	93 980	122 998	131 585	134 838
TOTAL ACTIVO	113 195	129 300	162 739	161 899	197 522
Obligaciones financieras	21 134	23 347	4128	5381	25086
Cuentas por pagar al Estado Peruano	3513	8957	14 063	29 828	21 449
Cuentas por pagar comerciales	9044	25 247	32 322	24 063	24 801
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	1573	326	6275	2011	550
Cuentas por pagar diversas	3298	9574	6823	3825	10137
Total Pasivo Corriente	38 562	67 451	63 611	65 108	82 023
Obligaciones financieras	40 388	40 556	45 673	38 988	34 364
Cuentas por pagar a entidades relacionadas	5357	11 555	8853	12 498	14 410
Cuentas por pagar accionistas					4 071
Cuentas por pagar diversas	6573	2118	2540	3281	2543
Total Pasivo No Corriente	52 318	54 229	57 066	54 767	55 388
TOTAL PASIVO	90 880	121 680	120 677	119 875	137 411
Capital social	163 830	163 830	183 847	203 528	239 771
Capital adicional	722	722	20 403	10 830	0
Resultados acumulados	-142 237	-156 932	-162 188	-172 334	-179 660
TOTAL PATRIMONIO NETO	22 315	7 620	42 062	42 024	60 111
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	113 195	129 300	162 739	161 899	197 522

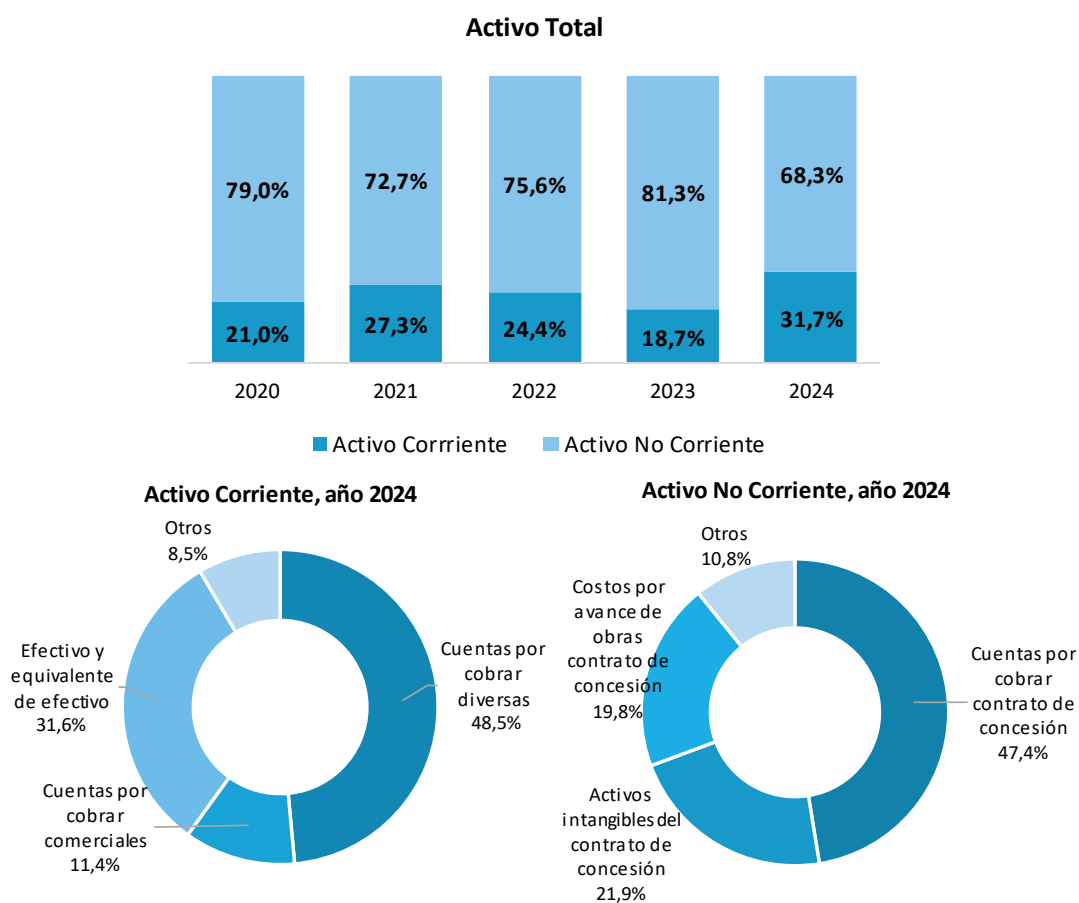
Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.



110. Al respecto, en el caso particular del año 2024, se puede observar que al cierre de dicho año los activos totales ascendieron a S/ 197,5 millones, lo cual representó un incremento de S/ 35,6 millones (+22,0 %) respecto de lo observado al cierre del año 2023. Dicho total se encontró compuesto en un 68,3 % por activos no corrientes, mientras que el 31,7 % restante lo conformaron los activos corrientes. Como se puede observar en el siguiente gráfico, en el caso de los activos corrientes, al cierre del 2024 estos se componían principalmente de *Cuentas por cobrar diversas*, con una participación de 48,5 %, seguido de las cuentas *Efectivo y equivalente de efectivo* y *Cuentas por cobrar comerciales*, con participaciones de 31,6 % y 11,4 %, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los activos no corrientes, al cierre del 2024 estuvieron conformados principalmente por *Cuentas por cobrar por el contrato de concesión*, con una participación de 47,4 %, en tanto que los *Activo intangibles* presentaron una participación de 21,9 %.

**Gráfico 8: Composición de activos de la empresa
(En términos porcentuales)**



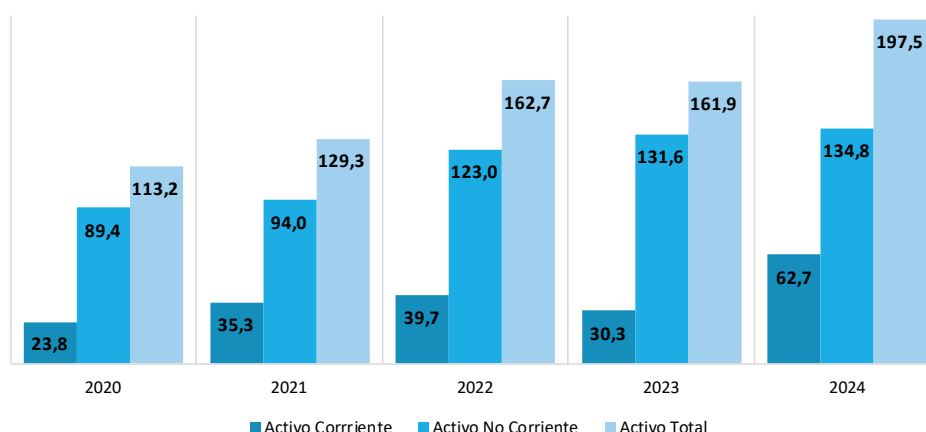
Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

111. Respecto a la evolución de los activos totales, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2020 se presentó una tendencia creciente respaldada por los mayores activos no corrientes de la empresa, particularmente los activos intangibles y las cuentas por cobrar ya que estos devienen del contrato de concesión suscrito con el Estado Peruano, siendo el año 2024 en donde se apreció el mayor aumento del activo no corriente. En el año 2024 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus activos totales (S/ 197,5 millones). Cabe indicar que la tasa de variación anual promedio de los activos totales entre los años 2019 y 2023 resulta equivalente a 11,8 %, siendo ello explicado por el incremento observado en los activos no corrientes, que crecieron a una tasa anual promedio del 8,6 % a lo largo de este periodo.



Gráfico 9: Evolución de los activos de la empresa, periodo 2020-2024
(Expresado en millones de Soles)

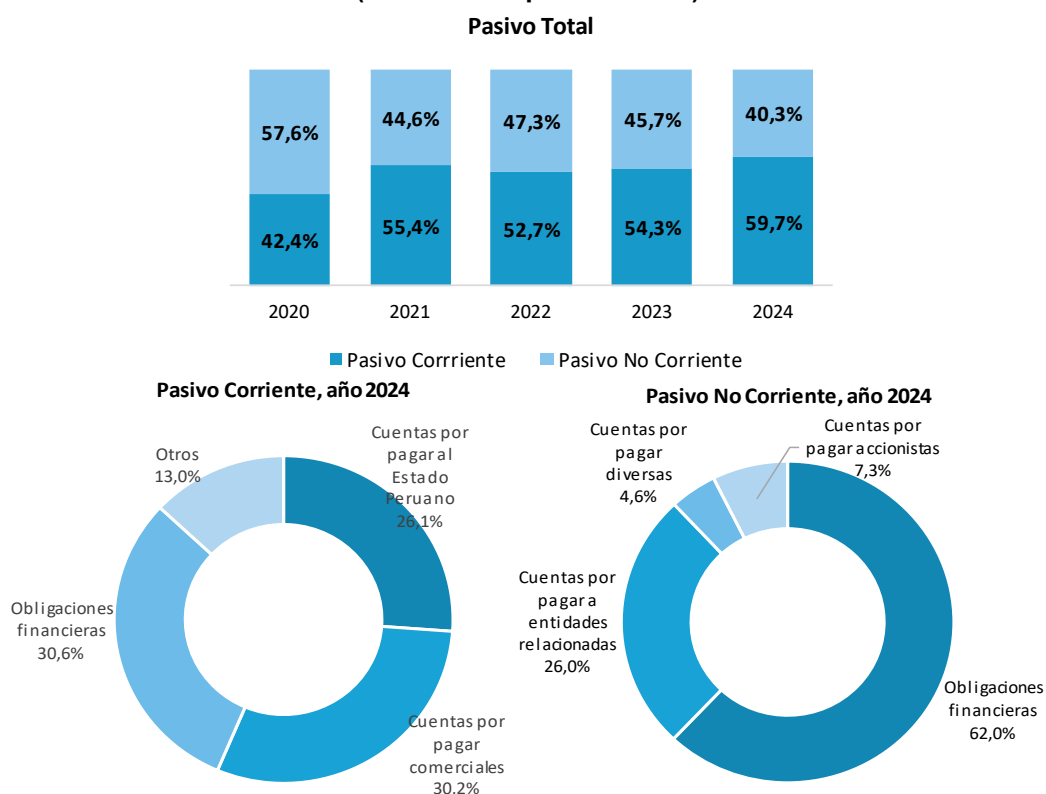


Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

112. Por otro lado, con relación a los pasivos totales, al cierre del año 2024 estos ascendieron a S/ 137,4 millones, lo cual representó un incremento de S/ 15,5 millones (+14,6 %) respecto de lo observado al cierre del año 2023. Dicho total se encontró compuesto en un 59,7 % por pasivos corrientes, mientras que el 40,3 % restante lo conformaron los pasivos no corrientes. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico. En el caso de los pasivos corrientes, al cierre del 2024 estos se conformaron principalmente de *Obligaciones financieras*, con una participación de 30,6 %, seguido de *Cuentas por pagar comerciales* y *Cuentas por pagar al Estado Peruano*, con participaciones de 30,2 %, 26,1 %, respectivamente. Entre tanto, en el caso de los pasivos no corrientes, al cierre del 2024 estuvieron compuestos por *Obligaciones financieras*, con una participación de 62,0 %, y por *Cuentas por pagar a entidades relacionadas*, con una participación de 26,0 %.

Gráfico 10: Composición de pasivos de la empresa
(En términos porcentuales)



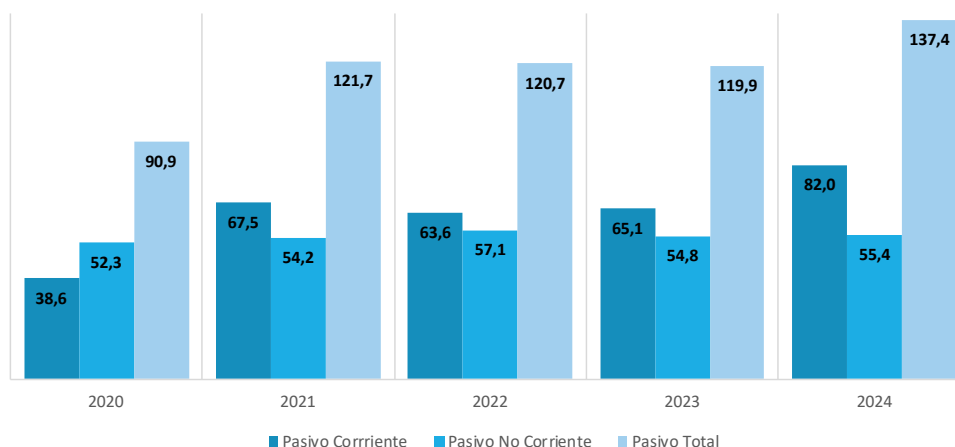
Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



113. Respecto a la evolución de los pasivos totales, como se puede apreciar en el siguiente gráfico, desde el año 2020 se presentó una tendencia creciente respaldada por los mayores pasivos corrientes de la empresa, particularmente las *Cuentas por pagar comerciales*, siendo el año 2024 en donde se apreció el mayor aumento del pasivo corriente. En el año 2024 la empresa alcanzó un máximo en el valor de sus pasivos totales (S/ 127,4 millones). Cabe señalar que la tasa de variación anual promedio de los pasivos totales entre los años 2020 y 2024 resulta equivalente a 8,6 %, siendo ello explicado por el incremento observado en los pasivos corrientes (16,3 % anual, en promedio).

Gráfico 11: Evolución de los pasivos de la empresa, periodo 2020-2024
(Expresado en millones de Soles)

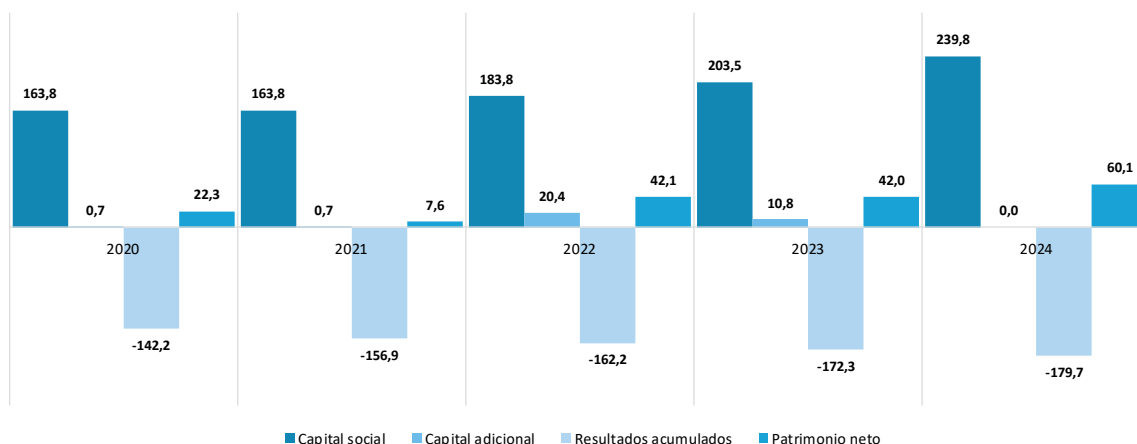


Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán

114. Finalmente, el patrimonio neto ha mostrado fluctuaciones significativas desde el año 2020. Entre 2020 y 2021, se redujo en 65,9 %, al pasar de S/ 22,3 millones a S/ 7,6 millones. En 2022, experimentó un notable incremento de 452,0 %, alcanzando los S/ 42,1 millones, nivel que prácticamente se mantuvo en 2023 (S/ 42,0 millones). Para 2024, se registró un nuevo crecimiento del 43,0 %, alcanzando así un monto de S/ 60,1 millones. Cabe destacar que el patrimonio neto está compuesto principalmente por el capital social, el cual ha presentado un crecimiento sostenido y significativo, pasando de S/ 163,8 millones en 2020 a S/ 239,8 millones en 2024.

Gráfico 12: Evolución del patrimonio neto empresa, periodo 2020-2024
(Expresado en millones de Soles)



Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos – Ositrán



VIII.3. Indicadores financieros

Análisis de ratios de liquidez

115. 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.
116. En particular, el incremento tanto del activo corriente como del pasivo corriente en 106,8 % y 26,0 %, respectivamente, entre los ejercicios 2023 y 2024, ha generado una mejora en el ratio de liquidez clásica, que pasó de 0,47 a 0,76. De manera similar, el ratio de la prueba ácida también mostró una evolución favorable, al incrementarse de 0,43 en 2023 a 0,74 en 2024.

Cuadro 25: Ratios de liquidez, 2020-2024

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024
Liquidez clásica	0,62	0,52	0,62	0,47	0,76
Prueba ácida	0,59	0,50	0,60	0,43	0,74
Liquidez absoluta	0,13	0,06	0,29	0,04	0,24

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

117. Con respecto al ratio de liquidez absoluta (también conocido como ratio de prueba defensiva), se observa una evolución más pronunciada que la de los demás indicadores de liquidez, al incrementarse significativamente de 0,04 en 2023 a 0,24 en 2024.

Análisis de los ratios de endeudamiento financiero

118. Los ratios de endeudamiento del Concesionario en el año 2024 sigue reflejando la dependencia al financiamiento con terceros de la empresa en comparación con el año anterior. Así tenemos:

Cuadro 26: Ratios de apalancamiento/endeudamiento, 2020-2024

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024
Deuda - Patrimonio	407,3%	1596,9%	286,9%	285,3%	228,6%
Endeudamiento del Activo	80,3%	94,1%	74,2%	74,0%	69,6%
Calidad de la Deuda	42,4%	55,4%	52,7%	54,3%	59,7%
Índice de Solvencia	1,2	1,1	1,3	1,4	1,4

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

119. El ratio Deuda/Patrimonio¹⁶ muestra para el ejercicio 2024 que por cada S/ 228,6 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio, lo cual denota una disminución en el nivel de apalancamiento con relación a lo registrado en el ejercicio 2023, donde por cada S/ 285,3 de deuda corresponde S/ 100 de patrimonio; esta situación se explica por un incremento más significativo del patrimonio neto, que aumentó en 43,0 %.
120. El ratio endeudamiento del activo¹⁷ en el ejercicio 2024 indica que de todo el activo total, un 69,6 % está cubierto a través de terceros (pasivo total). Este ratio ha disminuido frente al nivel de 74,0 % que tuvo en el 2023, lo cual denota un incremento del financiamiento del activo con recursos propios.
121. El ratio de calidad de la deuda¹⁸ muestra que en el 2024 el 59,7 % del total de la deuda corresponde a pasivo de corto plazo; dicho ratio mostró un incremento con relación a lo registrado en el 2023, 54,3 %; ello es explicado por el incremento del pasivo corriente en 26,0 %.

¹⁶ El cálculo es el siguiente: Deuda - Patrimonio = Pasivo Total / Patrimonio

¹⁷ El cálculo es el siguiente: Endeudamiento del Activo = Pasivo Total / Activo Total.

¹⁸ El cálculo es el siguiente: Calidad de la Deuda = Pasivo Corriente / Pasivo Total



122. Finalmente, el índice de solvencia¹⁹ para el ejercicio 2024 muestra que por cada sol (S/ 1) de pasivo total, la empresa cuenta con S/ 1,4 de activo total, manteniéndose constante respecto a 2023. Este indicador refleja una adecuada capacidad de la empresa para cubrir sus obligaciones, evidenciando una estabilidad en el nivel de solvencia en los dos últimos años.

Análisis de los ratios de rentabilidad

123. Los ratios de rentabilidad miden el nivel de eficiencia de la empresa en el uso de sus activos y en el uso de recursos propios. Al respecto, en el siguiente cuadro se presentan los principales indicadores de rentabilidad de AAP, correspondientes a los años 2024 y 2023.

Cuadro 27: Ratios de rentabilidad, 2020-2024

Ratios	2020	2021	2022	2023	2024
Margen Bruto	15,1%	20,5%	19,2%	22,7%	17,8%
Margen Operativo	-68,0%	-22,3%	-11,0%	-2,9%	3,7%
Margen Neto	-109,6%	-37,3%	-8,2%	-15,0%	-10,4%
Margen EBITDA	-63,6%	-19,5%	-9,8%	-1,2%	5,2%
ROE	-143,5%	-192,8%	-12,5%	-25,3%	-14,4%
ROA	-28,3%	-11,4%	-3,2%	-6,6%	-4,4%

Fuente: Estados Financieros Auditados del Concesionario.

Elaboración: Gerencia de Regulación y Estudios Económicos del Ositrán.

124. Al analizar los ratios de rentabilidad, se observa que el margen bruto²⁰ se redujo al pasar de 22,7 % en el ejercicio 2023 a 17,8 % en el ejercicio 2024. Con respecto al margen operativo²¹ y el Margen EBITDA²², estos se incrementaron de -2,9 % y -1,2 %, respectivamente, en el 2023 a 3,7 % y 5,2 %, respectivamente, en el año 2024. Estos resultados reflejan una recuperación en la eficiencia operativa y una mejora en la generación de valor antes de depreciaciones y amortizaciones.
125. De otro lado, el margen neto²³ se contrajo, pasando de -15,0 % en el 2023 a -10,4 % en el 2024, lo que indica que en el ejercicio 2024, por cada S/ 100 de ingresos se obtuvo pérdidas netas de S/ 10,4. De manera similar, el ROE²⁴ que mide la rentabilidad del patrimonio de la empresa, mostró una mejora dado que, en el 2024, por cada S/ 100 de patrimonio se obtiene S/ 14,4 de pérdida neta, en comparación con los S/ 25,3 de pérdida neta en el 2023. Además, la rentabilidad sobre los activos o ROA²⁵ también evidenció una menor pérdida, pasando de -6,6 % en el 2023 a -4,4 % en el 2024. Estas disminuciones en los indicadores se explican principalmente por la reducción considerable de la pérdida neta, la cual se redujo en 18,4 % respecto al 2023.

¹⁹ El cálculo es el siguiente: Índice de Solvencia = Activo Total / Pasivo Total

²⁰ El cálculo es el siguiente: Margen bruto = Utilidad Bruta / Ingreso Total

²¹ El cálculo es el siguiente: Margen Operativo = Utilidad Operativa / Ingreso Total

²² El cálculo es el siguiente: Margen EBITDA = EBITDA / Ingreso Total

²³ El cálculo es el siguiente: Margen Neto = Utilidad Neta / Ingreso Total

²⁴ Return on Equity, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROE = Utilidad Neta / Patrimonio Neto

²⁵ Return on Assets, por sus siglas en inglés. El cálculo es el siguiente: ROA = Utilidad Neta / Activo Total



IX. CONCLUSIONES

126. De la evaluación del desempeño de la Concesión del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú para el año 2024, 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 2024, las principales aerolíneas que operaron en el Segundo Grupo de Aeropuertos fueron LATAM Airlines (66,8 %), Sky Airlines (15,4 %) y JetSmart (7,1 %).
- (ii) Durante el año 2024 el tráfico de aeronaves aumentó hasta las 31 573 operaciones, cifra 14,0 % superior a lo registrado durante el año 2023, en tanto que el número de pasajeros fue 19,4 % mayor que lo observado en el año previo y logrando superar el tráfico de pasajeros observado en el año 2019 por 20,0 %. Asimismo, se experimentó un crecimiento de los volúmenes de carga atendidos por el Segundo Grupo, que pasaron de 4709 toneladas en 2023 a 5722 toneladas en 2024, es decir, un incremento del 21,5 %.
- (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 una disminución respecto de las tarifas del año 2023, 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 2024, la inversión acumulada reconocida por el Ositrán ascendió a USD 80,6 millones, lo cual representa un avance de 23,6 % en el compromiso total de inversión de AAP (USD 342,2 millones), habiéndose efectuado reconocimientos de inversiones por parte del Ositrán durante el año 2024 por un valor de USD 1,6 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/ 960 024, monto superior en 34,8 % con relación al aporte efectuado durante el año 2023.
- (vi) En lo que concierne al desempeño operativo, durante el año 2024, se resolvieron un total de 107 reclamos, de los cuales el 78,5 % fue declarado como infundado (84 reclamos), el 14,0 % fue declarado como improcedente (15 reclamos), 5,6 % fueron concluidos por sustracción de la materia (6 reclamos) y el 1,9 % restante fueron concluidos por desistimiento (2 reclamos). De otro lado, en cuanto a 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 a la calidad y fiabilidad del balizamiento y señalización de pista y 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 18,4 % entre 2023 y 2024, al pasar de S/ 70,5 millones a S/ 83,7 millones; mientras que, los costos totales también se incrementaron, así en el 2024 ascendieron a S/ 68,9 millones, que representa un incremento de S/14,1 millones con relación a lo registrado en el 2023.
- (viii) Al cierre del año 2024, los activos totales de AAP registraron un incremento del 22,0 %, al pasar de S/ 161,9 millones en 2023 a S/ 197,5 millones en 2024. Este crecimiento se explica principalmente por el notable aumento del rubro "Efectivo y equivalente de efectivo", el cual se incrementó en 594,0 % respecto al año anterior. Asimismo, el patrimonio de la empresa también mostró una variación positiva, al elevarse de S/ 42,0 millones en 2023 a S/ 60,1 millones en 2024.



- (ix) De otro lado, en cuanto a la posición de la empresa frente a sus acreedores, los ratios de liquidez muestran que, la empresa no cuenta con activos corrientes necesarios para cubrir sus obligaciones de corto plazo. En relación con la solvencia financiera de la empresa y el nivel de autonomía financiera frente a terceros ha mejorado.
- (x) Por último, en relación con los indicadores de rentabilidad del Concesionario, pese a la mejora del margen operativo respecto del 2023, el margen neto se contrajo en 10,4 %, obteniendo así una pérdida neta del ejercicio de S/ -8,7 millones al cierre del 2024. Esta situación afecta negativamente la viabilidad de la empresa, ya que implica una pérdida en la capacidad de generar valor en función del capital y los activos disponibles.



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	▪ Arequipa – Arequipa; ▪ Ayacucho – Ayacucho; ▪ Juliaca - Puno; ▪ Puerto Maldonado – Madre de Dios; ▪ Tacna – Tacna; ▪ Andahuaylas – Apurímac (dentro de dos años una vez saneado).	Cláusula 5.7.1. (p. 35) Cláusula 5.8. (p. 36)
2	Fecha de suscripción	5 de enero de 2011.	Circular N° 60
3	Plazo de concesión	25 años.	Cláusula 4.1 (p. 30)
4	Adendas	▪ Adenda 1: 4 de enero de 2013. <i>Modificación del numeral 5.8.2 del Contrato.</i> ▪ Adenda 2: 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> ▪ Adenda 3: 19 de junio de 2015. <i>Modificación de los requisitos previstos para el personal clave del Concesionario (Anexo 22 del Contrato).</i>	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	▪ Garantía de Fiel Cumplimiento por US\$ 4,5 millones, que debe ser renovada anualmente hasta dos años (2) después de haber concluido la concesión. ▪ Garantía de Fiel Cumplimiento de Construcción de Obras por el 10 % del monto anual establecido en el Programa de Ejecución de Obras en el periodo inicial. Y 20 % del importe indicado en el Plan Anual de Inversiones de obras en el periodo remanente.	Cláusula 10.2 (p. 84-86)



Concesionario: Aeropuertos Andinos del Perú S.A. Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia			
N°	Tema	Contenido	Ref.
11	Garantías a favor del concesionario	▪ Garantiza la transferencia completa y oportuna de los fondos destinados al Fideicomiso. ▪ Garantiza el cumplimiento de CORPAC de sus responsabilidades para garantizar la seguridad de la aviación civil. ▪ 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.	Cláusula 10.1 (p. 83)
12	Garantías a favor de los acreedores permitidos	▪ El derecho de concesión. ▪ Los ingresos netos de la concesión deducida la tasa de aporte por regulación y cualquier otro comprometido a entidades estatales. ▪ Las acciones o participaciones que corresponden al concesionario.	Cláusula 10.4 (p. 86)
13	Compromiso de inversión	▪ Obras obligatorias: - Obras de rápido impacto (primeros 12 meses) - Obras de seguridad (primeros 24 meses) - Ampliación y remodelación terminal (primeros 24 meses). - Equipamiento del periodo inicial (primeros 18 meses). ▪ Obras del periodo remanente: - Plan Maestro de Desarrollo (primeros 24 meses) - Plan de Equipamiento del periodo remanente (24 meses desde la fecha de cierre establecidos para la presentación de los Planes Maestros de Desarrollo) - Programa de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire ▪ Inversiones en Obras nuevas y adicionales de Obra.	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	▪ Derivadas del Plan maestro de desarrollo, Plan de equipamiento y Programa de Rehabilitación y mejoramiento. Pagadas por el concedente mediante el mecanismo del PAO. ▪ En caso las obras del periodo remanente constituyan proyectos de inversión pública se deberá obtener la viabilidad de acuerdo con las normas SNIP.	Cláusula 8.2.2 (p. 61) Cláusula 1.8.1 (p. 14)
16	Inversiones en obras nuevas y adicionales de obra	▪ <u>Obras nuevas:</u> El concedente debe presentar al concesionario una instrucción para la ejecución de obras nuevas. Estas serán asumidas por el concesionario con cargo a los recursos del concedente y serán pagados bajo el mecanismo del PAO. ▪ <u>Adicionales de obra:</u> El concedente o el concesionario podrán determinar la necesidad de realizar adicionales de obra.	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	Referidas a: ▪ Régimen de bienes. ▪ Mantenimiento de los bienes de la concesión. ▪ Explotación de la concesión. ▪ Ejecución de las obras. ▪ Régimen económico financiero. ▪ Garantías. ▪ Régimen de seguros. ▪ Consideraciones socio ambientales. ▪ Relación con socios terceros y personal. ▪ Competencias administrativas. ▪ Régimen económico financiero. ▪ Sistema de seguimiento y mejoramiento de la calidad. ▪ Reglamento para Ejecución y Contratación de obras, obras nuevas, actividades de mantenimiento periódico, consultorías y equipamiento.	Anexo 9. Tabla de Penalidades (p. 255-263)
18	Solución de controversia	▪ Trato Directo. ▪ Arbitraje. a) De Conciencia: Controversias Técnicas. b) De Derecho: Controversias No Técnicas. - Internacional - superior a US\$ 10 millones. - Nacional: igual o menor a US\$ 10 millones.	Cláusula 16.4. (p. 119-120) Cláusula 16.5. (p. 120- 122)
19	Causales de caducidad	▪ Vencimiento del plazo. ▪ Mutuo acuerdo. ▪ Incumplimiento del concesionario. ▪ Incumplimiento del concedente. ▪ Decisión unilateral del concedente. ▪ Fuerza mayor o caso fortuito.	Cláusula 15 (p. 107-114)
20	Equilibrio económico	Si como consecuencia de las leyes o actos de gobierno ocurre: ▪ 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 %. En tal caso se procederá a restablecer el equilibrio otorgando una compensación al Concesionario o Concedente, según corresponda.	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	- Seguros para Trabajadores y Empleadores: exigidos por ley. - Seguros de Responsabilidad y Propiedad: - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil por daños a empleados, terceras personas y bienes y responsabilidad pública con cobertura por defunción, daño, pérdidas o lesiones. - Seguro de cobertura amplia por responsabilidad civil de operadores de aeropuertos por daños a personas y bienes. - Seguro contra Todo Riesgo de Daños Materiales y Lucro Cesante; incluidos riesgos políticos, terremoto y demás riesgos de la naturaleza. - Seguro de Deshonestidad 3D por personas que presten servicios en el aeropuerto.	Cláusula 11.2. (p. 91-92)
22	Estándares de servicio	Se deberá cumplir con los criterios mínimos de calidad consistentes con los siguientes Estándares Básicos: - International Standards Organization (ISO) - International Airline Transport Association (IATA) - Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) - Airport Council International (ACI) - Federal Aviation Administration (FAA) - Transport Security Administration (TSA)	Cláusula 1.54. (p. 10-11) Cláusula 1.115 (p. 19)
	Tarifas	- Tarifas: TUUA, aterrizaje y despegue, estacionamiento aeronaves, puentes de abordaje, uso de instalación de carga y horas extras. - Las tarifas no podrán ser modificadas hasta el término del tercer año de concesión. Posteriormente, las tarifas se igualarán a las cobradas en ese momento por el concesionario del primer grupo de aeropuertos. - Cargos de acceso: de conformidad a los servicios esenciales establecidos en el REMA.	Cláusula 1.121 (p. 20) Cláusula 9.1. (p. 73-74) Anexo 7 (p. 222-227)
24	Reajustes de tarifas	- El Concesionario reajustará las tarifas al quinto año de concesión por IPC y CPI. - OSITRAN podrá revisar las tarifas quinquenalmente ante cambios en la calidad y la demanda.	Cláusula 9.1.8. (p. 74-75) Cláusula 9.1.9. (p. 75)
25	PPO	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 USD 47 785 000,00.	Cláusula 1.90. (p. 16) Cláusula 9.5.1. (p. 81) Anexo 16, apéndice 2 (p. 303-313)
26	PAO	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. - Pago al contado del 30 % de la obra. - El saldo correspondiente al 70 % pagado en cuotas trimestrales por un periodo de 10 años o lo que reste de la concesión.	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	▪ Pago anual en dólares que retribuyen la operación y mantenimiento con excepción del mantenimiento correctivo pagadero trimestralmente. ▪ Dicho monto asciende a USD 3 585 000,00. ▪ Se ajusta anualmente por el índice de precios nacional y el índice de precios de Estados Unidos. ▪ El reajuste del PAMO por inclusión del Aeropuerto de Andahuaylas será el siguiente: $p = (\text{PAMO máx. por 5 aeropuertos}) / (\text{PAMO ofertado por 5 aeropuertos})$	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	2011-2024

a.Tráfico															
Indicador	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Pasajeros totales	Pasajeros	1 764 929	2 073 400	2 303 296	2 439 917	2 736 577	2 996 055	3 102 357	3 444 943	3 578 575	1 192 640	1 987 018	3 279 731	3 596 664	4 293 472
Nacionales	Pasajeros	1 753 543	2 059 573	2 294 545	2 434 446	2 734 158	2 995 867	3 102 134	3 443 373	3 560 621	1 184 307	1 978 816	3 256 122	3 593 011	4 292 897
Internacionales	Pasajeros	11 386	13 827	8 751	5 471	2 419	188	223	1 570	17 954	8 333	8 202	23 609	3 653	575
Carga total	Toneladas	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 979	5 018	4 867	5 163	2 070	3 181	3 990	4 709	5 722
Nacional	Toneladas	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 979	5 018	4 867	5 163	2 070	3 181	3 990	4 709	5 722
Internacional	Toneladas	-	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Operaciones totales	Operaciones	25 796	27 820	28 497	28 638	29 430	29 601	28 948	31 672	30 455	12 816	18 626	25 979	27 694	31 573
Nacionales	Operaciones	25 505	27 453	28 197	28 215	29 193	29 504	28 851	31 507	30 162	12 673	18 491	25 694	27 565	31 486
Internacionales	Operaciones	291	367	300	423	237	97	97	165	293	143	135	285	129	87

b.Ingresos															
Ingresos	UNIDAD	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Servicios regulados	Miles de dólares	4 112	5 128	6 163	7 721	8 995	10 089	10 527	11 868	12 178	4 448	7 249	12 150	13 879	16 655
Servicios no regulados	Miles de dólares	1 409	2 107	2 179	2 058	2 486	3 421	4 031	4 466	5 309	2 029	2 902	4 623	5 002	5 532
Total	Miles de dólares	5 521	7 235	8 342	9 779	11 481	13 510	14 558	16 334	17 487	6 477	10 151	16 773	18 881	22 187

Tráfico de pasajeros	Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	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	946 457	1 742 409	1 997 550	2 322 312
	Ayacucho	52 762	70 280	76 621	88 409	145 013	198 809	241 973	238 630	286 760	101 163	185 195	317 356	356 734	562 392
	Juliaca	253 693	326 051	352 686	375 047	440 403	468 414	444 420	483 177	466 784	188 756	385 690	490 027	353 617	580 989
	Puerto Maldonado	192 926	244 386	275 647	271 221	276 382	293 135	300 010	333 082	336 762	106 789	190 651	314 388	328 162	382 766
	Tacna	248 515	285 407	320 399	345 764	385 779	404 085	422 133	440 625	485 005	162 433	270 823	391 942	556 948	444 438
	Nacional	1 753 543	2 059 573	2 294 545	2 434 446	2 734 158	2 995 867	3 102 134	3 443 373	3 560 621	1 184 307	1 978 816	3 256 122	3 593 011	4 292 897
	Aeropuerto	11 352	13 636	8 686	5 436	2 303	188	210	1 473	17 471	8 183	8 162	23 580	3 534	541
	Arequipa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1
	Ayacucho	12	41	57	3	87	-	4	28	443	130	-	6	8	25
	Juliaca	12	11	2	20	13	-	-	12	28	15	14	-	-	6
	Puerto Maldonado	10	139	6	12	16	-	9	57	12	5	22	23	111	2
	Internacional	11 386	13 827	8 751	5 471	2 419	188	223	1 570	17 954	8 333	8 202	23 609	3 653	575

Movimiento de aeronaves	Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Arequipa	13 036	13 600	14 314	14 004	14 256	14 485	13 920	15 760	15 324	5 685	8 033	12 507	14 136	15 810
	Ayacucho	2 712	3 211	2 948	3 306	3 887	3 656	3 312	3 646	3 504	2 071	2 924	3 881	3 995	5 092
	Juliaca	3 830	4 001	3 837	4 101	4 321	4 269	4 015	4 382	4 012	1 975	3 214	3 738	2 480	4 372
	Puerto Maldonado	2 910	3 449	3 402	3 214	3 238	3 420	3 647	3 463	3 051	1 179	1 910	2 592	2 717	2 846
	Tacna	3 017	3 192	3 696	3 590	3 491	3 674	3 957	4 256	4 271	1 763	2 410	2 976	4 237	3 366
	Nacional	25 505	27 453	28 197	28 215	29 193	29 504	28 851	31 507	30 162	12 673	18 491	25 694	27 565	31 486
	Arequipa	245	296	269	366	179	31	42	78	192	95	93	238	77	45
	Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	2
	Juliaca	2	5	5	6	8	-	2	5	14	7	-	5	2	7
	Puerto Maldonado	6	5	2	15	3	-	2	9	15	16	4	2	3	7
	Tacna	38	61	24	36	47	66	51	73	72	25	35	40	47	26
	Internacional	291	367	300	423	237	97	97	165	293	143	135	285	129	87

Tráfico de carga	Aeropuerto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Arequipa	2 423	2 391	2 633	2 356	2 442	2 351	2 443	2 233	2 432	968	1 374	1 932	2 352	3 210
	Ayacucho	269	258	193	102	50	18	30	101	187	71	72	110	134	331
	Juliaca	1 067	1 088	1 109	987	948	940	899	962	889	314	554	529	420	571
	Puerto Maldonado	1 077	1 069	992	975	861	850	797	721	695	257	545	647	853	815
	Tacna	914	944	1 083	1 009	934	819	850	850	960	459	636	772	949	794
	Nacional	5 750	5 750	6 009	5 429	5 235	4 979	5 018	4 867	5 163	2 070	3 181	3 990	4 709	5 722
	Arequipa	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Ayacucho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Juliaca	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Puerto Maldonado	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Tacna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Internacional	-	-	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Nota:
1/ AAP inició sus operaciones el 5 de enero de 2011.
2/ 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
estudioseconomicos@ositran.gob.pe
www.gob.pe/ositran

GERENCIA DE REGULACIÓN Y ESTUDIOS ECONÓMICOS

Ricardo Quesada Oré

Gerente de Regulación y Estudios Económicos

Sandra Queija De la Sotta
Ejecutiva de la Jefatura de
Estudios Económicos

Melina Caldas Cabrera
Jefa de Regulación

Equipo de Trabajo de la Jefatura de Estudios Económicos

Cinthya López Vásquez – Especialista
María Mendez Vega – Especialista
Jorge Paz Panizo – Especialista
Manuel Martín Morillo Blas – Analista
Edison Mío Cortez – Asistente
Micaela Guillén Delgado – Practicante
Erick Johan Guerrero Mera – Practicante
Britney Esperanza Yupanqui Llallire – Practicante